



กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการ : ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน

ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12

แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567-ธันวาคม พ.ศ.2567

เสนอโดย



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2568

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- ชื่อโครงการ** : ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ตำบลเขาหินซ้อน
ตอน ตำบลเมืองเก่า-อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
- สถานที่ตั้งโครงการ** : จุดเริ่มต้นที่ กม.100+000 บริเวณ หมู่ที่ 5 บ้านปลายกระจับ ตำบลเมืองเก่า
อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา
จุดสิ้นสุดที่ กม.105+500 บริเวณชุมชนบ้านบาน ตำบลพนมสารคาม อำเภอนมสารคาม
จังหวัดฉะเชิงเทรา
ระยะทาง รวม 5.5 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางปัจจุบัน** : จุดเริ่มต้นที่ กม.102+500 บริเวณ หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ ตำบลเมืองเก่า อำเภอนมสารคาม
จังหวัดฉะเชิงเทรา
จุดสิ้นสุดที่ กม.105+500 บริเวณชุมชนบ้านบาน ตำบลพนมสารคาม อำเภอนมสารคาม
จังหวัดฉะเชิงเทรา
ระยะทาง รวม 3 กิโลเมตร
- ชื่อเจ้าของโครงการ** : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- ที่อยู่** : 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6777
- จัดทำโดย** : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- โครงการผ่านการพิจารณา** : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการ
ประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2564

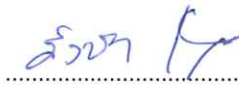


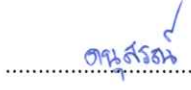


หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา
(ระยะดำเนินการ)

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ฉบับประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
(✓) ประจำเดือน มิถุนายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2567


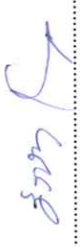



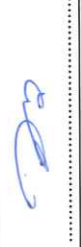
โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอนรรณ นาคงาม		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

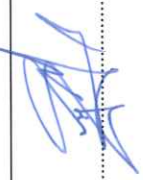



ขอแสดงความนับถือ

(นุสรีพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางสาวลัดดาพรณ ลิลชัย - วท.บ. (สาธิตนุศาสตร) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	15	
2	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธิตนุศาสตร) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	15	
3	นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธิตนุศาสตร) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	15	
4	นายธีรวัฒน์ เกตุหอม - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรงานทาง	355/1689 หมู่ที่ 15 ตำบลคูคต อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 12130	10	
5	นายปณิธาน โคมิตร - วศ.บ. (โยธา) - วศ.ม. (โยธา-เอกโครงสร้าง) - Mini MBA	วิศวกรโครงสร้าง	87/84 หมู่ที่ 6 ตำบลบางรักใหญ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	10	
6	นายณพนธ์ ภมรพล - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรระบายน้ำ / ผู้ช่วยวิศวกรงานทาง	1/9 หมู่ที่ 8 ตำบลบางคูวัด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	7	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	ดร.ปริญญา สุขปัญญา - วท.บ. (เคมีอุตสาหกรรม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - ประ.ด. (การจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง	588/215 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230	10	
8	นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
9	นางสาวเกณณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเสียง	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
10	นางสาวชลธิชา อ่อนนิมพิล - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	II
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	IV
สารบัญภาพ	IV
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-4
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-5
1.5 ขอบเขตการศึกษา	1-5
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-6
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-12
2.2 สถานะโครงการ	2-20
2.3 สภาพแนวเส้นทางปัจจุบัน	2-20
บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	3-14
3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-22

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-3
5.2.1 ระดับเสียง	5-3
5.2.2 คมนาคมขนส่ง	5-13
5.2.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	5-22
บทที่ 6 การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
6.1 เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	6-1
6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
6.3 ปัญหาและอุปสรรคของงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
บทที่ 7 สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ	
7.1 สรุปผลการดำเนินงาน	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะ	7-4
7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ	7-4

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ภาคผนวก ข	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดระดับเสียง

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 2.1-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะก่อสร้าง) ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 3.2-2	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ
ตารางที่ 4.2-2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการประเมินระดับเสียงจากแบบจำลองคณิตศาสตร์ ในระยะดำเนินการ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว
ตารางที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง
ตารางที่ 5.2.1-5	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.2-1	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคามจ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	1-2
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	1-6
รูปที่ 2.1-1	รูปแบบแนวเส้นทางโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
รูปที่ 2.1-2	รูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
รูปที่ 2.1-3	รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.1-4	รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757 ในปัจจุบัน	2-6
รูปที่ 2.1-5	รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.104+757 ถึง กม.104+850 ในปัจจุบัน	2-7
รูปที่ 2.1-6	รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.104+850 ถึง กม.105+500 ในปัจจุบัน	2-7
รูปที่ 2.1-7	รูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ในปัจจุบัน	2-8
รูปที่ 2.1-8	รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน กม.102+950 ในปัจจุบัน	2-9
รูปที่ 2.1-9	รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน กม.104+800 ในปัจจุบัน	2-9
รูปที่ 2.1-10	รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ในปัจจุบัน	2-10
รูปที่ 2.1-11	รูปแบบศาลาพักคอยรถโดยสาร	2-11
รูปที่ 2.3-1	สภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ	2-21
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง	5-4
รูปที่ 5.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า	5-5
รูปที่ 5.2.1-3	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณชุมชนบ้านบาน	5-5
รูปที่ 5.2.1-4	ผลการตรวจวัดระดับเสียง	5-11
รูปที่ 5.2.2-1	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.88+916 ของสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง	5-19
รูปที่ 5.2.2-2	ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ	5-20

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง	5-6
ภาพที่ 5.2.2-1	สภาพผิวทาง และอุปกรณ์งานทางในปัจจุบัน	5-17
ภาพที่ 5.2.2-2	จุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ	5-18
ภาพที่ 5.2.3-1	ระบบระบายน้ำของโครงการ	5-24

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

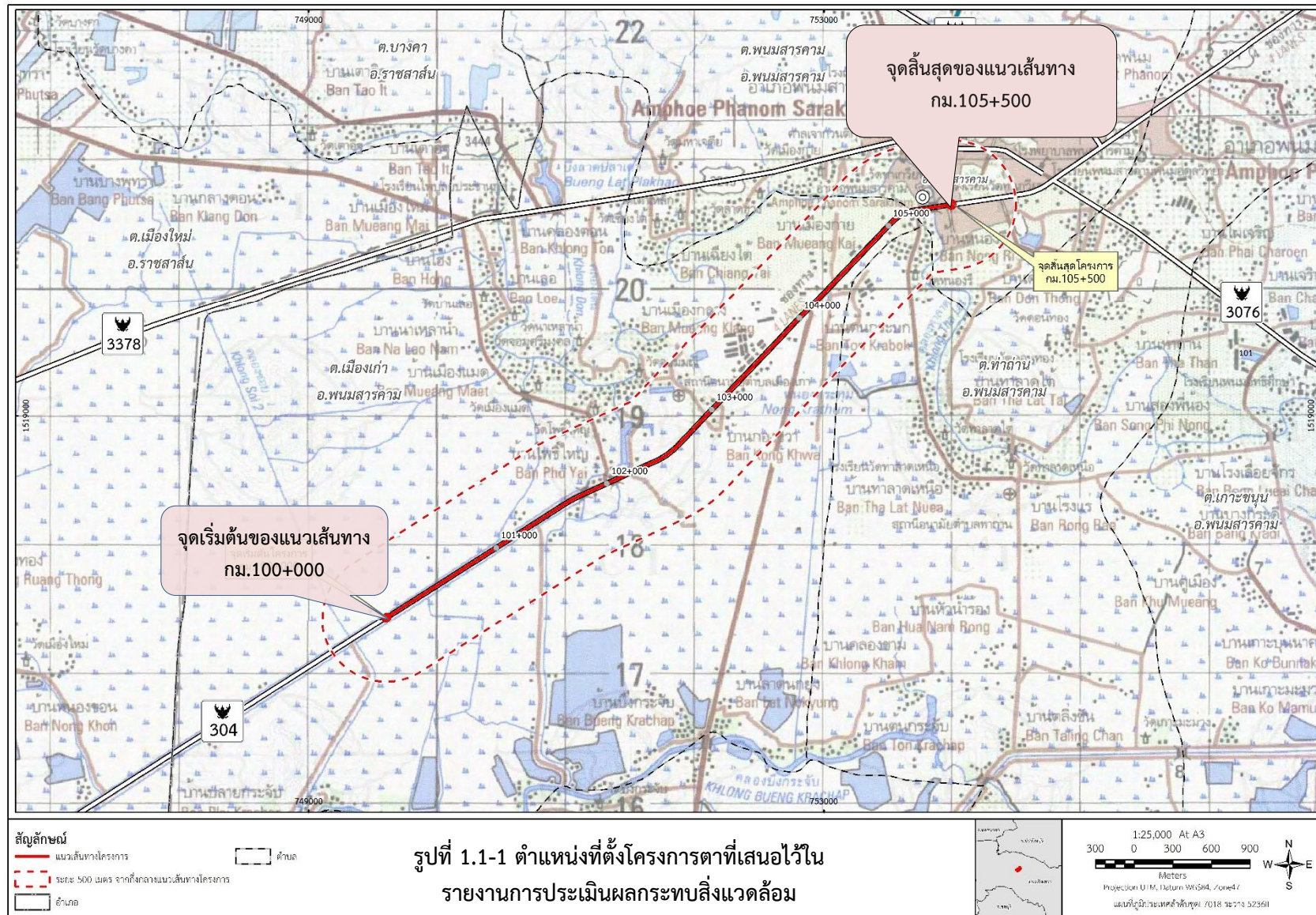
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน เป็นโครงข่ายทางหลวงที่ใช้ในการเดินทางขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากมีปริมาณจราจรหนาแน่น จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาโครงข่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการเดินทาง โดยทำการก่อสร้างขยายทางหลวงจากขนาด 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัยรองรับการเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานคร เข้าสู่พื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก จังหวัดฉะเชิงเทรา สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา (ดังรูปที่ 1.1-1) มีจุดเริ่มต้นของเส้นทางที่ กม.100+000 และสิ้นสุดที่ กม.105+500 รวมระยะทาง 5.5 กิโลเมตร

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่ามีแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้นกรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับบริษัท ซีที แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)** โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานในการประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2564 และมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบระบุให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

โดย ในปี พ.ศ.2562 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างขยายแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ระยะทาง 3 กิโลเมตร ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา สำหรับแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.100+000 ถึง กม.102+500 ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ โดยอยู่ระหว่างรอจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2568

1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

เนื่องจากกรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่กำหนดให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) เท่านั้น รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด



ปัจจุบัน แนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ระยะทาง 3 กิโลเมตร ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จึงจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.102+500 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ ตำบลเมืองเก่า อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่ กม.105+500 บริเวณชุมชนบ้านบาน ตำบลพนมสารคาม อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะทาง 3.0 กิโลเมตร รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษา การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

ส่วนแนวเส้นทางช่วง กม.100+000 ถึง กม.102.500 รวมระยะทาง 2.5 กิโลเมตร ปัจจุบันยังไม่ได้รับงบประมาณ ในการก่อสร้างโครงการ (อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ.2568)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 1.2.1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา			
บริษัทที่ปรึกษา	เริ่มต้นสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด	พฤษภาคม พ.ศ.2565	เมษายน พ.ศ.2566	ระยะก่อสร้าง

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการโครงการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.15/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2567 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2569 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานต่างๆ และผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ
- 5) เพื่อตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 6) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 7) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไปของโครงการ
- 8) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาทางหลวงสายอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)** เริ่มตั้งแต่ กม.102+500 ถึง กม.105+500 รวมระยะทาง 3 กิโลเมตร โดยการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ จะดำเนินการภายใต้พื้นที่ศึกษาหลักที่ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ในเขตปกครองรวม 9 ชุมชน ในตำบลเมืองเก่า ตำบลท่าถ่าน และตำบลพนมสารคาม อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณคดีที่ระยะ 1 กิโลเมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1

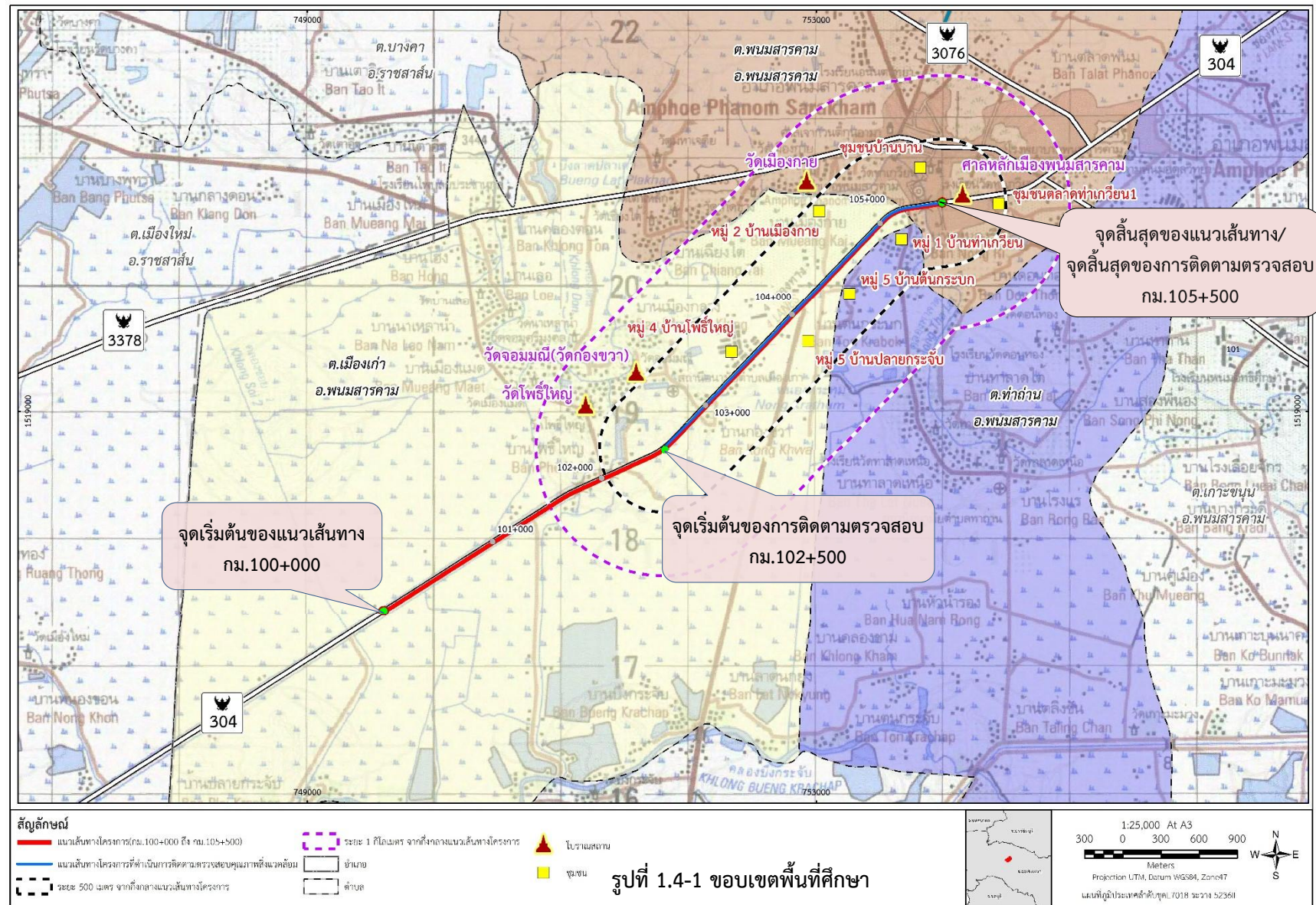
ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
ฉะเชิงเทรา	พนมสารคาม	เมืองเก่า	หมู่ที่ 2 บ้านเมืองกาย หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ หมู่ที่ 5 บ้านปลายกระจับ*
		ท่าถ่าน	หมู่ที่ 2 ต.ท่าถ่าน หมู่ที่ 5 บ้านต้นกระบก
		พนมสารคาม	หมู่ที่ 1 บ้านท่าเกวียน ชุมชนบ้านบาน ชุมชนตลาดท่าเกวียน 1 ชุมชนตลาดท่าเกวียน 2
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	9 ชุมชน

ที่มา : รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน

ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา, บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, เมษายน พ.ศ.2566

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)** ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **รายการข้อกำหนด (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ “ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562 และ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ.2565” รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้



1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษา ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา รวมถึงตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบ การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งที่ใช้และไม่ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข แผนการติดตามตรวจสอบ และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องสรุปผลออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลสนับสนุนไว้อย่างชัดเจน

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

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

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริง เปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาของโครงการ กับการปฏิบัติจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เป็นรูปธรรม ประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. เสียง <ul style="list-style-type: none"> ■ L_{eq} 24 hr ■ L_{eq} 1 hr* ■ L_{max} ■ L_{90} ■ L_{dn} 	2	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ถูดูแล ■ ถูฝุ่น 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ รพ.สต.เมืองเก่า ■ ชุมชนบ้านบาน
2. การคมนาคมขนส่ง* <ul style="list-style-type: none"> ■ ปริมาณจราจร ■ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ■ สภาพการชำรุดเสียหายของผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทาง 	-	-	1 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

4.1) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดเก็บตัวอย่าง ได้แก่ ระดับเสียง 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 พร้อมทั้งประมวลผล วิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีถัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความละเอียด ชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการในข้อ 1)-4)

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

6) ข้อเสนอแนะ

6.1) บริษัทที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์รวบรวมปัญหาและอุปสรรคทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับโครงการ ต่อการปฏิบัติตามมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของโครงการ

6.2) บริษัทที่ปรึกษาจะเสนอแผนการปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง สอดคล้องกับสภาพโครงการ และ/หรือ สภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้เหตุผลประกอบอย่างละเอียดและชัดเจน

6.3) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ และเสนอแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเรียงตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วน พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจน

6.4) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ โดยจัดทำแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมขึ้นใหม่ โดยละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันและผลของการคาดการณ์ในอนาคต โดยต้องเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน เพื่อกรมทางหลวงจะสามารถดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในครั้งต่อไปได้

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในการศึกษา มีจุดเริ่มต้นที่ กม.102+500 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ ตำบลเมืองเก่า อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่ กม.105+500 บริเวณชุมชนบ้านบัน ตำบลพนมสารคาม อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะทาง 3.0 กิโลเมตร ตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 1.1-1 มีรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายทางหลวงจากขนาด 4 ช่องจราจร เป็น 6-10 ช่องจราจร

2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

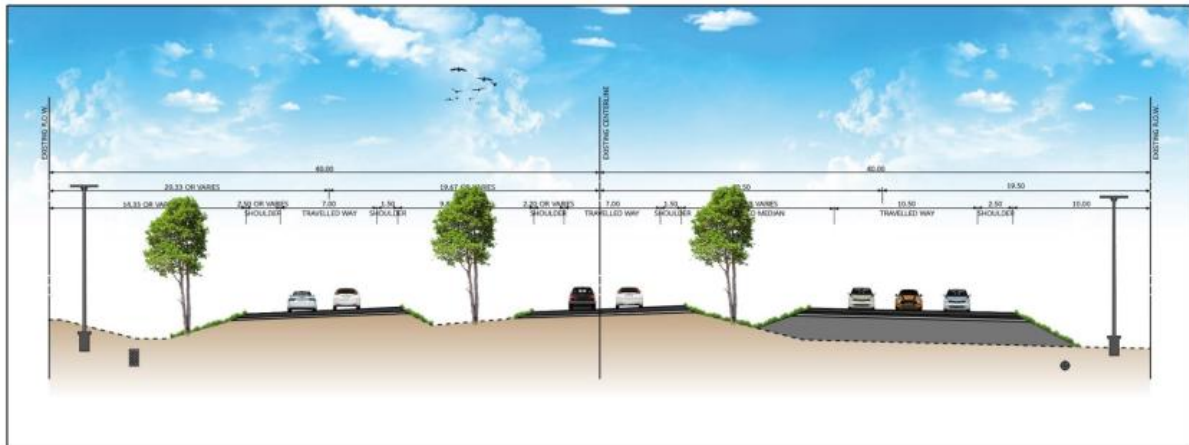
จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม พบว่า มีจุดเริ่มต้นของการพัฒนาโครงการ ที่ กม.100+000 และสิ้นสุดที่ กม.105+500 ระยะทางรวม 5.5 กิโลเมตร แต่จากการพัฒนาโครงการในระยะที่ผ่านมา พบว่า กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างแนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ระยะทาง 3 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้ว ดังนั้น การทบทวนรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในศึกษานี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการทบทวนรูปแบบการพัฒนาโครงการ เฉพาะช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 เท่านั้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) รูปแบบถนนโครงการ

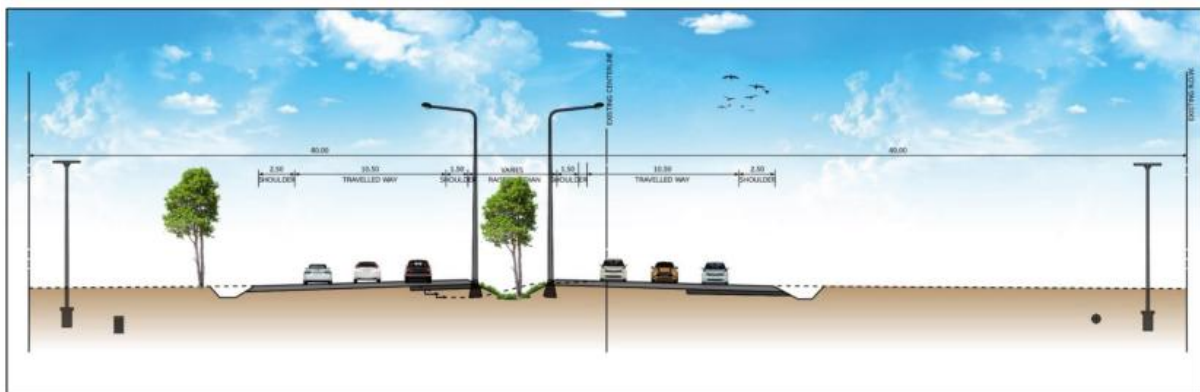
รูปแบบการพัฒนาโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรของทางหลวง

รูปแบบการพัฒนาโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรของทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.102+500 ถึง กม.105+500) ระยะทาง 3 กิโลเมตร ประกอบด้วย การขยายช่องจราจร การปรับปรุงผิวจราจร และการออกแบบเพื่อลดผลกระทบของโครงการและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1-1)

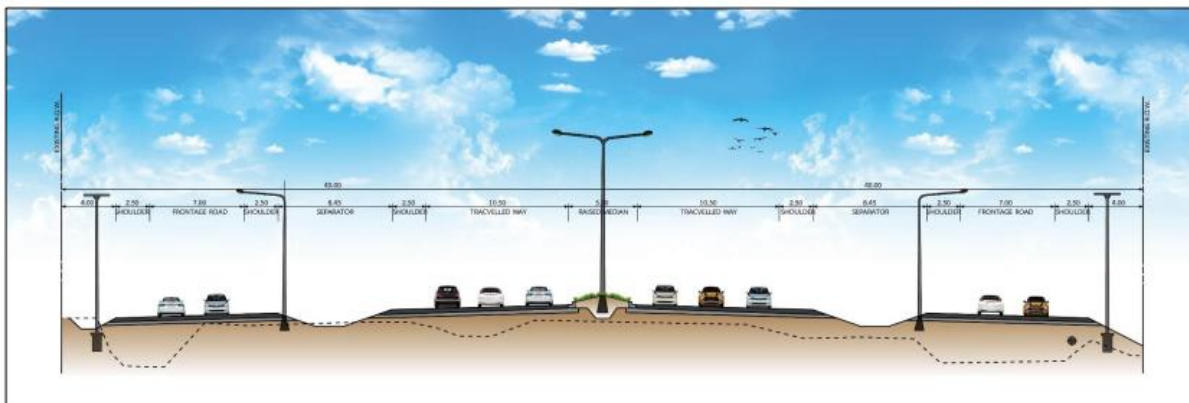
รูปแบบที่ 1 ช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757 : เป็นงานขยายช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 7 ช่องจราจร โดยใช้คันทางเดิมด้านซ้ายเป็น 4 ช่องจราจร 1 ทิศทาง มีช่องจราจรในทางหลัก 2 ช่องจราจร ทางคู่ขนานด้านซ้ายทาง 2 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร) ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับรถในทิศทางมุ่งหน้า อ.พนมสารคาม ทั้ง 4 ช่องจราจร และปรับเปลี่ยนผิวทางและโครงสร้างชั้นทางเดิมให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร สำหรับด้านขวาทางรองรับรถในทิศทางจาก อ.พนมสารคาม จะเป็นการก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 3 ช่องจราจร บนพื้นที่ฝั่งขวาภายในเขตทางหลวงเดิม โดยก่อสร้างคันทางใหม่อีก 3 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 12.70 เมตร



ก. รูปแบบแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757



ข. รูปแบบแนวเส้นทางช่วง กม.104+757 ถึง กม.104+850



ค. รูปแบบแนวเส้นทางช่วง กม.104+850 ถึง กม.105+500

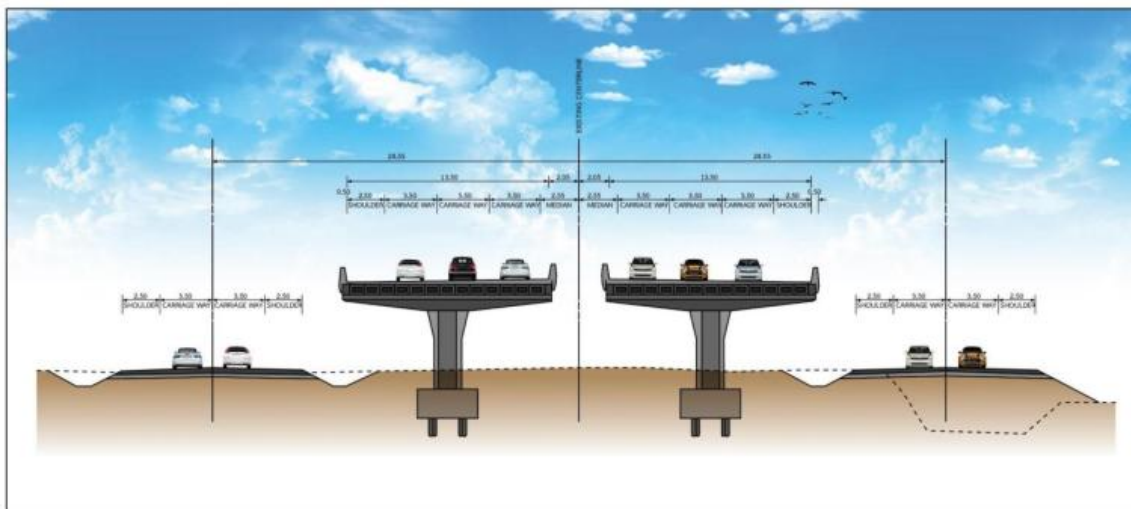
รูปที่ 2.1-1 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รูปแบบที่ 2 ช่วง กม.104+757 ถึง กม.104+850 : เป็นการปรับปรุงถนนเดิมให้เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ลักษณะเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) รวมช่องทางจราจรหลังปรับปรุงจะมี 6 ช่องจราจร โดยเป็นช่องจราจรในทิศทางมุ่งหน้า อ.พนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร และทิศทางจาก อ.พนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร

รูปแบบที่ 3 ช่วง กม.104+850 ถึง กม.105+500 : เป็นการขยายช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็นทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร

2) รูปแบบสะพานโครงการ

สะพานตามแนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 มีจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองท่าลาด ที่ กม.105+375 ซึ่งจะรื้อย้ายสะพานเดิมออกทั้งหมดและก่อสร้างสะพานใหม่ โดยก่อสร้างสะพานคู่ขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ขนาดความยาวช่วงสะพานยาว 20 เมตร จำนวน 9 ช่วงสะพาน ความยาว รวม 180 เมตร ผิวจราจรกว้าง 15.30 เมตร มีค่าระดับความสูงของช่องลอด 5 เมตร ซึ่งเพียงพอสำหรับจุดกลับรถตามมาตรฐานกรมทางหลวง และมีความลาดชัน 4% โดยมีโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูปกล่อง (Box Beam) โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน เป็นแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป ส่วนโครงสร้างฐานรากเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและใช้เสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร โดยตำแหน่งของตอม่อจะวางอยู่ที่ริมตลิ่งของคลองท่าลาดทั้ง 2 ตอม่อ ซึ่งไม่กีดขวางทางน้ำและการสัญจร รวมทั้งมีการก่อสร้าง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะดินไม่ให้ตกลงไปในลำน้ำ (รูปที่ 2.1-2)

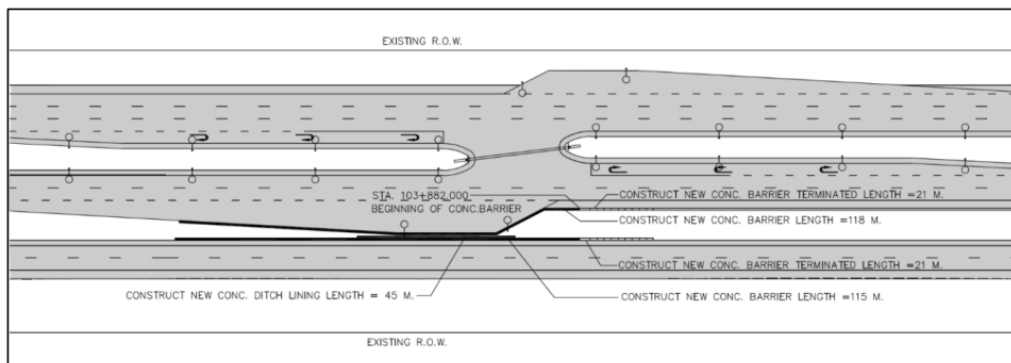


รูปที่ 2.1-2 รูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) การออกแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง

3.1) จุดกัลป์ระดับพื้นราบ

ในการเปิดใช้งานเส้นทาง ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 จะทำการปิดจุดกัลป์ที่ กม.103+450 และ กม.104+500 โดยจะกำหนดจุดกัลป์ใหม่ไว้ที่ กม.102+950 และออกแบบผิวจราจรให้มีความกว้างเพิ่มขึ้น 2.50 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับรถ Semi-Trailer ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier กันระหว่างถนนในช่วงทางกัลป์รถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และติดตั้งรางระบายน้ำพร้อมช่องระบายน้ำด้านหน้า Concrete Barrier เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่ส่วนกัลป์รถ (รูปที่ 2.1-3)



รูปที่ 2.1-3 รูปแบบจุดกัลป์ระดับดินที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2) จุดกัลป์รถใต้สะพาน

จุดกัลป์รถบริเวณใต้สะพานของโครงการช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 มีจำนวน 1 แห่ง คือ จุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ซึ่งจะทำให้รถอเนกประสงค์เดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยเพิ่มความสูงของช่องลอดเท่ากับ 5.0 เมตร เพื่อรองรับรถขนาดใหญ่ และกำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามรถ 6 ล้อ ไปกัลป์รถบริเวณจุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375)

4) ระบบระบายน้ำ

สภาพการระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 304 ภายในพื้นที่โครงการ ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 มีระบบระบายน้ำตามยาวเป็นรางระบายน้ำธรรมชาติ ส่วนระบบระบายน้ำตามขวางจะดำเนินการต่อความยาวท่อระบายน้ำขนาด Ø1.00 เมตร จำนวน 2 แห่ง และรื้อถอนสะพานเดิมเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามคลองใหม่ ให้มีความยาวช่วงสะพานมากขึ้น จำนวน 1 แห่ง ดังนี้

ตำแหน่ง	ชื่อลำน้ำ	อาคารระบายน้ำเดิม	รูปแบบการปรับปรุง
1. กม.103+150	ไม่มีร่องน้ำชัดเจน	ท่อกลม ขนาด 1-Ø1.00	ต่อความยาวด้านขวา 19 ม.
2. กม.104+650	ไม่มีร่องน้ำชัดเจน	ท่อกลม ขนาด 2-Ø1.00	ต่อความยาวด้านขวา 25 ม.
3. กม.105+375	คลองท่าลาด	สะพาน ขนาด 1x8+5x10+1x8=66.0	รื้อถอนสะพานเดิม และ ก่อสร้างสะพานใหม่ ขนาด 9x20=180 ม.

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานฉบับสมบูรณ์ ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500), เมษายน พ.ศ.2564

4.1) ระบบระบายน้ำบนทางหลวง

การระบายน้ำบนทางหลวง บริเวณเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง มีรายละเอียด ดังนี้

- กรณีผ่านทางน้ำสาธารณะจะระบายลงทางน้ำสาธารณะ จากเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องโดยตรง
- กรณีเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องไม่ผ่านทางน้ำ จะติดตั้ง Drop Inlet ที่เกาะกลางแบบกตเป็นร่อง และวางท่อขวางถนนลงสู่ระบบระบายน้ำริมทางเพื่อส่งน้ำลงสู่ทางน้ำสาธารณะ

4.2) ระบบระบายน้ำบนสะพาน

ระบบระบายน้ำบนสะพาน เป็นการรวบรวมน้ำจากผิวจราจรบนสะพานลงช่องรับน้ำ ระบายผ่านท่อ HDPE (กรณีไม่ฝังท่อในโครงสร้าง) หรือท่อ PVC (กรณีฝังท่อในโครงสร้าง) ตามแนวดิ่ง ลงสู่ Catch Basin บริเวณฐานราก และระบายลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสายหลักหรือแหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป

5) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 เลือกใช้หลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 12 เมตร บนไหล่ทางตลอดแนวสายทาง

6) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 มีศาลาพักคอยรถโดยสารทั้งหมด 5 แห่ง ในการปรับปรุงโครงการ จะทำการรื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร จำนวน 4 แห่ง และทำการก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสาร ขนาด 6.00 x 2.45 เมตร ทดแทนตำแหน่งเดิมทางด้านขวาทาง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ กม.102+950, กม.104+750 และ กม.105+270 และทางด้านซ้ายทาง จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ กม.105+290 สำหรับศาลาพักคอยรถโดยสาร บริเวณ กม.102+925 จะคงสภาพเดิม โดยไม่มีการรื้อย้าย

7) งานสถาปัตยกรรม

กม.102+500 ถึง กม.104+757 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 4 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีตจำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น บริเวณไหล่ทางและเกาะกลาง

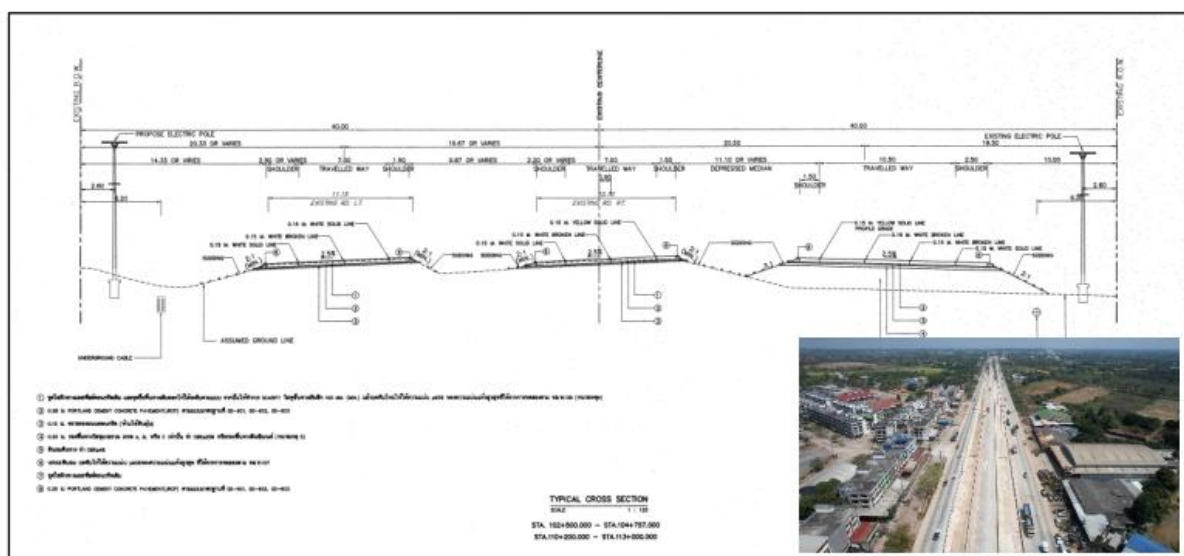
กม.104+757 ถึง กม.104+850 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลาง (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น

กม.104+850 ถึง กม.105+500 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร ส่วนรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทางและทางขนาน ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลาง (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น

2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

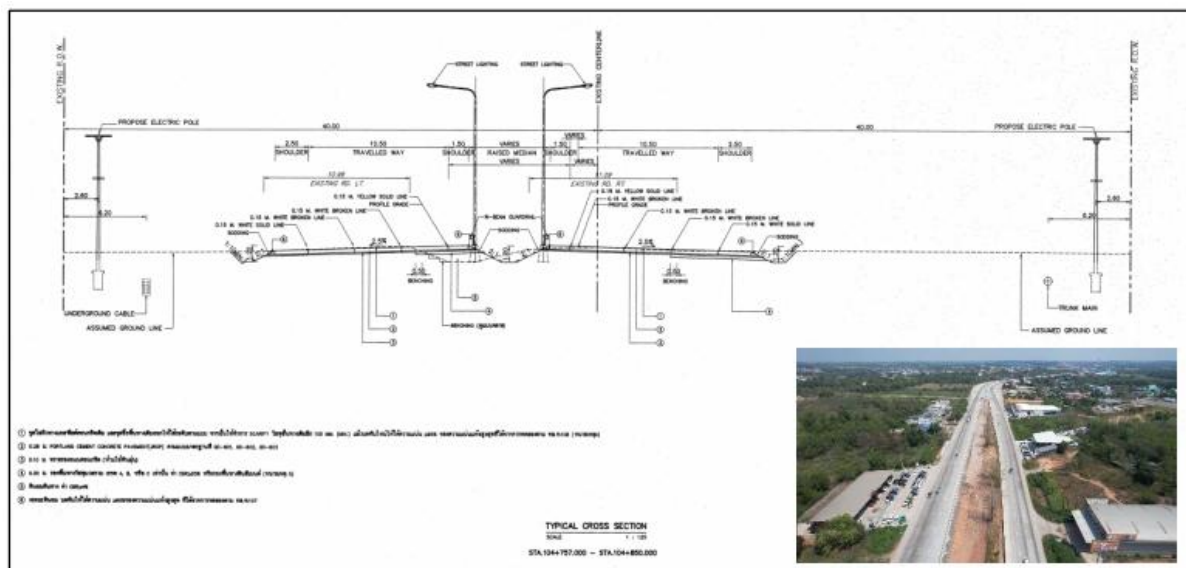
1) รูปตัดทางหลวงโดยทั่วไป

ช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757 : ได้ดำเนินการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 7 ช่องจราจร โดยใช้คันทางเดิมด้านซ้ายเป็น 4 ช่องจราจร 1 ทิศทาง มีช่องจราจรในทางหลัก 2 ช่องจราจร ทางคู่ขนานด้านซ้ายทาง 2 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร) ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับรถในทิศทางมุ่งหน้า อ.พนมสารคามทั้ง 4 ช่องจราจร และมีการปรับเปลี่ยนผิวทางและโครงสร้างชั้นทางเดิมให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร สำหรับด้านขวาทางรองรับรถในทิศทางจาก อ.พนมสารคาม เป็นการก่อสร้างคันทางใหม่ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 3 ช่องจราจร บนพื้นที่ฝั่งขวาภายในเขตทางหลวงเดิม ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 12.70 เมตร (รูปที่ 2.1-4)



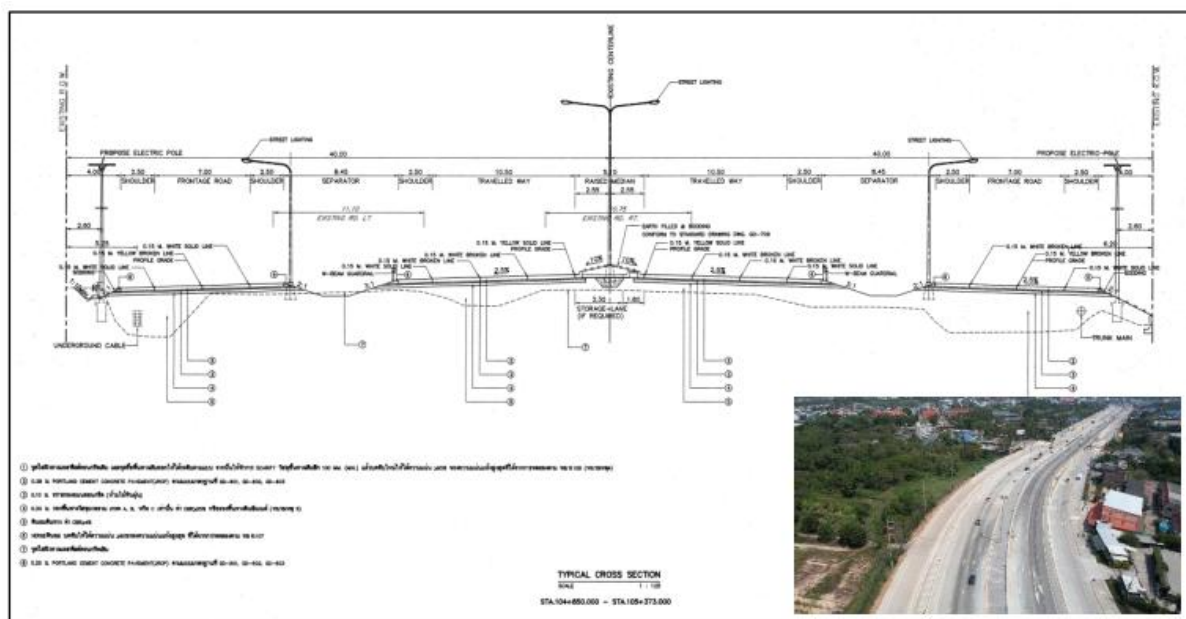
รูปที่ 2.1-4 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757 ในปัจจุบัน

ช่วง กม.104+757 ถึง กม.104+850 : ได้ดำเนินการปรับปรุงถนนเดิมให้เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ลักษณะเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) รวมช่องทางจราจรหลังปรับปรุงแล้วเสร็จจึงมี 6 ช่องจราจร โดยเป็นช่องจราจรในทิศทางมุ่งหน้า อ.พนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร และทิศทางจาก อ.พนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร (รูปที่ 2.1-5)



รูปที่ 2.1-5 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.104+757 ถึง กม.104+850 ในปัจจุบัน

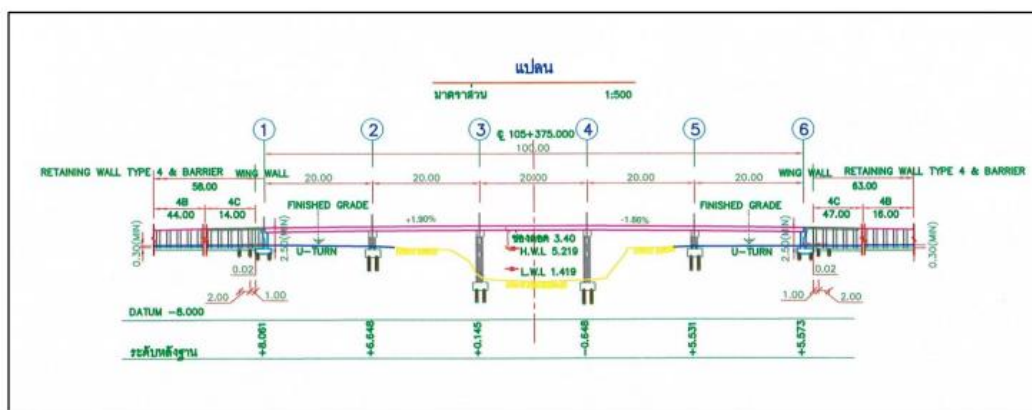
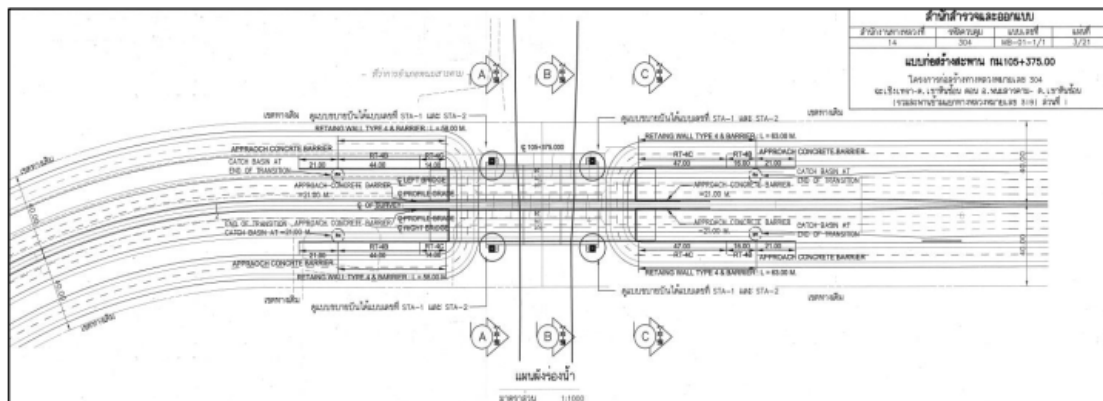
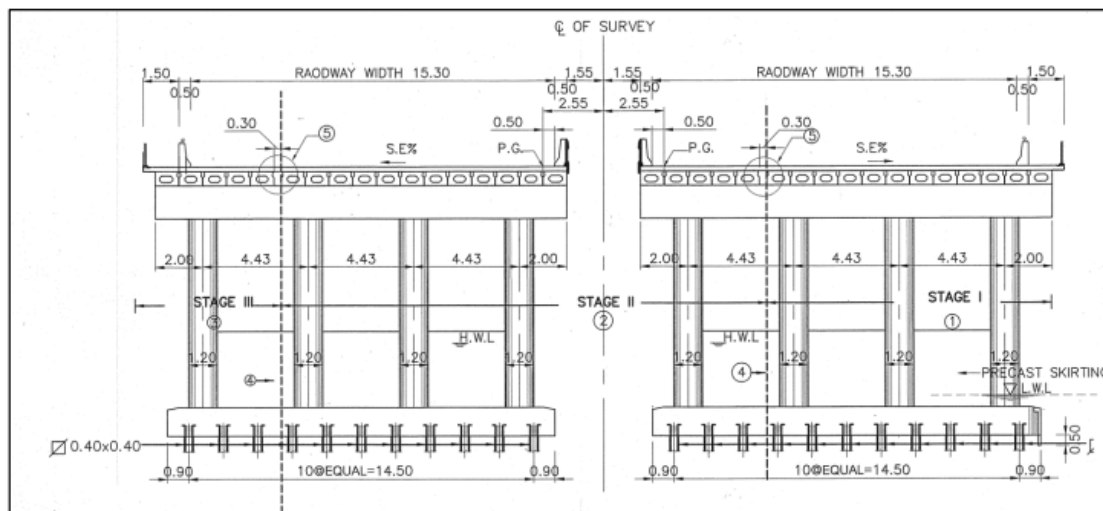
ช่วง กม.104+850 ถึง กม.105+500 ได้ดำเนินการขยายช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็นทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร (รูปที่ 2.1-6)



รูปที่ 2.1-6 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.104+850 ถึง กม.105+500 ในปัจจุบัน

2) รูปแบบสะพานโครงการ

สะพานตามแนวเส้นทางโครงการ มีจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ซึ่งได้ดำเนินการรื้อย้ายสะพานเดิมออกทั้งหมดและก่อสร้างสะพานใหม่ มีช่องลอดด้านตั้งสำหรับทางกลับรถได้สะพานทั้งสองทิศทาง สูง 2.5 เมตร มีโครงสร้างสะพานเป็นสะพานคู่ขนาด 3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ขนาดความยาวช่วงสะพานยาว 20 เมตร จำนวน 5 ช่วงสะพาน ความยาวรวม 100 เมตร ผิวจราจรกว้าง 15.30 เมตร ซึ่งสะพานข้ามคลองอยู่ในช่วงทางตรง จึงมีโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูปกล่อง (Box Beam) โครงสร้างฐานรากเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและเสาเข็ม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.4 เมตร ส่วนพื้นสะพานเป็นแบบพื้นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป โดยลักษณะโครงสร้างสะพานส่วนบนเป็นแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป โดยต่อม่อวางอยู่ที่ริมตลิ่งของคลองท่าลาด 2 ต่อม่อ ซึ่งไม่ได้อยู่ตรงตำแหน่งร่องน้ำลึกของคลอง จึงไม่กีดขวางทางน้ำและการสัญจร (รูปที่ 2.1-7)

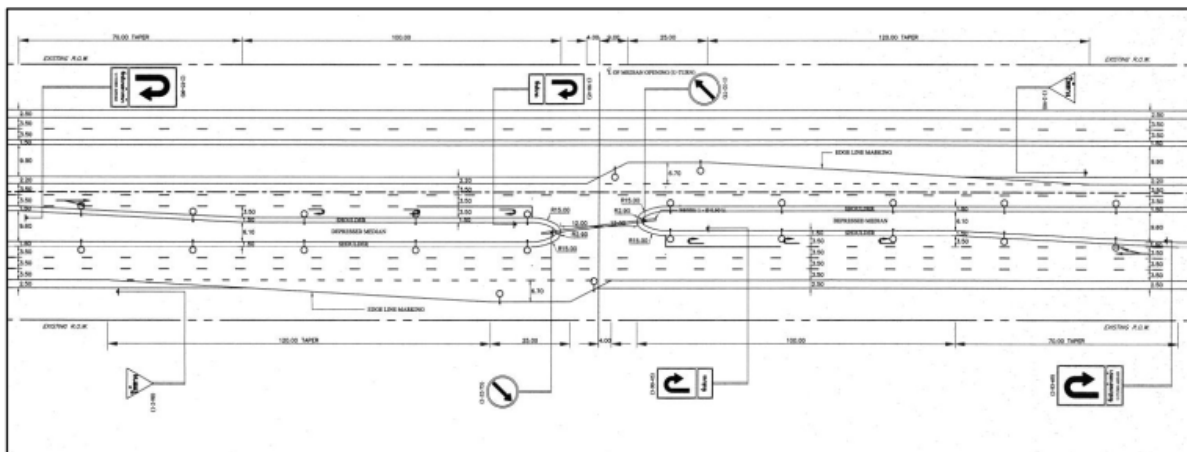


รูปที่ 2.1-7 รูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ในปัจจุบัน

3) การออกแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง

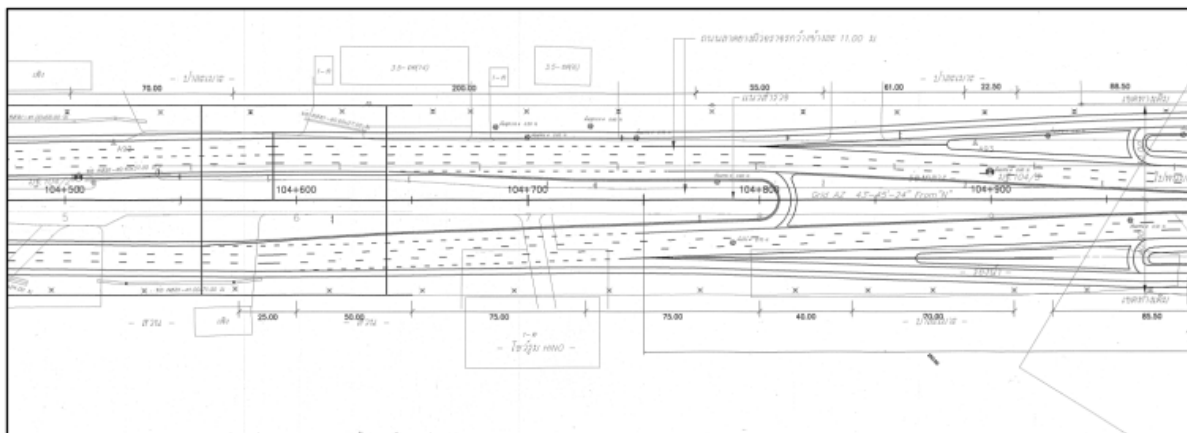
3.1) จุดกลับรถระดับพื้นราบ

ดำเนินการปิดจุดกลับรถเดิมที่ กม.103+450 และ กม.104+500 และกำหนดจุดกลับรถใหม่ไว้ที่ กม.102+950 โดยมีความกว้างของผิวจราจรเท่ากับ 2.50 เมตร เพื่อรองรับรถ Semi-Trailer ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier กันระหว่างถนนในช่วงทางกลับรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และติดตั้งรางระบายน้ำพร้อมช่องระบายน้ำด้านหน้า Concrete Barrier เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่ (รูปที่ 2.1-8)



รูปที่ 2.1-8 รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน กม.102+950 ในปัจจุบัน

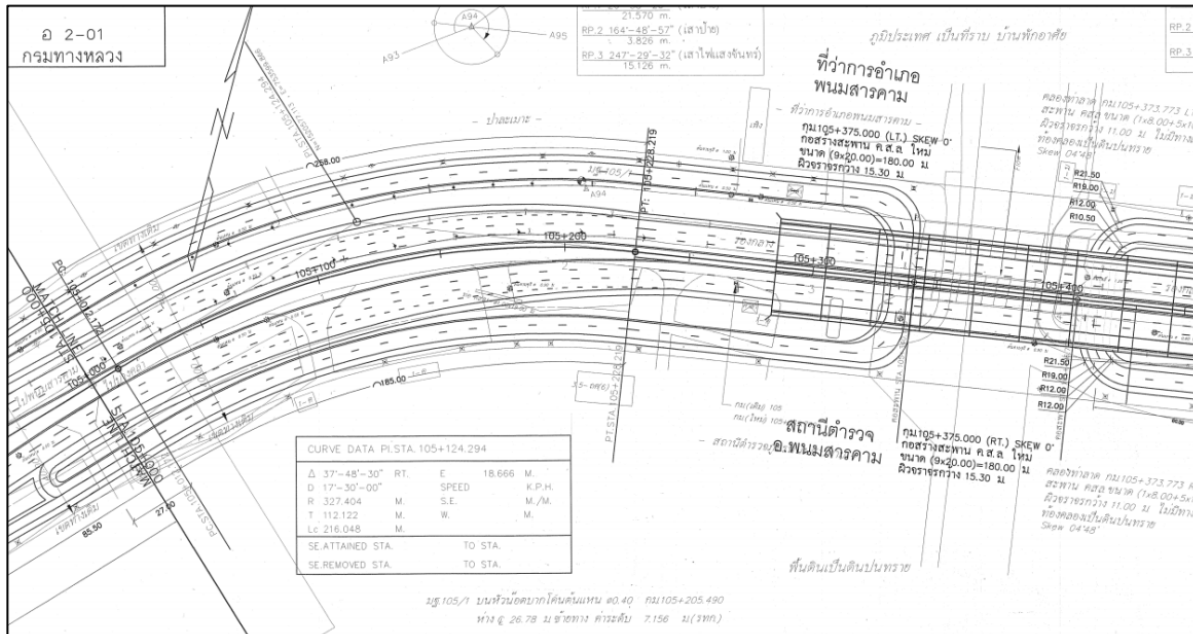
นอกจากนี้ โครงการได้เพิ่มเติมจุดกลับรถอีก 1 แห่ง บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกขนาด 6 ล้อขึ้นไปสามารถกลับรถได้ เนื่องจากรถบรรทุกขนาด 6 ล้อขึ้นไป ไม่สามารถใช้งาน ณ บริเวณจุดกลับบริเวณใต้สะพานข้ามคลองท่าลาดที่ กม.105+375 ได้ โดยจุดกลับรถเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นจุดที่มีความเหมาะสมเนื่องจากอยู่ในบริเวณใกล้เคียงจุดกลับรถเดิม กม.104+500 ที่มีการรื้อออกไป (รูปที่ 2.1-9)



รูปที่ 2.1-9 รูปแบบจุดกลับรถระดับดิน กม.104+800 ในปัจจุบัน

3.2) จุดกลับรถได้สะพาน

จุดกลับรถบริเวณได้สะพานของโครงการ มีจำนวน 1 แห่ง คือ จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยมีความสูงของช่องลอดด้านตั่งเท่ากับ 2.5 เมตร (รูปที่ 2.1-10)



4.2) ระบบระบายน้ำบนสะพาน

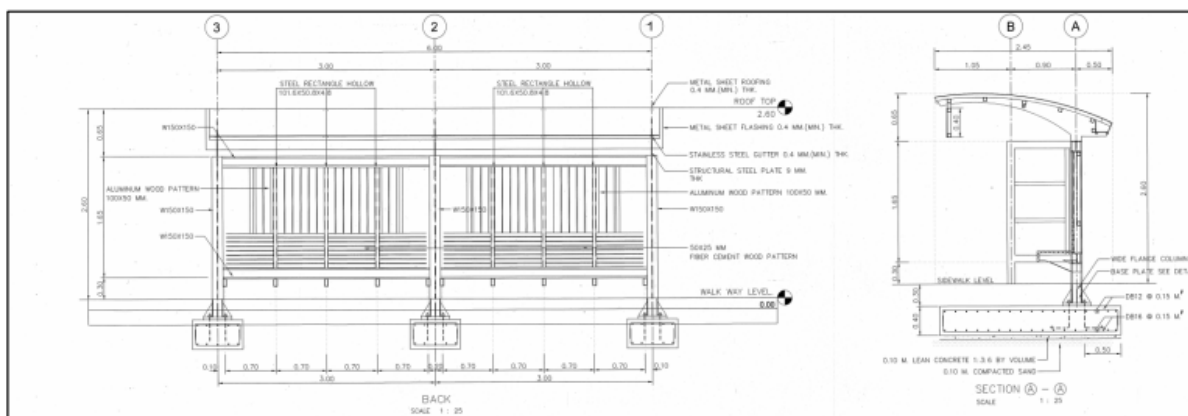
ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามคลองท่าลาด ใช้วิธีการระบายน้ำจากผิวจราจรบนสะพานลงช่องรับน้ำ เพื่อระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป

5) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนตลอดแนวเส้นทางโครงการ เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 12 เมตร บนไหล่ทาง และเสาไฟฟ้าชนิด High Mast สูง 20 เมตร ซึ่งติดตั้งช่วง กม.103+400 ถึง กม.105+500 ใช้ความดันไฟฟ้าสูงขนาด 400 วัตต์ มีระยะห่างแต่ละดวงโคม ประมาณ 100 เมตร

6) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

ศาลาพักคอยรถโดยสารในแนวเส้นทาง ช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 เดิมมีจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.102+950, กม.102+925, กม.104+750, กม.105+270 และ กม.105+290 ซึ่งได้ดำเนินการรื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.102+950, กม.104+750, กม.105+270 และ กม.105+290 และทำการก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ขนาด 6.00 x 2.45 เมตร (รูปที่ 2.1-11) ทางด้านขวาทาง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ กม.103+000, กม.104+080 และ กม.105+290 สำหรับศาลาพักคอยรถโดยสาร บริเวณ กม.102+925 ยังคงสภาพเดิม โดยไม่มีการรื้อย้าย



รูปที่ 2.1-11 รูปแบบศาลาพักคอยรถโดยสาร

7) งานสถาปัตยกรรม

กม.102+500 ถึง กม.104+757 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางออกเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 4 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทางออกเป็นถนนคอนกรีตจำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) และดาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด

กม.104+757 ถึง กม.104+850 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางออกเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทางออกเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) และดาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด

กม.104+850 ถึง กม.105+500 รูปแบบทางหลวงฝั่งซ้ายทางเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝั่งขวาทาง เป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนาน ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) และดาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด

2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ และรูปแบบการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า รูปแบบการพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในปัจจุบันส่วนใหญ่ เป็นรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>1) รูปแบบถนนโครงการ</p> <p>102+500 ถึง กม.104+757 : ขยายช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 7 ช่องจราจร โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>ด้านซ้ายทาง</u> ใช้คันทางเดิมด้านซ้ายจำนวน 4 ช่องจราจร 1 ทิศทาง มีช่องจราจรในทางหลัก 2 ช่องจราจร ทางคู่ขนานด้านซ้ายทาง 2 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร) ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับรถในทิศทางมุ่งหน้าพนมสารคาม ทั้ง 4 ช่องจราจร และปรับเปลี่ยนผิวทางและโครงสร้างชั้นทางเดิมให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร • <u>ด้านขวาทาง</u> รองรับรถในทิศทางจากพนมสารคามจะเป็นการก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 3 ช่องจราจร บนพื้นที่ฝั่งขวาภายในเขตทางหลวงเดิม โดยก่อสร้างคันทางใหม่อีก 3 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 12.70 เมตร 	<p>กม.102+500 ถึง กม.104+757 : ขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 7 ช่องจราจร โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>ด้านซ้ายทาง</u> ใช้คันทางเดิมด้านซ้ายจำนวน 4 ช่องจราจร 1 ทิศทาง มีช่องจราจรในทางหลัก 2 ช่องจราจร ทางคู่ขนานด้านซ้ายทาง 2 ช่องจราจร (ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร) ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับรถในทิศทางมุ่งหน้าพนมสารคามทั้ง 4 ช่องจราจร และมีการปรับเปลี่ยนผิวทางและโครงสร้างชั้นทางเดิมให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร • <u>ด้านขวาทาง</u> รองรับรถในทิศทางจากอำเภอพนมสารคาม เป็นการก่อสร้างคันทางใหม่ เป็นถนนคอนกรีตขนาด 3 ช่องจราจร บนพื้นที่ฝั่งขวาภายในเขตทางหลวงเดิม ขนาด 3 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 12.70 เมตร 	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
<p>กม.104+757 ถึง กม.104+850 : ปรับปรุงถนนเดิมให้เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) รวมช่องทางจราจรหลังปรับปรุงจะมี 6 ช่องจราจร โดยเป็นช่องจราจรในทิศทางมุ่งหน้าพนมสารคามจำนวน 3 ช่องจราจร และทิศทางจากพนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร</p>	<p>กม.104+757 ถึง กม.104+850 : ปรับปรุงถนนเดิมให้เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) รวมช่องทางจราจรหลังปรับปรุงแล้วเสร็จจะมี 6 ช่องจราจร โดยเป็นช่องจราจรในทิศทางมุ่งหน้าอำเภอพนมสารคามจำนวน 3 ช่องจราจร และทิศทางจากพนมสารคาม จำนวน 3 ช่องจราจร</p>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
<p>กม.104+850 ถึง กม.105+500 : ขยายช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็นทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร</p>	<p>กม.104+850 ถึง กม.105+500 : ขยายช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็นทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร</p>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>2) รูปแบบสะพานโครงการ</p> <p>สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 : รื้อย้ายสะพานเดิมออกทั้งหมด และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยก่อสร้างสะพานคู่ขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ขนาดความยาวช่วงสะพานยาว 20 เมตร จำนวน 9 ช่วงสะพาน ความยาว รวม 180 เมตร ผิวจราจรกว้าง 15.30 เมตร มีค่าระดับความสูงของช่องลอด 5.0 เมตร ซึ่งเพียงพอสำหรับจุดกลับรถตามมาตรฐานกรมทางหลวง และมีความลาดชัน 4% โดยมีโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูปกล่อง (Box Beam) โครงสร้างฐานรากเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและใช้เสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร โดยตอม่อวางอยู่ที่ริมตลิ่งของคลองท่าลาด 2 ตอม่อ ซึ่งไม่ได้อยู่ตรงตำแหน่งร่องน้ำลึกของคลอง จึงไม่กีดขวางทางน้ำและการสัญจร</p>	<p>สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 : ดำเนินการรื้อย้ายสะพานเดิมออกทั้งหมดและก่อสร้างสะพานใหม่ มีช่องลอดด้านตั้งสำหรับทางกลับรถได้สะพานทั้งสองทิศทาง สูง 2.5 เมตร มีโครงสร้างสะพานเป็นสะพานคู่ขนาด 3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ขนาดความยาวช่วงสะพานยาว 20 เมตร จำนวน 5 ช่วงสะพาน ความยาวรวม 100 เมตร ผิวจราจรกว้าง 15.30 เมตร ซึ่งสะพานข้ามคลองอยู่ในช่วงทางตรง จึงมีโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูปกล่อง (Box Beam) โครงสร้างฐานรากเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและเสาเข็มขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.4 เมตร ส่วนพื้นสะพานเป็นแบบพื้นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป โดยลักษณะโครงสร้างสะพานส่วนบนเป็นแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป โดยตอม่อวางอยู่ที่ริมตลิ่งของคลองท่าลาด 2 ตอม่อ ซึ่งไม่ได้อยู่ตรงตำแหน่งร่องน้ำลึกของคลอง จึงไม่กีดขวางทางน้ำและการสัญจร</p>	<p>ปรับลดความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด ตามความเห็นของเทศบาลตำบลพนมสารคาม เนื่องจากโครงสร้างสะพานรูปแบบเดิม จะบดบังสถานที่ราชการในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม ซึ่งมีประชาชนมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก หากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มากล้นรถจะส่งผลให้เกิดการติดขัดและเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ ตั้งของสถานที่ราชการหลายแห่งที่มีประชาชนมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังได้มีการเปิดจุดกลับรถระดับพื้น บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว (ภาคผนวก ข)</p>	<p>- การปรับรูปแบบก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าลาดให้มีความสูงของช่องลอดลดลงเหลือ 2.5 เมตร มีความเพียงพอให้รถขนาดไม่เกิน 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ตามวัตถุประสงค์เดิม และสามารถลดปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ บริเวณจุดกลับรถ รวมทั้งช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเสียง ที่เกิดจากการกลับรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ซึ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถใช้จุดกลับรถระดับพื้น ซึ่งได้ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติมที่บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ โดยจุดกลับรถดังกล่าวอยู่ห่างจากจุดกลับรถใต้สะพานประมาณ 500 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง</p> <p>- รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าลาด ไม่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรทางน้ำ เนื่องจากตำแหน่งตอม่อสะพานอยู่บริเวณริมตลิ่ง รวมทั้งในปัจจุบัน ไม่มีเรือสัญจรไป-มาแล้ว</p>

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>3) การออกแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง</p> <p>3.1) จุดกลับรถระดับพื้นราบ : ทำการปิดจุดกลับรถที่ กม.103+450 และ กม.104+500 โดยกำหนดจุดกลับรถใหม่ไว้ที่ กม.102+950 และออกแบบผิวจราจรให้มีความกว้างเพิ่มขึ้น 2.50 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับรถ Semi-Trailer ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier กันระหว่างถนนในช่วงทางกลับรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และติดตั้งรางระบายน้ำพร้อมช่องระบายน้ำด้านหน้า Concrete Barrier เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่</p>	<p>3.1) จุดกลับรถระดับพื้นราบ : ได้ดำเนินการปิดจุดกลับรถที่ กม. 103+450 และ กม.104+500 และกำหนดจุดกลับรถใหม่ไว้ที่ กม. 102+950 โดยมีความกว้างของผิวจราจรเท่ากับ 2.50 เมตร เพื่อรองรับรถ Semi-Trailer ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier กันระหว่างถนนในช่วงทางกลับรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และติดตั้งรางระบายน้ำพร้อมช่องระบายน้ำด้านหน้า Concrete Barrier เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่</p> <p>กม.104+800 เพิ่มเติมจุดกลับรถอีก 1 แห่ง บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกขนาด 6 ล้อขึ้นไปสามารถกลับรถได้</p>	<p>รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>เนื่องจากรถบรรทุกขนาด 6 ล้อขึ้นไป ไม่สามารถใช้งาน ณ บริเวณจุดกลับบริเวณได้ สะพานข้ามคลองท่าลาดที่ กม.105+375 ได้</p>	<p>ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง</p> <p>การก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายรถ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการก่อสร้างภายในเขตทางเดิม</p>

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3) การออกแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง 3.2) จุดกลับรถใต้สะพาน : มีจำนวน 1 แห่ง คือ จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ซึ่งจะทำให้การรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยเพิ่มความสูงของช่องลอดเท่ากับ 5.0 เมตร เพื่อรองรับรถขนาดใหญ่ และกำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามรถ 6 ล้อ ไปกลับรถบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375)	3.2) จุดกลับรถใต้สะพาน : มีจำนวน 1 แห่ง คือ จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375 ได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยมีความสูงของช่องลอดด้านตั้งเท่ากับ 2.5 เมตร	ปรับลดความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด ตามความเห็นของเทศบาลตำบลพนมสารคาม เนื่องจาก โครงสร้างสะพานรูปแบบเดิม จะบดบังสถานที่ราชการในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม และหากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มากลับรถจะส่งผลให้เกิดการติดขัดเนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการหลายแห่งที่มีประชาชนมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก โดยเปิดจุดกลับรถระดับพื้น บริเวณ กม. 108+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อสามารถกลับรถได้	การปรับรูปแบบก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าลาดให้มีความสูงของช่องลอดลดลงเหลือ 2.5 เมตร มีความเพียงพอให้รถขนาดไม่เกิน 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ตามวัตถุประสงค์เดิม และสามารถลดปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ บริเวณจุดกลับรถ รวมทั้งช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเสียง ที่เกิดจากการกลับรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ซึ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถใช้จุดกลับรถระดับพื้นซึ่งได้ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติมที่บริเวณ กม.108+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ โดยจุดกลับรถดังกล่าวอยู่ห่างจากจุดกลับรถใต้สะพานประมาณ 500 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง
4) ระบายน้ำ กม.103+150 : ต่อความยาวท่อลอดกลมเดิม ซึ่งมีขนาด 1-Ø1.00 ทางด้านขวา อีก 19.0 เมตร	กม.103+150 : ต่อความยาวท่อลอดกลมเดิม ซึ่งมีขนาด 1-Ø1.00 ทางด้านขวา อีก 19.0 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
กม.104+650 : ต่อความยาวท่อลอดกลมเดิม ซึ่งมีขนาด 2-Ø1.00 ทางด้านขวา อีก 25.0 เมตร	กม.104+650 : ต่อความยาวท่อลอดกลมเดิม ซึ่งมีขนาด 2-Ø1.00 ทางด้านขวา อีก 25.0 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) : รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ ขนาด 9x20=180 ม.	สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) : รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ ขนาด 9x20=180 ม.	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
4) ระบบระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวง : การระบายน้ำบนทางหลวง บริเวณเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง มีรายละเอียด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • กรณีผ่านทางน้ำสาธารณะจะระบายลงทางน้ำสาธารณะ จากเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องโดยตรง • กรณีเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องไม่ผ่านทางน้ำ จะติดตั้ง Drop Inlet ที่เกาะกลางแบบกตเป็นร่อง และวางท่อขวางถนนลงสู่ระบบระบายน้ำริมทางเพื่อส่งน้ำลงสู่ทางน้ำสาธารณะ 	ระบบระบายน้ำบนทางหลวง : การระบายน้ำบนทางหลวง บริเวณเกาะกลางแบบกตเป็นร่อง มีรายละเอียด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • กรณีผ่านทางน้ำสาธารณะ : ระบายลงทางน้ำสาธารณะ จากเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องโดยตรง • กรณีเกาะกลางที่เกิดเป็นร่องไม่ผ่านทางน้ำ : มีการติดตั้ง Drop Inlet ที่เกาะกลางแบบกตเป็นร่อง และวางท่อขวางถนนลงสู่ระบบระบายน้ำริมทางเพื่อส่งน้ำลงสู่ทางน้ำสาธารณะ 	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
ระบบระบายน้ำบนสะพาน : รวบรวมน้ำจากผิวจราจรบนสะพานลงช่องรับน้ำ หน้าราวกันชนผ่านท่อ HDPE (กรณีไม่ฝังท่อในโครงสร้าง) หรือท่อ PVC (กรณีฝังท่อในโครงสร้าง) ตามแนวดิ่ง ลงสู่ Catch Basin บริเวณฐานราก และระบายลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสายหลักหรือแหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป	ระบบระบายน้ำบนสะพาน : ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามคลองท่าลาด ใช้วิธีการระบายน้ำจากผิวจราจรบนสะพานลงช่องรับน้ำ เพื่อระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป	เนื่องจากสะพานข้ามคลองท่าลาดมีการปรับปรุงแบบสะพาน โดยปรับความสูงของช่องลอดกลับรถ จาก 5.0 เมตร เป็น 2.5 เมตร เป็นความสูงสะพานที่ไม่จำเป็นต้องติดตั้งท่อรับน้ำจากช่องน้ำ ซึ่งสามารถให้ช่องระบายน้ำแบบไหลอิสระได้	ผลกระทบด้านการระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากสามารถระบายน้ำออกจากสะพานได้เช่นเดิม โดยไม่กระทบกับพื้นที่ใต้สะพาน
5) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง : ใช้หลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 12 เมตร บนไหล่ทางตลอดแนวสายทาง	5) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง : เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 12 เมตร บนไหล่ทาง และเสาไฟฟ้าชนิด High Mast สูง 20 เมตร ซึ่งติดตั้งช่วง กม.103+400 ถึง กม.105+500 ใช้ความดันไฟสูงขนาด 400 วัตต์ มีระยะห่างแต่ละดวงโคม ประมาณ 100 เมตร	เนื่องจากมีหน่วยงานราชการ และพื้นที่ชุมชน รวมทั้งมีการสัญจรของรถยนต์หนาแน่น และมีจุดตัดแนวเส้นทางในบริเวณต่างๆ การติดตั้งเสาไฟฟ้าชนิด High Mast จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการมองเห็นและทัศนวิสัยในการขับขี่ได้ดีกว่า	ผู้ใช้ทางมีทัศนวิสัยในการมองเห็นครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น
6. สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง : แนวเส้นทางโครงการ ช่วง กม. 102+500 ถึง กม.105+500 มีศาลาพักคอยรถโดยสารทั้งหมด 5 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.102+925 LT : จะคงสภาพเดิม โดยไม่มีการรื้อย้าย 	6) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง : ศาลาพักคอยรถโดยสารในแนวเส้นทาง ช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 เดิมมีจำนวน 5 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.102+925 LT : ยังคงสภาพเดิม โดยไม่มีการรื้อย้าย 	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
6) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.102+950 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารขนาด 6.00 x 2.45 เมตร ทดแทนตำแหน่งเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.102+950 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสารเดิม และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสาร ขนาด 6.00 x 2.45 เมตร บริเวณ กม. 103+000 RT 	เป็นการก่อสร้างในตำแหน่งเดิม โดยระบุเลข กม. ตามที่สำรวจในพื้นที่จริง คือ กม.103+000 RT	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.104+750 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารขนาด 6.00 x 2.45 เมตร ทดแทนตำแหน่งเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.104+750 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสารเดิม และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสาร ขนาด 6.00 x 2.45 เมตร บริเวณ กม. 104+080 RT 	เนื่องจากอยู่ใกล้จุดกลับรถ บริเวณ กม.104+800 ที่เป็นจุดก่อสร้างเพิ่มเติมจากที่รายงาน EIA กำหนดไว้ ทำให้รถที่กลับรถและต้องการเข้าช่องจราจรด้านซ้ายเพื่อรับ-ส่ง คนที่ศาลาพักคอยรถโดยสาร จะต้องตัดกระแสจราจรกับรถที่วิ่งทางตรง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากการย้ายตำแหน่งศาลาพักคอยรถโดยสาร จะเป็นการเพิ่มความปลอดภัยจากจุดตัดกระแสจราจร นอกจากนี้ตำแหน่งศาลาพักคอยรถโดยสารเดิม ไม่อยู่ใกล้กับชุมชน แต่ตำแหน่งใหม่ อยู่ติดกับทางเข้าหมู่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ และหมู่ 6 บ้านต้นกระจับ ซึ่งสามารถรองรับผู้มาใช้บริการได้ดีกว่า
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.105+270 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารขนาด 6.00 x 2.45 เมตร ทดแทนตำแหน่งเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.105+270 RT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสารเดิม และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสาร ขนาด 6.00 x 2.45 เมตร บริเวณ กม. 105+215 RT 	เนื่องจากตำแหน่งเดิมอยู่บริเวณหน้า สก.พนมสารคาม ซึ่งขณะที่มีรถจอดรับ-ส่ง คนที่ศาลาพักคอยรถโดยสาร จะกีดขวางทางเข้า-ออก สก.พนมสารคาม และบดบังทัศนียภาพทางเข้า-ออก ชุมชนหมู่ 1 ต.พนมสารคาม และหมู่ 5 ต.ท่าถ่าน ซึ่งอยู่ห่างจาก สก.พนมสารคาม ประมาณ 10 เมตร	ส่งผลกระทบด้านบวกต่อการเข้า-ออกของผู้มาใช้บริการที่ สก.พนมสารคาม รวมทั้งอยู่ใกล้เคียงกับทางเข้า-ออกชุมชน หมู่ 1 ต.พนมสารคาม และหมู่ 5 ต.ท่าถ่าน ซึ่งสามารถรองรับผู้มาใช้บริการได้ดีกว่า
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.105+290 LT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสาร และก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารขนาด 6.00 x 2.45 เมตร ทดแทนตำแหน่งเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม.105+290 LT : รื้อย้ายศาลาพักคอยรถโดยสารเดิม โดยไม่มีการก่อสร้างศาลาพักคอยรถโดยสารหลังใหม่ 	เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่บริเวณจุดกลับรถได้สะพาน ซึ่งไม่มีชุมชน รวมทั้งมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการก่อสร้าง	ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ได้สะพานกลับรถ รวมทั้งไม่มีข้อร้องเรียนจากชุมชน จึงไม่มีความจำเป็นต้องมีการใช้งานศาลาพักคอยรถโดยสารในบริเวณดังกล่าว

ตารางที่ 2.1-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
7) งานสถาปัตยกรรม กม.102+500 ถึง กม.104+757 : รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 4 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีตจำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งร่อง (Depressed Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น บริเวณไหล่ทางและเกาะกลาง	กม.102+500 ถึง กม.104+757 รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 4 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีตจำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งร่อง (Depressed Median) และคาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด	เพื่อลดผลกระทบด้านการกัดเซาะและการชะล้างหน้าดิน รักษาเสถียรภาพของคันทาง รวมทั้งไม่มีวัชพืชขึ้นกีดขวางทางระบายน้ำ	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการระบายน้ำ เนื่องจากไม่มีวัชพืชขึ้นกีดขวางทางระบายน้ำ จึงสามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริเวณเกาะกลางแนวเส้นทางมีการก่อสร้าง Concrete Barrier กันระหว่างคันทางและเกาะกลางถนน ทำให้ผู้ใช้เส้นทางมองไม่เห็นพื้นที่สีเขียวของพืชคลุมดิน ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพแต่อย่างใด
กม.104+757 ถึง กม.104+850 : รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งร่อง (Depressed Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลาง (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น	กม.104+757 ถึง กม.104+850 รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 3 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งร่อง (Depressed Median) และคาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด	มีการคาดคอนกรีตเฉพาะลาดเอียงของร่องกลาง (Side Slope) เนื่องจากลาดเอียงของร่องกลางน้อย โดยร่องกลางจะยังคงสภาพพื้นที่เดิมที่เป็นดิน และต้นไม้ไว้	เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดของร่องกลาง จึงทำให้พื้นที่ร่องกลางสามารถรองรับการระบายน้ำ และสามารถดูดซับน้ำลงสู่ดินได้ เมื่อเข้าสู่ฤดูฝนหญ้าและวัชพืชสามารถเติบโตขึ้นปกคลุมหน้าดินได้โดยธรรมชาติ ซึ่งส่งผลกระทบด้านบวกต่อทัศนียภาพ
กม.104+850 ถึง กม.105+500 : รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร ส่วนรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางออกแบบเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทางและทางขนาน ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลาง (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย กระดุมทองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกล็ดแก้ว เป็นต้น	กม.104+850 ถึง กม.105+500 รูปแบบทางหลวงฝังซ้ายทางเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร และรูปแบบทางหลวงฝังขวาทางเป็นถนนคอนกรีต ทางหลักขนาด 3 ช่องจราจร และทางขนาน ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) และคาดคอนกรีตแทนการปลูกพืชคลุมดินทั้งหมด	- ใช้วิธีการปูแผ่น Concrete Slab Block บริเวณเกาะกลางแบบยกแทนการปลูกพืชคลุมดิน เพื่อลดผลกระทบด้านด้านการกัดเซาะและชะล้างหน้าดิน รวมทั้งเพิ่มความแข็งแรงต่อฐานเสาไฟฟ้า High Mast ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น	เนื่องจากเป็นบริเวณแนวเส้นทางช่วงขึ้น-ลงสะพานข้ามคลองท่าลาด จึงไม่ส่งผลกระทบด้านทัศนียภาพต่อผู้ใช้ทาง นอกจากนี้การคาดคอนกรีตช่วงคอสะพาน สามารถลดผลกระทบด้านการกัดเซาะและการชะล้างหน้าดินบริเวณคอสะพานได้

2.2 สถานะโครงการ

กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม เฉพาะช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ระยะทาง 3 กิโลเมตร ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้ว ตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 ภายใต้การรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา

2.3 สภาพเส้นทางปัจจุบัน

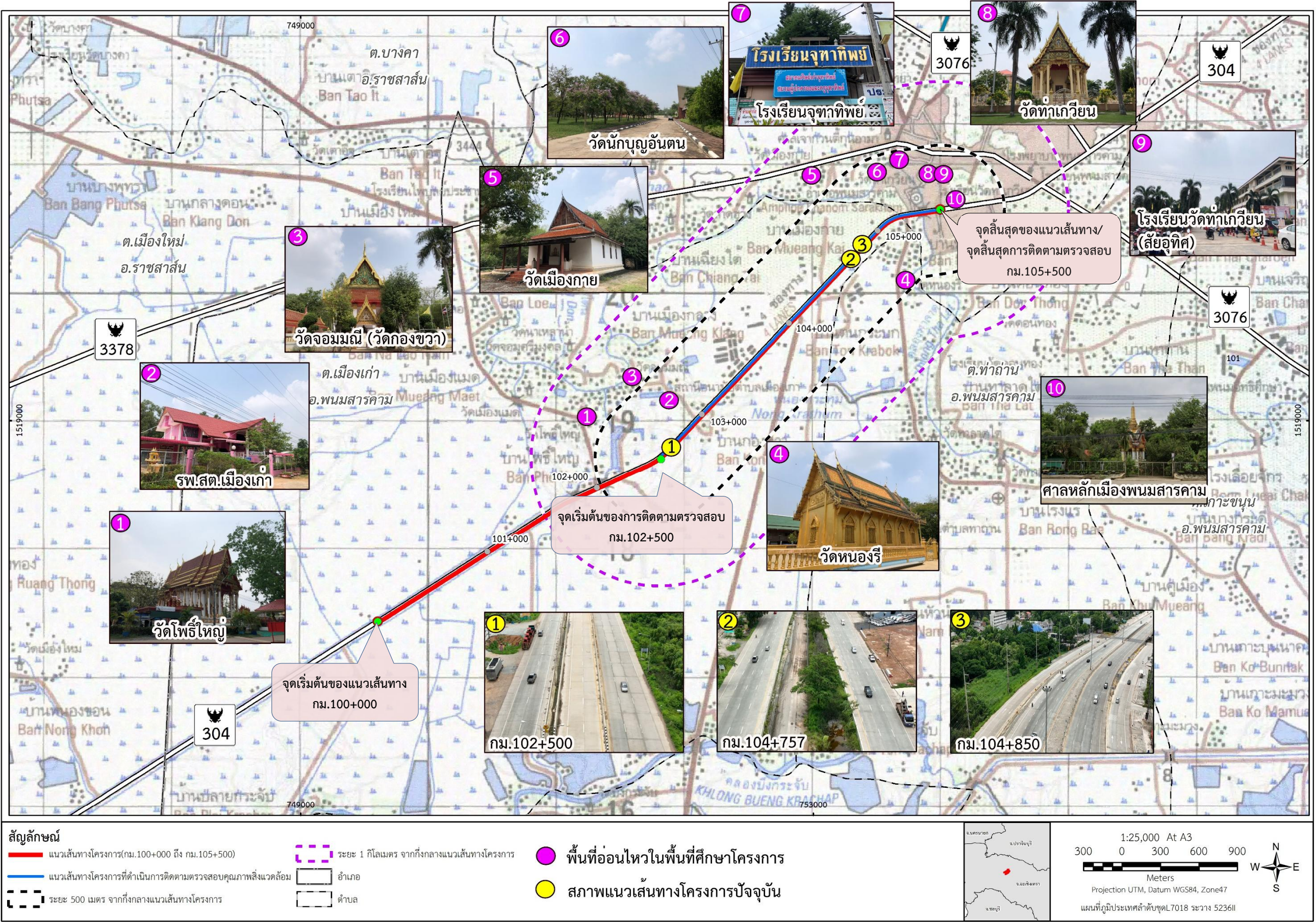
ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในการศึกษาครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ บริเวณ กม.102+500 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.105+500 ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร มีสภาพเส้นทางโครงการ ดังนี้ (รูปที่ 2.3-1)

กม.102+500 ถึง กม.104+757 สภาพพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่ง มีทางแยกเข้าวัดจอมมณี (วัดกองขา) ที่ กม.102+640 ซ้ายทาง มีจุดกลับรถระดับพื้นราบที่ กม.102+950 และเริ่มมีชุมชนตั้งแต่ กม.103+100 ถึง กม.103+500 ตลอดสองข้างทาง มีทางแยกถนนลาดยางที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 ที่ กม.103+800 ขวาทาง มีสถานประกอบการที่ กม.104+100 ถึง กม.104+200 ทั้งสองฝั่งทาง โดยในช่วง กม.102+500 ถึง กม.104+757 มีการดำเนินงานขยายช่องจราจรเดิม 4 ช่องจราจรเป็น 7 ช่องจราจร โดยช่องทางหลักฝั่งซ้ายทาง 2 ช่องจราจรและฝั่งขวาทาง 3 ช่องจราจร และมีทางคู่ขนานฝั่งซ้ายทาง 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) และมีการตัดคอนกรีตแล้ว

กม.104+757 ถึง กม.104+850 มีการดำเนินงานขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) และบริเวณซ้ายทางมีจุดกลับรถระดับพื้นราบเพิ่มเติมที่ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกขนาดมากกว่า 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ ทดแทนการกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375)

กม.104+850 ถึง กม.105+500 ช่วงก่อนเข้าสู่ทางแยกพนมสารคาม ประมาณ กม.105+000 เป็นที่ตั้งของที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม สำหรับด้านขวาทางเป็นที่ตั้งของสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม มีอาคารพาณิชย์บริเวณปากทางเข้าวัดหนองรีซึ่งเป็นทางเข้าการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคด้วย โดยแนวเส้นทางช่วงนี้ มีการดำเนินงานขยายช่องจราจรเดิม 6 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็นทางหลักขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง และทางขนานขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) อีกทั้ง แนวเส้นทางโครงการช่วงนี้พาดผ่านคลองท่าลาดเป็นสะพานข้ามลำน้ำ ที่ กม.105+375 ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางทั้งหมดแล้ว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมภายในระยะ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)** ระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 พบว่า มีชุมชน จำนวน 9 ชุมชน ศาสนสถาน จำนวน 7 แห่ง โรงเรียน จำนวน 2 แห่ง และสถานพยาบาลจำนวน 1 แห่ง รวมทั้งสิ้น 19 แห่ง ซึ่งยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังรูปที่ 2.3-1



รูปที่ 2.3-1 สภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท ซีที แพลน โปรโพลซันนอล จำกัด ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและ อากาศ ในการประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2564 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานฯ ให้ กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ อย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ในการดำเนินงานเพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ หรือระยะเปิดใช้เส้นทาง โครงการในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาความ เหมาะสมของวิธีการศึกษา รวมถึงความเหมาะสมของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องของการศึกษาเดิมจากรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

3.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบ เบื้องต้นตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ รวมทั้งจะเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษา เปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลงจะเพิ่มเติมการสำรวจใน ภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบแนวเส้นทางในปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การศึกษาสภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้ เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ ใน รายงานการศึกษาฯ โครงการ ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

2.1.1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจ และเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนีตรวจวัด ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ) และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินการตรวจสอบ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของโครงการประเภททางหลวงของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2541 และร่างแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ของกลุ่มงานคมนาคม กองประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งศึกษาทบทวนโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

2.1.2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) การประเมินและคาดคะเนผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์หรือไม่ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ทั้งนี้ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ ต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

2.2.1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษา มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทำการทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

2.2.2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษา มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ เป็นต้น

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

2.3.1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการดำเนินงานของโครงการหรือไม่

2.3.2) รายละเอียด/ความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น มีการระบุหลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ วัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

2.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่า ได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน หรือ กำลังรองบประมาณ หรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้

3.1.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การดำเนินการในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการไปจากเดิม ได้แก่ การปรับลดคอนกรีตบริเวณเกาะกลางแบบร่อง แทนการปลูกต้นไม้ การปรับปรุงความสูงของช่องลอดสะพานข้ามคลองท่าลาด การปรับปรุงรูปแบบอาคารระบายน้ำของสะพานข้ามคลองท่าลาด การปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถ และศาลาพักคอยผู้โดยสาร รายละเอียดแสดงไว้ในบทที่ 2 สำหรับผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานฯ ในด้านอื่นๆ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1

การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<div><div>▪ รวบรวมข้อมูล กลุ่มชุดดิน และคุณสมบัติของดิน ตามแนวเส้นทางโครงการ ระยะ 500 เมตรจากกรมพัฒนาที่ดิน ได้แก่ กลุ่มชุดดินและคุณสมบัติของดิน ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสภาพชั้นดินในภาคสนาม จึงมีความถูกต้องเพียงพอและทันสมัยที่สุดสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนี้</div></div>	<div><div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div></div>	<div><div>▪ จำนวน 5 ดัชนีประกอบด้วย</div><div>- กลุ่มชุดดิน</div><div>- คุณสมบัติของดิน</div><div>- การสูญเสียดิน</div><div>- การชะล้างพังทลายของดิน</div><div>- การทรุดตัวของดิน</div><div>- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดิน</div><div>- การปนเปื้อนในดิน</div><div>- พื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่ม</div><div>- สภาพชั้นดิน</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้อย่างชัดเจน</div></div>	<div><div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากทรัพยากรดินเป็นปัจจัยที่มีการเปลี่ยนแปลงช้ามาก ข้อมูลที่ได้จึงมีความเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div></div>	-	<div><div>▪ คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางและการบำรุงรักษา ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียดิน การชะล้างพังทลายของดิน การทรุดตัวของดิน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดิน และการปนเปื้อนในดิน</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้อย่างชัดเจน</div></div>	<div><div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดิน จะเกิดขึ้นเฉพาะในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน</div></div>	<div><div>▪ ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากในระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div></div>	-
2. ธรณีวิทยา	<div><div>▪ รวบรวมข้อมูลสภาพและลักษณะทางธรณีวิทยา จากแผนที่ธรณีวิทยาประเทศไทย มาตราส่วน 1:50,000 ราวา 523611II อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ของกรมทรัพยากรธรณี พ.ศ.2552 และข้อมูลสถิติการเกิดแผ่นดินไหวและความรุนแรงของการเกิดแผ่นดินไหว จากกรมอุตุนิยมวิทยา</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ จึงมีความถูกต้องเพียงพอและทันสมัยที่สุดสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนี้</div></div>	<div><div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div></div>	<div><div>▪ จำนวน 3 ดัชนีประกอบด้วย</div><div>- สภาพธรณีวิทยา</div><div>- รอยเลื่อนมีพลัง</div><div>- แผ่นดินไหว</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันทางด้านธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้อย่างชัดเจน</div></div>	-	-	<div><div>▪ คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางและการบำรุงรักษา ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยา และผลกระทบต่อโครงสร้างชั้นทาง ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อโครงสร้างชั้นทางได้อย่างชัดเจน</div></div>	<div><div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการผลกระทบด้านธรณีวิทยา จะเกิดขึ้นเฉพาะในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านธรณีวิทยา</div></div>	<div><div>▪ ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ</div><div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อโครงสร้างธรณีวิทยา จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div></div>	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. น้ำผิวดิน	<div>▪ รวบรวมข้อมูลด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และข้อมูลด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ในบริเวณพื้นที่โครงการจากรายงานสถานการณ์คุณภาพน้ำผิวดิน ภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ของสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) ร่วมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับผลการสำรวจจริงในภาคสนาม จึงมีความถูกต้องและเชื่อถือได้</div>	<div>▪ จำนวน 2 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- คลองกระจับ (กม.102+050)- คลองท่าลาด (กม.105+375)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 13 ดัชนี ได้แก่ อุณหภูมิ ความนำไฟฟ้า ความโปร่งแสงความเป็นกรด-ด่าง ความขุ่น ออกซิเจนละลาย ปีไอดี ปริมาณของแข็งทั้งหมด ไซมันและน้ำมันไนเตรท ฟอสเฟต โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และพี คอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่เป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)</div>	<div>▪ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ฤดูฝน) และวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2563 (ฤดูแล้ง)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงสถานะของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</div>	<div>▪ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) และ ค่าดัชนีคุณภาพน้ำทั่วไป (Water Quality Index : WQI) ของกรมควบคุมมลพิษ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทาง และการบำรุงรักษา ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน และการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา โดยใช้แบบจำลองทางชลศาสตร์ Hec-ras</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน ได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ ในระยะดำเนินการ มีการกำหนดมาตรการให้ กรมทางหลวงดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีเสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการไม่มีกิจกรรมการขุดดิน หรือเปิดหน้าดิน จึงไม่มีกิจกรรมใดที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาของน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมทั้ง มาตรการที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากในระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-
4. อากาศและบรรยากาศ	<div>▪ ใช้ข้อมูลสภาพภูมิอากาศและอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2 5 4 9 - 2 5 6 1) จา ก ร มอุตุนิยมวิทยา และรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากกรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับการตรวจวัดในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ จึงมีความน่าเชื่อถือ ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ สามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างถูกต้อง</div>	<div>▪ จำนวน 3 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ (กม.102+000)- รพ.สต.เมืองเก่า (กม.102+950)- ชุมชนบ้านบาน (กม.105+495)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีจะเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางของโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 6 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">- ฝุ่นละอองรวม (TSP)- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)- ก๊าซไฮโดร คาร์บอนทั้งหมด (THC)- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)- ความเร็วและทิศทางลม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่กำหนดครอบคลุมถึงปัจจัยคุณภาพอากาศที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้</div>	<div>▪ ระยะเวลา 7 วัน ต่อเนื่อง แบ่งเป็นวันธรรมดา 5 วันและวันหยุดราชการ 2 วัน</div> <div>ความถี่ 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2562 (ฤดูฝน) และเดือนมกราคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งระยะเวลาตรวจวัด มีความครอบคลุมทั้งในช่วงวันทำการ และวันหยุดราชการ จึงมีความน่าเชื่อถือ</div>	<div>▪ มาตรฐานคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) และมาตรฐาน ก ี ำ ช ไ น โ ต ร เ จ น ได ออก ซ ายด์ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นมาตรฐานของทางราชการที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น</div>	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศ ต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบบริเวณโครงการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4.0</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์โดยอ้างอิงข้อมูลปริมาณการจราจร และการคาดการณ์โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ จะให้ผลการคาดการณ์ที่ถูกต้อง และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป</div>	<div>▪ ในระยะดำเนินการ ได้กำหนดให้กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและการแก้ไขโดยเร็ว กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมของโครงการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ เกิดจากปริมาณยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งจากการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศ พบว่า จะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำ ดังนั้น มาตรการที่กำหนดไว้ จึงสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากปริมาณยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. ระดับเสียง	<div>▪ รวบรวมข้อมูลระดับเสียงจากสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ และรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี-อ.พนมสารคาม ตอน บ.บัวหมู-อ.พนมสารคาม ตอน 2 ซึ่งเป็นรายงานการศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ร่วมกับการตรวจวัดระดับเสียงในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลระดับเสียงจากหน่วยงาน และโครงการศึกษาในบริเวณใกล้เคียง จะทำให้ทราบสถานการณ์ด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งการตรวจวัดระดับเสียงในภาคสนาม เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริง ซึ่งแสดงสภาพปัจจุบันในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้</div>	<div>▪ จำนวน 3 สถานี ได้แก่</div> <div>- ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ (กม.102+000)</div> <div>- รพ.สต.เมืองเก่า (กม.102+950)</div> <div>- ชุมชนบ้านบาน (กม.105+495)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีจะเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางของโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 5 ดัชนีประกอบด้วย</div> <div>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)</div> <div>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr)</div> <div>- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})</div> <div>- ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})</div> <div>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>▪ ระยะเวลา 7 วันต่อเนื่อง แบ่งเป็นวันธรรมดา 5 วันและวันหยุดราชการ 2 วัน)</div> <div>ความถี่ 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2562 (ฤดูฝน) และเดือนมกราคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากระยะเวลาตรวจวัดดังกล่าว มีความครอบคลุมทั้งในช่วงวันทำการ และวันหยุดราชการ สามารถใช้เป็นตัวแทนของผลการตรวจวัด และมีความน่าเชื่อถือ</div>	<div>▪ มาตรฐานระดับเสียงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยทั่วไป</div>	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ TNM (Traffic Noise Model)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ทำให้ผลการคาดการณ์มีความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ)</div>	<div>▪ ในระยะดำเนินการ กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านระดับเสียงจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและการแก้ไขโดยเร็ว และในกรณีที่ผลการติดตามระดับเสียงในระยะดำเนินการมีค่าไม่ไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ให้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงริมเขตทางบริเวณชุมชนหมู่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ โดยกรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ และสอบถามความคิดเห็นประชาชนก่อนดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>▪ ในระยะดำเนินการ ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี คือ ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ (กม.102+000), รพ.สต.เมืองเก่า (กม.102+950) และชุมชนบ้านบาน (กม.105+495) จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}), ระดับเสียงพื้นฐาน (L90) และระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง</div> <div>▪ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบจากการดำเนินการโครงการ ส่วนดัชนีตรวจวัด ควรเพิ่มเติมการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr) เพื่อประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการ</div>	<div>▪ เพิ่มเติมการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr) เพื่อประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการ</div>

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
6. ความสั่นสะเทือน	<div>■ รวบรวมข้อมูลผลการศึกษาความสั่นสะเทือน จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี-อ.พนมสารคาม ตอน บ.บัวใหญ่-อ.พนมสารคาม ตอน 2 ซึ่งเป็นรายงานการศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ร่วมกับการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาความสั่นสะเทือนจากโครงการศึกษาในบริเวณใกล้เคียง จะทำให้ทราบสถานการณ์ด้านความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในภาคสนาม เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริง ซึ่งแสดงสภาพปัจจุบันในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่</div> <div>- ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ (กม.102+000)</div> <div>- รพ.สต.เมืองเก่า (กม.102+950)</div> <div>- ชุมชนบ้านบาน (กม.105+495)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ความสั่นสะเทือน (mm/sec) และ ความถี่ (Hz)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้าง และมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>■ ระยะเวลา 7 วัน ต่อเนื่อง แบ่งเป็นวันธรรมดา 5 วันและวันหยุดราชการ 2 วัน</div> <div>ความถี่ 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2562 (ฤดูฝน) และเดือนมกราคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากระยะเวลาตรวจวัดดังกล่าว มีความครอบคลุมทั้งในช่วงวันทำการ และวันหยุดราชการ สามารถใช้เป็นตัวแทนของผลการตรวจวัด และมีความน่าเชื่อถือ</div>	<div>■ มาตรฐานความสั่นสะเทือน ได้แก่</div> <div>- กรณีผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งพิจารณาตาม DIN 4150 (1986)</div> <div>- กรณีผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553)</div> <div>- กรณีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้ ตามเกณฑ์ของ Richter & Meiser (1971)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ ในขณะนั้น</div>	<div>■ คาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือน จาการบรรทุกที่ใช้แนวเส้นทางโครงการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการอย่างชัดเจน</div>	<div>■ ในระยะดำเนินการ กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการโครงการเกิดจากยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งจากการคาดการณ์ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการอยู่ในระดับต่ำ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ คาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</div>	<div>■ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากปริมาณยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-
7. ระบบนิเวศ 7.1 ระบบนิเวศบนบก	<div>■ ตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการตรวจสอบพื้นที่ในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการตรวจสอบข้อมูลกับหน่วยงานของรัฐ จึงมีความน่าเชื่อถือ รวมทั้งการตรวจสอบพื้นที่จริงในภาคสนาม จะสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของระบบนิเวศบนบกได้อย่างถูกต้อง</div>	<div>■ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องการครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ระบบนิเวศการเกษตร และระบบนิเวศแหล่งชุมชนและที่อยู่อาศัย</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบนิเวศบนบกตลอดแนวเส้นทางโครงการได้อย่างเหมาะสม</div>	<div>■ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	-	<div>■ คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศบนบก จากกิจกรรมการดำเนินการ และการซ่อมบำรุง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการซ่อมบำรุง ได้อย่างชัดเจน</div>	<div>■ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ</div>	<div>■ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7.2 ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ	<div>▪ ตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ชุ่มน้ำจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการเก็บตัวอย่างในภาคสนาม</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากการตรวจสอบข้อมูลกับหน่วยงานของรัฐ จึงมีความน่าเชื่อถือ รวมทั้งการตรวจสอบพื้นที่จริงในภาคสนาม จะสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างถูกต้อง</div>	<div>▪ จำนวน 2 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- คลองกระจับ (กม.102+050)- คลองท่าลาด (กม.105+375)</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงสภาพปัจจุบันของสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านได้อย่างเหมาะสม</div>	<div>▪ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ฤดูฝน) และวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2563 (ฤดูแล้ง)</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากสามารถแสดงสถานะของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</div>	<div>▪ ดัชนี ความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (ค.ศ.1986)</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากเป็นมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล</div>	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางน้ำจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-
8. สัตว์ในระบบนิเวศ	<div>▪ รวบรวมข้อมูลความหลากหลายชนิดของสัตว์ในระบบนิเวศ ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และรายงานการศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่ จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี-อ.พนมสารคาม ตอน บ.บัวเหู-อ.พนมสารคาม ตอน 2 ซึ่งเป็นรายงานการศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น</div>	<div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> และได้ข้อมูลที่ถูกต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ ความหลากหลายชนิดของสัตว์ในระบบนิเวศบริเวณแนวเส้นทางโครงการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	-	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบต้อสัตว์ในระบบนิเวศจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสัตว์ในระบบนิเวศได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ <i>มีความเหมาะสม</i> เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. พืชในระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลความหลากหลายของพืชพรรณ ในบริเวณพื้นที่โครงการจากกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ร่วมกับการสำรวจในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพป่าไม้บริเวณพื้นที่โครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพืชในระบบนิเวศได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
10. สิ่งมีชีวิตหายาก	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลจากภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ภูมิประเทศครอบคลุมตลอดพื้นที่ศึกษา ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สัตว์ในระบบนิเวศบริเวณแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก โดยพิจารณาจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่มีการตัดฟันต้นไม้ออกเพิ่มเติม จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
11. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลโครงข่ายคมนาคมบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และข้อมูลปริมาณจราจรจากสำนักอำนวยความปลอดภัยทางหลวง ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม	<ul style="list-style-type: none">โครงข่ายระบบถนนต่างๆ ที่เชื่อมต่อหรือพาดผ่านเส้นทางของโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สำรวจปริมาณจราจร ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ปริมาณจราจรบนช่วงถนนปริมาณจราจรเข้า-ออกจุดตัดปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถข้อมูลความเร็วในการเดินทางมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่ใช้สำหรับคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตของโครงการได้อย่างเพียงพอ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อสภาพการคมนาคมขนส่งที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ โดยให้กรมทางหลวงดำเนินการซ่อมแซมแนวเส้นทางโครงการให้อยู่ในสภาพดี อยู่เสมอ ในกรณีที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุง กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนในบริเวณที่มีกิจกรรมการซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้งานทราบล่วงหน้า ก่อนถึงจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดยังไม่เหมาะสม เนื่องจากกรณีที่มีการซ่อมบำรุงแนวเส้นทาง โดยควรแยกเป็นการซ่อมบำรุงทั่วไป ที่มีการปิดช่องจราจร 1-3 ช่องไม่ง เช่น การซ่อมบำรุงผิวทางขนาดเล็ก การซ่อมบำรุงช่องรับน้ำ และตัดหญ้าข้างทาง ควรให้ตั้งกรวยก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องจราจร ไม่น้อยกว่า 35 เมตร กับการซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ ที่มีการปิดช่องจราจรมากกว่า 3 ช่องไม่ง และหรือโครงสร้างผิวจราจรเพื่อซ่อมบำรุง ควรต้องมีการประชาสัมพันธ์แผนการปิดเบี่ยง และติดตั้งป้ายเตือนบริเวณที่มีการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการมีการปรับความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถได้ สะพานข้ามคลองท่าลาด และเพิ่มเติมจุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.104+800 จึงควรเพิ่มมาตรการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทาง ในแนวเส้นทาง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบการใช้เส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดดังนี้<ul style="list-style-type: none">ปริมาณจราจรสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะบริเวณจุดกลับรถ กม.104+800 และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375สภาพการชำรุดเสียหายของผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. สาธารณูปโภค	<div>▪ รวบรวมข้อมูลระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบโทรศัพท์ ระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคต่างๆ จึงมีความถูกต้องและเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	<div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ เช่น ไฟฟ้า ประปา สายโทรศัพท์ เป็นต้น</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	-	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบต่อการรื้อย้ายสาธารณูปโภคจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อการรื้อย้ายสาธารณูปโภคได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่มีความจำเป็นต้องรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่โครงการ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-
13. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	<div>▪ รวบรวมข้อมูลด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม สถิติ การเกิดน้ำท่วม ความเสียหาย และสาเหตุของน้ำท่วม จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด และข้อมูลตำแหน่งพื้นที่น้ำท่วมของสำนักพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ น่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น</div>	<div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่</div> <div>- สภาพการระบายน้ำ</div> <div>- ระบบระบายน้ำในพื้นที่</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ศึกษาสามารถแสดงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	-	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม จากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ โดยให้กรมทางหลวงดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำให้มีสภาพอยู่เสมอ รวมทั้งกำจัดเศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตัน โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน หากพบว่า มีตะกอนสะสมให้ดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ที่กำหนด คาดว่าจะลดผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำ กำหนดให้มีการตรวจสอบอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตัน เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำ และการอุดตันของอาคารระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</div>	<div>▪ เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำ และการอุดตันของอาคารระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</div>
14. การเกษตรกรรม	<div>▪ รวบรวมข้อมูลด้านการเกษตร ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม เนื้อที่ปลูกข้าวและผลผลิต การปศุสัตว์ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จาก สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานปศุสัตว์ และสำนักงานประมงจังหวัด ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอ สำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	<div>▪ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ ข้อมูลด้านการเกษตร ด้านการประมง และด้านปศุสัตว์</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</div>	-	<div>▪ คาดการณ์ผลกระทบต่อการเกษตรกรรมจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อการเกษตรกรรมได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกษตรกรรม จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกษตรกรรม จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
15. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลแผนที่ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามประกาศผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา ร่วมกับการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ส ภา พ ก ร ใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
16. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เช่น ข้อมูลประชากร ความหนาแน่นประชากร การนับถือศาสนา เป็นต้น ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ จึงมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือ รวมทั้งมีความเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่ม ได้แก่<ul style="list-style-type: none">กลุ่มผู้นำชุมชนกลุ่มครัวเรือนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมกลุ่มสถานประกอบการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็นต่อโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม จากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ โดยในกรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้อยู่อาศัยที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็วมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม เป็นผลกระทบในระดับต่ำ ประกอบกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
17. การสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลบริการด้านสาธารณสุขต่างๆ เช่น ที่ตั้ง จำนวนความสามารถในการรองรับผู้ป่วยชนิดของโรค อัตราการเจ็บป่วยโรคระบาด และโรคประจำถิ่น จากสำนักงานสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุขมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ จึงมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอ สำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">อำเภอพนมสารคาม ซึ่งเป็นที่ตั้งของแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">สถานพยาบาลสภาวะสุขอนามัยพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อการสาธารณสุขจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสาธารณสุข จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสาธารณสุข จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
18. อาชีวอนามัย	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโรคและอุบัติเหตุจากวารสารเพื่อความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง จึงมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอ สำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางถนนโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">อุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้างถนนและสะพานโรคที่เกิดจากการทำงานการควบคุมจัดการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะได้รับจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อการสาธารณสุข และอาชีวอนามัยจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อการสาธารณสุข และอาชีวอนามัยได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสาธารณสุขและอาชีวอนามัย จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสาธารณสุข และอาชีวอนามัย จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการใช้ทาง จำนวน และมูลค่าความเสียหาย จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่โครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และมีความเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่ จังหวัด ฉะเชิงเทรา และบริเวณพื้นที่ศึกษา ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">สถิติอุบัติเหตุจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีความเหมาะสม เนื่องจากมีความเพียงพอสำหรับใช้เป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย จากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัยได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ โดยในกรณีที่มีกิจกรรมการบำรุงรักษาทาง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมอย่างเคร่งครัดมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการมีการปรับความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถได้ สะพานข้ามคลองท่าลาด และเพิ่มเติมจุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.104+800 จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทาง ในแนวเส้นทาง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบการใช้เส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดดังนี้<ul style="list-style-type: none">ปริมาณจราจรสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะบริเวณจุดกลับรถ กม.104+800 และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375สภาพการชำรุดเสียหายของผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
20. ความปลอดภัยในสังคม	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของสถานีตำรวจ จำนวนบุคลากร สถิติการเกิดคดีอาชญากรรม ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน จากสถานีตำรวจภูธรจังหวัดมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง จึงมีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ศึกษา ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้ข้อมูลที่ต้องการ ครบถ้วนตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ตำแหน่งที่ตั้งสถานีตำรวจบุคลากร และอัตรากำลังพลสถิติคดีอาญามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคมจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องใช้คนงานมาก รวมทั้งคนงานเข้ามาทำงานในช่วงเวลาสั้นๆ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคม จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
21. สุขภาพ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลแหล่งกำเนิดชนิดของขยะและของเสีย ปริมาณจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล ในพื้นที่ เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือและเพียงพอ สำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ศึกษา ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้ข้อมูลที่ต้องการ ครบถ้วนตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ขยะมูลฝอย และน้ำเสียในชุมชนมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบทางด้านสุขภาพจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
22. ผู้ใช้ทาง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรประเภทของยานพาหนะ จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ต้องการ ครบถ้วนตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ดัชนี คือปริมาณจราจรมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ โดยในกรณีที่มีกิจกรรมการบำรุงรักษาทาง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมอย่างเคร่งครัดมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งไว้อย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม								ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
23.ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลด้านโบราณคดี ได้แก่ ประเภท ประวัติ โบราณสถาน ลักษณะทางสถาปัตยกรรม และตำแหน่งที่ตั้งของโบราณสถาน จากสำนักศิลปากรที่ 5 (ปราจีนบุรี) ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง จึงมีความน่าเชื่อถือและเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากกึ่งกลางถนนโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ถูกต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี บริเวณพื้นที่โครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ต่อ แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีมีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-
24. ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลที่ ตั้งชุมชนสถานที่สำคัญ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์ บริเวณที่มีความงามของทิวทัศน์ ทางธรรมชาติ จากภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ร่วมกับการใช้ภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ภูมิประเทศ ซึ่งเพียงพอสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม และได้ข้อมูลที่ถูกต้องครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ คุณลักษณะทางภูมิทัศน์ และช่องมองและมุมมองมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีศึกษาที่ครอบคลุมผลกระทบซึ่งคาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีความเพียงพอสำหรับการประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	<ul style="list-style-type: none">คาดการณ์ผลกระทบต่อทัศนียภาพจากกิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพิจารณา กิจกรรมการดำเนินการ และการบำรุงรักษา สามารถแสดงผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ หรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ และการบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.102+00-กม.105+500) มาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 โดยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบพื้นที่ให้แก่แขวงทางหลวงฉะเชิงเทราแล้ว เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้จ้างให้ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางโครงการ ในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา โดยเริ่มสัญญาเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในเดือนเมษายน 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

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

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังรองรับงบประมาณหรือไม่ ทราบว่าต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ 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 ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา ในระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการเพิ่มเติมได้ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.2-1 และตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-1								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะก่อสร้าง) ในระยะที่ผ่านมา								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	<div>■ ทบทวนผลการศึกษาจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองท่าลาด กม.105+375</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 10 ดัชนี ได้แก่</div> <div>1. อุณหภูมิ</div> <div>2. ความนำไฟฟ้า</div> <div>3. ความโปร่งแสง</div> <div>4. ความเป็นกรด-ด่าง</div> <div>5. ความขุ่น</div> <div>6. ของแข็งทั้งหมด</div> <div>7. ความสกปรกในรูปบีโอดี</div> <div>8. ออกซิเจนละลาย</div> <div>9. ไขมันและน้ำมัน</div> <div>10. แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่สามารถเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2565 (ฤดูฝน) และวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 (ฤดูแล้ง)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล</div>	<div>■ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ ที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น</div>	<div>■ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้นมาตรการที่กำหนดให้ก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) ด้วยวิธีการเจาะเสาเข็ม และใช้สารละลายโพลิเมอร์ เพื่อใช้เป็นสารละลายรักษาเสถียรภาพหลุมเจาะ ขณะทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ เนื่องจากมีการเปลี่ยนรูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด ให้มีขนาดเล็กลง รวมทั้งมีการปรับเปลี่ยนวิธีการก่อสร้างฐานรากเป็น การตอกเสาเข็ม จึงไม่จำเป็นต้องใช้สารละลายโพลิเมอร์ในการรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา</div>	<div>■ มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วน</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.2-1								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะก่อสร้าง) ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
2. อากาศและบรรยากาศ	<div>■ ทบทวนผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 2 สถานี ได้แก่</div> <div>1. รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950</div> <div>2. ชุมชนบ้านบาน กม.105+495</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 6 ดัชนี ได้แก่</div> <div>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</div> <div>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)</div> <div>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</div> <div>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</div> <div>- ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC)</div> <div>- ทิศทางและความเร็วลม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบหลักจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง ดังนี้</div> <div>- ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน)</div> <div>- ครั้งที่ 2 วันที่ 3-7 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูกาล ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div>	<div>■ มาตรฐานคุณภาพอากาศดังนี้</div> <div>- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)</div> <div>- มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)</div> <div>- มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น</div>	<div>■ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้นกรณีได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากไม่มีข้อร้องเรียนจากชุมชน จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา</div>	<div>■ มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วน</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.2-1								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะก่อสร้าง) ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
3. เสียง	<div>■ ทบทวนผลการศึกษาจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการตรวจวัดระดับเสียงในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ จำนวน 2 สถานี ได้แก่</div> <div>1. รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950</div> <div>2. ชุมชนบ้านบาน กม.105+495</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่</div> <div>- L_{eq} 24 ชม.</div> <div>- L_{dn}</div> <div>- L_{max}</div> <div>- L_{90}</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบหลักจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</div>	<div>■ ระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง ดังนี้</div> <div>- ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน)</div> <div>- ครั้งที่ 2 วันที่ 3-7 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูกาล ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div>	<div>■ มาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็น การ เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น</div>	<div>■ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้นติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่และชุมชนบ้านบาน เป็นมาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ เนื่องจากประชาชนไม่ยินยอมให้ติดตั้ง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา</div>	<div>■ มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วน</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</div>	-
4. พืชในระบบนิเวศ	<div>■ ทบทวนผลการศึกษาจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการติดตามตรวจสอบโอกาสรอด/อัตราการเจริญเติบโตของต้นไม้ที่ขุดล้อมย้ายมาปลูก บริเวณศูนย์ฝึกอบรมทหารราบหน่วยบัญชาการพัฒนา กองบัญชาการกองทัพไทย ต.ท่าถ่าน อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ สามารถแสดงสภาพของพืชในระบบนิเวศขณะติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</div>	<div>■ ศูนย์ฝึกอบรมทหารราบหน่วยบัญชาการพัฒนากองบัญชาการกองทัพไทย ต.ท่าถ่าน อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานที่ที่ขุดล้อมย้ายต้นไม้จากแนวเส้นทางโครงการมาปลูก</div>	<div>■ จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย</div> <div>1.อัตราการรอดตายของต้นไม้ที่ปลูก</div> <div>2.อัตราการเจริญเติบโตของต้นไม้ที่ปลูก</div> <div>3.การบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงสภาพพืชในระบบนิเวศในระยะก่อสร้างได้อย่างชัดเจน</div>	<div>■ จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2565</div> <div>■ มีความเหมาะสม เป็นไปตามที่มาตรการกำหนด</div>	-	<div>■ มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา</div>	<div>■ มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วน</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</div>	-

ตารางที่ 3.2-1								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะก่อสร้าง) ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
5. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการสำรวจสภาพคมนาคมในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 304มีความเหมาะสม เนื่องจากทำให้ได้ข้อมูลที่มีความครอบคลุมทั้งโครงข่ายการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ข้อมูลปริมาณจราจรเข้า-ออกพื้นที่โครงการจำนวนและอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ ก่อสร้างโครงการมีความเหมาะสม สามารถแสดงผลกระทบหลักจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565มีความเหมาะสม เป็นไปตามที่มาตรการกำหนด และเพียงพอสำหรับการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้นกรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง จากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการแก้ไขเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านคมนาคมยังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากบริเวณที่มีการก่อสร้าง ควรต้องมีการประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงจราจรที่มีการปิดช่องจราจรมากกว่า 3 ชั่วโมง รวมทั้งต้องติดตั้งป้ายเตือนบริเวณที่มีการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none">มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วนมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	-
6. เศรษฐกิจ และสังคม	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) และข้อมูลทุติยภูมิ สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษา ร่วมกับการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนมีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ สำหรับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 8 หมู่บ้าน ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ชุมชนตลาดท่าเกวียน 1ชุมชนตลาดท่าเกวียน 2ชุมชนบ้านบานหมู่ที่ 1 บ้านท่าเกวียนหมู่ที่ 2 บ้านเมืองกายหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่หมู่ที่ 6 บ้านต้นกระจับหมู่ที่ 5 บ้านต้นกระบกมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นชุมชนเดิมที่ศึกษาในขณะที่ทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">ข้อมูลทั่วไปของชุมชนการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการความคิดเห็นต่อการพัฒนาและก่อสร้างโครงการความคิดเห็นต่อความเข้มงวดในการปฏิบัติตามมาตรการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 9-15 กรกฎาคม พ.ศ.2565มีความเหมาะสม เป็นไปตามที่มาตรการกำหนด	-	<ul style="list-style-type: none">ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้นกรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบ จากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการแก้ไขเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากไม่มีเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">มีการปฏิบัติตามที่มาตรการฯ กำหนด ครบถ้วนมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นสถานีตรวจวัดเดิม ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	-

ตารางที่ 3.2-2								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในระยะที่ผ่านมา								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดไว้สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ รวมทั้งกิจกรรมการดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วนมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินมีความเหมาะสม เนื่องจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาด้านน้ำผิวดินในระยะที่ผ่านมา	-
2. อากาศและบรรยากาศ	<ul style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดไว้สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ รวมทั้งกิจกรรมการดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">มาตรการที่กำหนดไว้เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากยังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศจากการเปิดดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศมีความเหมาะสม เนื่องจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ รวมทั้งไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาด้านคุณภาพอากาศในระยะที่ผ่านมา	-
3. เสียง	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนผลการศึกษาจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ร่วมกับการตรวจวัดระดับเสียงในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลตรวจวัดจริงในระยะดำเนินการโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 สถานี ได้แก่1. รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+9502. ชุมชนบ้านบาน กม.105+495มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และเป็นสถานีตรวจวัดเดิมในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่- L_{eq} 24 ชม.- L_{dn}- L_{max}- L_{90}ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบหลักจากกิจกรรมของโครงการ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการรายงานผลการตรวจวัด L_{eq} 1 ชม. เพื่อประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบด้านระดับเสียง ในกรณีที่ มีข้อร้องเรียนจากชุมชน	<ul style="list-style-type: none">ระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ระหว่างวันที่ 2-6 มีนาคม พ.ศ.2566มีความเหมาะสม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการได้เปิดดำเนินการในเดือนมกราคม พ.ศ.2566	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็น การเปรียบเทียบค่ามาตรฐานของทางราชการที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">มาตรการที่กำหนดไว้เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งยังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงจากการเปิดดำเนินการโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง จากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ จึงไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการรายงานผลการตรวจวัด L_{eq} 1 ชม. เพื่อประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบด้านระดับเสียง ในกรณีที่ มีข้อร้องเรียนจากชุมชน

ตารางที่ 3.2-2								
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
4. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการสำรวจสภาพการคมนาคมในภาคสนามเพิ่มเติมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดไว้สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ รวมทั้งแสดงถึงสภาพการคมนาคมของแนวเส้นทางโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 304มีความเหมาะสม เนื่องจากทำให้ได้ข้อมูลที่มีความครอบคลุมทั้งโครงข่ายการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- สถิติการเกิดอุบัติเหตุ- สภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางและอุปกรณ์งานทางยังไม่เหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมหลักของโครงการ คือ กิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมียานพาหนะต่างๆ มาใช้เส้นทางโครงการ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบปริมาณการจราจร เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการใช้เส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">เดือนละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2566มีความเหมาะสม สำหรับการเฝ้าระวังผลกระทบในช่วงระยะแรกของการเปิดดำเนินการโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">มาตรการที่กำหนดไว้เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมการคมนาคมขนส่ง โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการ และอุปกรณ์งานทาง โดยมีความถี่เดือนละ 1 ครั้ง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ. 2566ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการมีการปรับความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด และเพิ่มเติมจุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.104+800 จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทางในแนวเส้นทาง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบการใช้เส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพการชำรุดเสียหายของผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่างๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดไว้สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ รวมทั้งกิจกรรมการดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">มาตรการที่กำหนดไว้เป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากยังไม่มีข้อร้องเรียนผลกระทบจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคมมีความเหมาะสม เนื่องจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	
6. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดไว้สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วนมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมยังไม่เหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำ กำหนดให้มีการตรวจสอบอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตัน เพื่อไม่ให้ เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำ และการอุดตันของอาคารระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none">เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำ และการอุดตันของอาคารระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย และการดำเนินงานที่สอดคล้องกับข้อกำหนด หรือระเบียบปฏิบัติต่างๆ

3.3.1 วัตถุประสงค์

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

3.3.2 วิธีการศึกษา

- 1) รวบรวมข้อมูลและศึกษาทบทวน ข้อมูลกฎหมายประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบายและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงฯ โดยเน้นเนื้อหา สารสำคัญและข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบสำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการพัฒนาโครงการทางหลวง
- 2) วิเคราะห์ข้อกฎหมายว่าการพัฒนาโครงการฯ มีข้อขัดแย้งกับนโยบาย กฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่หรือไม่ และจะจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมหรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 3) สอดถามสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการฯ หรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ
- 4) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ และแนวทางในการดำเนินงานต่อไป

3.3.3 ผลการศึกษา

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อนตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)** ประกอบด้วย **กฎหมายของรัฐ** ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.3-1)

- 1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560
- 2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549
- 3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
- 3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561

- 3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564
- 4) พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535
- 5) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560
- 6) พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และพระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560
- 7) 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
- 8) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ศ. 2529, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2557 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557
- 9) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562

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 พัฒนา 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>	<div>●</div>	<p>เนื่องจากในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ พบ แหล่งโบราณสถานที่มียุคโลหะ ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดเมืองกาย (ระยะห่าง 617 เมตร) และ แหล่งโบราณสถานที่รอกการขึ้นทะเบียน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดโพธิ์ใหญ่ (ระยะห่าง 500 เมตร) วัดจอมมณี (ระยะห่าง 498 เมตร) และศาลหลักเมืองพนมสารคาม (ประชิดแนวเส้นทางโครงการ) ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม จึงต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนพัฒนาโครงการ กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2564 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบ ระบุให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายที่กำหนด</p>	-
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p>มาตรา 19 ให้อธิบดีกรมทางหลวงเป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน</p> <p>มาตรา 25 ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสาย</p> <p>มาตรา 28 ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราว และวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้</p> <p>มาตรา 35 ในกรณีที่เห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษหรือทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมต่อ ผ่าน ทับข้าม หรือลอดทางหลวงประเภทอื่นได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ทางหลวงประเภทอื่นนั้นทั้งสายหรือบางส่วนอยู่ในการกำกับ ตรวจสอบ และควบคุมของอธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวง</p> <p>มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร</p> <p>การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีควมจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำความผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้</p> <p>ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอนหรือทำลายภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง รื้อถอนหรือทำลายโดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น</p> <p>มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการปิดกั้นทางหลวง หรือวางวัตถุที่แหลมหรือมีคมหรือนำสิ่งใดมาขวางหรือวางบนทางหลวง หรือกระทำด้วยประการใดๆ บนทางหลวงในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล</p> <p>มาตรา 44 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียบบนทางจราจรและไหล่ทาง</p>	<div>●</div>	<p>กรมทางหลวงได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด ตั้งแต่ในขั้นตอนการวางแผนโครงการ โดยได้มีการวางแผนการศึกษา การออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งประกอบด้วย มาตรฐาน และลักษณะของทางหลวง งานทาง และองค์ประกอบอื่นๆ ล้วนอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับในช่วงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการก่อสร้างแนวเส้นทางตามที่ได้ออกแบบไว้ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวทุกประการ ส่วนการปรับปรุงออกแบบบางรายการได้มีการขอความเห็นชอบจากกรมทางหลวงก่อนที่จะนำแบบที่ปรับปรุงใหม่ไปก่อสร้างทุกครั้ง ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และส่งมอบพื้นที่ให้แก่แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายที่กำหนด</p>	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

 ปฏิบัติ

○

 ไม่ปฏิบัติ

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 48 ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับการมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือกระทำความผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม			
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้ (1) มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ ที่อยู่ภายในพื้นแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่ (2) มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งรวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ (3) มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล (4) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป (6) มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งจะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง มาตรา 49 ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระหว่างทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้ ในการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง คณะรัฐมนตรีอาจขอให้บุคคลหรือสถาบันใดซึ่งมีความชำนาญหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาและเสนอรายงานหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือไม่ต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 50 และมาตรา 51/1 ด้วยโดยอนุโลม ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้	●	จากการศึกษาทบทวนการดำเนินงานโครงการ พบว่า ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา มีแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จึงได้มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2564 ซึ่งมีมติให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยในปี พ.ศ. 2562 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างขยายแนวเส้นทางโครงการ ช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 รวมทั้งได้มอบหมายให้ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งจากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติฯ ในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำผิวดิน ในระยะก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งได้นำเสนอรายงานฯ ครึ่งล่าสุด ฉบับระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 ถึง เมษายน พ.ศ.2566 ต่อ สผ. พิจารณาแล้ว ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (กม.102+500-กม.105+500) และเปิดใช้เส้นทางแล้ว ตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา และกรมทางหลวงได้มอบหมาย ให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามสัญญาเลขที่ สผ.15/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 720 วัน และจากการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

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>- กรณีในมาตรการไม่ได้ระบุช่วงเวลาการติดตามตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้อย่างชัดเจนให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและนำไปรวมไว้ในรายงานที่จะนำเสนอในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจนพร้อมกันให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย</p> <p>(5) ในกรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐ ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนดซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงานโดยให้ถือว่าเป็นคำร้องขอขยายระยะเวลาในการเสนอรายงานและให้หน่วยงานของรัฐมีระยะเวลา 30 วัน นับแต่วันที่หน่วยงานของรัฐได้ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนแล้ว</p> <p>3. ผู้รับผิดชอบโครงการ เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการซึ่งมีรายละเอียดตามข้อ 4 ดังนี้</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 เขื่อนแร่และสำรวจผลิตปิโตรเลียม ภายในเดือนสิงหาคมและเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>2.3) โครงการประเภทบริการชุมชนและที่พักอาศัย และพัฒนาแหล่งน้ำและเกษตรกรรมภายในเดือนกันยายนและเดือนมีนาคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>(3) กรณีเจ้าของโครงการหรือกิจการมอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ให้แสดงหนังสือมอบอำนาจประกอบการเสนอรายงานด้วย</p> <p>4. หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดให้เป็นไปตามแบบ ตต.3 (แนบท้ายประกาศ) พร้อมกับตัวอย่างการรายงานผลการตรวจวัดรวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับสรุปผลการปฏิบัติ และสรุปประเด็นมาตรการที่ได้ปฏิบัติโดยปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติม และมีข้อมูลต่างๆ สนับสนุนอย่างเพียงพอ</p> <p>5. หน่วยที่มีความรับผิดชอบในการรวบรวม และระยะเวลาในการดำเนินการรวบรวมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานดังกล่าวเพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ</p> <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>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

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>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 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</p> <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>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ



☐ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย</p> <p>ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง</p> <p>(4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น</p> <p>(5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง</p> <p>(6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศ กำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 แล้วแต่กรณีหากมีการขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาดตามข้อ 3 (5) ด้วย”</p> <p>ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอจะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะว่าจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กร/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 ประกาศนี้ให้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535	<p>มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่างๆ ของโบราณสถาน หรือขุดค้นสิ่งใดๆ หรือปลุกสร้างอาคารภายในบริเวณโบราณสถาน เว้นแต่จะกระทำตามคำสั่งของอธิบดีหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี และถ้าโบราณสถานหนังสืออนุญาตนั้นกำหนดเงื่อนไขไว้ประกาศใดต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นด้วย</p> <p>มาตรา 16 ในกรณีที่โบราณสถานวัตถุหรือศิลปวัตถุที่ได้ขึ้นทะเบียนแล้วชำรุดหักพัง เสียหาย สูญหาย หรือมีการย้ายสถานที่เก็บรักษา ให้ผู้ครอบครองโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุนั้นแจ้งเป็นหนังสือไปยังอธิบดีภายใน 30 วัน นับแต่วันชำรุด หักพังเสียหาย สูญหาย หรือมีการย้ายนั้น</p>	●	กิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ไม่สร้างความเสียหายต่อโบราณสถานตามแนวเส้นทางโครงการ และไม่พบหลักฐานทางประวัติศาสตร์ในพื้นที่ รวมทั้งไม่มีเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับแหล่งโบราณสถาน ส่วนในระยะดำเนินการ กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถานในพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อโบราณสถานตามแนวเส้นทางโครงการ จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด	-
1.5 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจารกรั่วไหลลงบนถนน</p> <p>ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขึ้นรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าปรับ</p> <p>มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัตถุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำได้ด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ</p> <p>ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป</p> <p>มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น</p> <p>มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อยหรือระบายอุจจาระหรือปัสสาวะจากอาคารหรือยานพาหนะลงในทางน้ำ</p> <p>มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครกหรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือหรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอดหรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย</p> <p>มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคารหรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะหรือในสถานสาธารณะ</p>	●	กรมทางหลวงโดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา มีการตรวจสอบ ไม่พบเศษวัสดุ สิ่งปฏิกูล มูลฝอย ตกหล่นบนผิวจราจร หรือลงในทางน้ำ โดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาพื้นที่โครงการ จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด	 <p>สภาพแนวเส้นทางโครงการ</p>
1.6 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่น ดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตาม มาตรา 19 ก็ได้</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p>	●	ปัจจุบัน กรมทางหลวงโดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ได้จัดให้มีการตรวจสอบดูแล บำรุงรักษา แนวเส้นทางโครงการ และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ รวมทั้งช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการควบคุมไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการกำชับและควบคุมคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อน หรือรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่า สอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	 <p>ถังรองรับขยะมูลฝอย บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 304</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้</p> <p>(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน</p> <p>(3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้</p> <p>(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ</p> <p>มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดทั้งการดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษา บรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คูคลอง และสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัด และควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p>มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้น ระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการ เพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้น และอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีก โดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p>			
1.7 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 และ พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565	กฎหมายฉบับนี้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการให้ผู้ขับขี่ยยนต์ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การจำกัดความเร็วรถ การขับรถ ลักษณะรถฉุกเฉิน การลากรถหรือจูงรถ อุบัติเหตุ นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดลักษณะและการใช้รถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถจักรยาน รถบรรทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ รวมถึงคนเดินเท้า สัตว์และสิ่งของในทาง รถม้า เกวียนและเลื่อน บทกำหนดโทษ และอื่นๆ	●	กรมทางหลวงโดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เป็นผู้ดำเนินการบำรุงรักษา และติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ เครื่องหมาย และป้ายต่างๆ ซึ่งได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จ ส่วนการควบคุม กำกับ ดูแล และจัดการจราจร ให้ผู้ใช้เส้นทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ อย่างเคร่งครัด อยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม จึงถือว่าสอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 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 และพรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2557	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก นี้ได้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ การกำหนดคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก การประกอบรถขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสอบสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	มีการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าได้มีการตั้งจุดตรวจโดยหน่วยงานตำรวจในพื้นที่ เพื่อตรวจสอบและควบคุมรถขนส่งที่แล่นผ่านแนวเส้นทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดอย่างเคร่งครัด จึงถือว่าการดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	-
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	มาตรา 22 การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ถึงรายละเอียดดังต่อไปนี้ (1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล (3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม (4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงาน ซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย (5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มีตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย มาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดหมายเหตุ เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล (3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือเพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ก่อนทำสัญญานั้น (4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอรัฐที่ได้มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล	●	ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา มีการรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะเวลาเปิดใช้เส้นทางเท่าที่จำเป็นเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด หากมีข้อมูลส่วนบุคคลใดที่จำเป็นต้องเปิดเผย จะดำเนินการขออนุญาตจากบุคคลนั้นก่อนจึงถือว่าการดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</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 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลมเว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว</p> <p>(2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้ หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพ หรือวิชาชีพ และต้องรักษาวินัยวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรา นี้ เว้นแต่กรณีที่นำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อดังกล่าว และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p>มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิก หรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p> <p>(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย**	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ</p> <p>(ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการ ให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่มิใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตาม กฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p> <p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจ ติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัด ให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับ ของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิ ตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งจำเป็นใน การปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของ เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล ส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้ โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26 บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้น ไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งจัดทำโดย บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับบริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2564 โดยได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กรมทางหลวงจะต้องนำไปปฏิบัติในช่วงก่อสร้างและดำเนินการ

ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการได้ก่อสร้างแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 แล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้ว เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)** ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ แนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

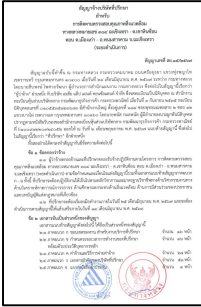
ตารางที่ 4.1-1 เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึง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

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการโครงการ (กม.102+500 ถึง กม.105+500) โดยนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรูปแบบของตาราง โดยมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ต้องปฏิบัติตามในระยะดำเนินการโครงการ มีทั้งสิ้น **9 ปัจจัย จำนวน 11 มาตรการ** จากการตรวจสอบพบว่า ส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่ยังไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด มีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังนี้ (ตารางที่ 4.2-1 และตารางที่ 4.2-2)


มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	2	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	0	มาตรการ
มาตรการที่ประเมินผลไม่ได้	7	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้อง	2	มาตรการ
รวม	11	มาตรการ

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ							
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ครบถ้วน	ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ประเมินไม่ได้	ไม่เกี่ยวข้อง กับโครงการ	รวม
1	น้ำผิวดิน	1	-	-	-	-	1
2	อากาศและบรรยากาศ	-	-	-	1	-	1
3	เสียง	-	-	-	1	2	3
4	ดินสละเทือน	-	-	-	1	-	1
5	การคมนาคมขนส่ง	-	-	-	1	-	1
6	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1	-	-	-	-	1
7	เศรษฐกิจและสังคม	-	-	-	1	-	1
8	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	-	-	-	1	-	1
9	ผู้ใช้ทาง	-	-	-	1	-	1
รวม		2	-	-	7	2	11

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	มาตรการทั่วไปซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ดังนี้ 1. กรมทางหลวง ต้องยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งผนวกรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไว้ด้วยแล้ว	●	ในระหว่างที่ผ่านมา ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 โดยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา สำหรับแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.100+000 ถึง กม.102+500 ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง โดยอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างในปี พ.ศ.2568 ซึ่งกรมทางหลวง ได้ยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ (กม.102+500 ถึง กม.105+500) ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้แจ้งบริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 ระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการดังกล่าว	-	 สัญญาจ้างเลขที่ สผ.15/2567

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2. กรมทางหลวง ต้องนำรายละเอียดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ไปกำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างและดำเนินการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคู่สัญญามีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้	●	ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม ได้ดำเนินการก่อสร้าง เฉพาะแนวเส้นทาง ช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้มีการหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567	-	 การหารือมาตรการฯ ร่วมกับ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา

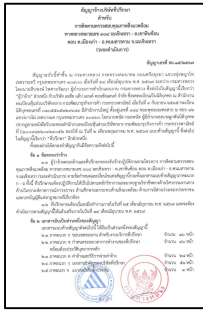
** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. กรมทางหลวง ต้องควบคุมให้มีการออกแบบรายละเอียดให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบ	●	กรมทางหลวง ได้มีการออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนใหญ่ให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ซึ่งปัจจุบันแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยมีการปรับลดความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด นอกจากนี้ ยังได้มีการเปิดจุดกลับรถระดับพื้น บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อสามารถกลับรถได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกระแสน้ำ รวมทั้ง เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมขนส่ง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจาก อธิบดีกรมทางหลวง แล้ว รวมทั้งกรมทางหลวงได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับ ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ซึ่งเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2566 ส่วนแนวเส้นทางช่วง กม.100+500 ถึง กม.102+500 ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างในปี พ.ศ.2568	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสะพานข้ามคลองท่าลาด เป็นไปตามความเห็นของเทศบาลตำบลพนมสารคาม เนื่องจากโครงสร้างสะพานรูปแบบเดิม จะบดบังสถานที่ราชการในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม และหากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มากกลับรถจะส่งผลให้เกิดการติดขัด และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการหลายแห่งที่มีประชาชนมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก	ภาคผนวก ข

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. กรมทางหลวง ต้องรับผิดชอบในการดำเนินการ และกำกับให้ ผู้ออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา- ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000- กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ	●	กรมทางหลวง โดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทราเป็นผู้รับผิดชอบใน การดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวง หมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า- อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ในปัจจุบันพื้นที่ ขอบเขตของโครงการอยู่บริเวณ กม.102+500 ถึง กม.105+500 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 โดยแขวงทางหลวงฉะเชิงเทราได้ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
	5. กรมทางหลวง ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา- ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000- กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม.100+000-กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนม สารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมทางหลวงได้ยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา กรมทางหลวง ได้แจ้งแจ้งให้ บริษัท เอส.พี.เอส.คอนกรีตติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็น ผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง รวมทั้งได้นำเสนอ รายงานฯ ครึ่งล่าสุด ฉบับระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 ถึง เมษายน พ.ศ.2566 ต่อ สผ. พิจารณาแล้ว ปัจจุบัน กรม ทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนกรีต แดนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ตามสัญญาเลขที่ สผ.15/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน	-	 สัญญาจ้างเลขที่ สผ.15/2567

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	<p>6. ในกรณีที่กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม (กม. 100+000-105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้</p> <p>6.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p>	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา กรมทางหลวงมีการปรับลดความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด ตามความเห็นของเทศบาลตำบลพนมสารคาม เนื่องจาก โครงสร้างสะพานรูปแบบเดิม จะบดบังสถานที่ราชการในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม และหากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มากล้นรถจะส่งผลให้เกิดการติดขัด และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการหลายแห่งที่มีประชาชนมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังได้มีการเปิดจุดกลับรถระดับพื้น บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ สามารถกลับรถได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำ รวมทั้ง เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมขนส่ง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจาก อธิบดีกรมทางหลวง แล้ว รวมทั้งกรมทางหลวงได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา โดยครั้งสุดท้ายได้นำเสนอรายงานฯ ฉบับ ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2566	-	ภาคผนวก ข


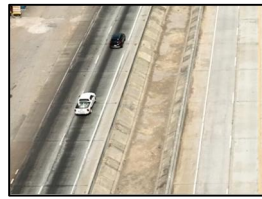
** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	6.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และเมื่อโครงการ หรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นชอบประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบด้วย				

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสาคร จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. น้ำผิวดิน	1. กรมทางหลวงต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจจะก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม) หากพบว่าการสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	●	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา โดยหมวดทางหลวงบางคล้า ได้มีการดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ และวางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการขุดลอกวางระบายน้ำ เมื่อมีวัชพืชขึ้นปกคลุม จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่าอาคารระบายน้ำ และวางระบายน้ำอยู่ในสภาพดี ไม่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	-	 อาคารระบายน้ำ  รางระบายน้ำลาดคอนกรีต
2. อากาศและบรรยากาศ	1. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบ ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมของโครงการ	-	-
3. เสียง	1. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบ ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านเสียงจากการคมนาคมของโครงการ	-	-


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสาคร จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	2. ในกรณีที่ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการมีค่าเกินมาตรฐาน กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงริมเขตทางบริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ โดยเลือกใช้วัสดุประเภทอะคริลิคใส ความหนา 6.0 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission loss เท่ากับ 22.0 เดซิเบลเอ ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง มีความสูง 2.5 เมตร และความยาว 477 เมตร (กม.101+761-กม.102+239) โดยมีค่า N_0 มีค่าเท่ากับ 0.34 โดยค่าระดับเสียงที่เลี้ยวเบนผ่านความสูงของกำแพงมีค่าเท่ากับ 9.6 เดซิเบลเอ ค่าระดับเสียงที่ลดลงผ่านกำแพงกันเสียง พบว่าค่าระดับเสียง ในปี พ.ศ.2566 ถึง พ.ศ.2585 มีค่าลดลงเท่ากับ 63.2 เดซิเบลเอ	⊖	มาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.102+500 ถึง กม.105+500	-	-
	3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลลักษณะ และ ตำแหน่งของกำแพงกันเสียง และสอบถามความคิดเห็นประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ก่อนดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง	⊖	ปัจจุบันแนวเส้นทางช่วง กม.100+000 ถึง กม.102+500 ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างในปี พ.ศ.2568	-	-
4. สั่นสะเทือน	1. กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน จากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบ ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือน จากการคมนาคมของโครงการ	-	-



** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสาคร จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. การคมนาคม ขนส่ง	1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการซ่อมแซมถนนบนเส้นทางโครงการให้อยู่ ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนใน บริเวณที่มีการซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบล่วงหน้าก่อนถึง จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า สภาพ ผิวจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ในแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มี กิจกรรมการซ่อมแซมใดบนแนวเส้นทางโครงการช่วงดังกล่าว	หากมีกิจกรรมการซ่อมบำรุงแนวเส้นทาง โครงการ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ควรจัด การจราจรระหว่างการซ่อมบำรุง มีดังนี้ - การซ่อมบำรุงทั่วไป ที่มีปิดช่องจราจร 1-3 ช่อง เช่น การซ่อมบำรุงผิวทางขนาด เล็ก การซ่อมบำรุงช่องรับน้ำ และตัดหญ้า ข้างทาง ให้ตั้งกรวยก่อนถึงบริเวณที่มีการ ปิดช่องจราจร ไม่น้อยกว่า 35 เมตร - การซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ ที่มีการปิดช่อง จราจรมากกว่า 3 ช่อง และหรือโครงสร้าง ผิวจราจรเพื่อซ่อมบำรุง ต้องมีการ ประชาสัมพันธ์แผนการปิดเบี่ยงจราจร และติดตั้งป้ายเตือนบริเวณที่มีการ ก่อสร้าง	 สภาพแนวเส้นทางโครงการ และ อุปกรณ์งานทาง

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสาคร จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้ง กำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน หากพบว่ามี การสะสมของตะกอน และวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิด ขวางการระบายน้ำ	●	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา โดยหมวดทางหลวงบางคล้า ได้มีการดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ และวางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการขุดลอกวางระบายน้ำ เมื่อมีวัชพืชขึ้นปกคลุม จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า อาคารระบายน้ำ และวางระบายน้ำอยู่ในสภาพดี ไม่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	-	 อาคารระบายน้ำ  วางระบายน้ำเชิงลาดสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+300
7. เศรษฐกิจ และสังคม	1. ในกรณีมีเรื่องร้องเรียน หรือตรวจสอบพบว่าประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ กรมทางหลวง จะต้องรีบเข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยด่วน	⊗	จากการตรวจสอบ ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการคมนาคมของโครงการ	-	-
8. อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	1. ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า สภาพผิวจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ในแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมไบนแนวเส้นทางโครงการช่วงดังกล่าว	-	-
9. ผู้ใช้ทาง	1. ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า สภาพผิวจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ในแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมไบนแนวเส้นทางโครงการช่วงดังกล่าว	-	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของการติดตามตรวจสอบ ที่ กม.102+500 และสิ้นสุดที่ กม.105+500 ระยะทางรวม 3.0 กิโลเมตร

บริษัทที่ปรึกษาจึงได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 ปัจจัย ได้แก่ ระดับเสียง เมื่อพิจารณาจากรูปแบบกิจกรรมหลักของโครงการ คือ กิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมียานพาหนะต่างๆ มาใช้เส้นทางโครงการ บริษัทที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนะเพิ่มเติมให้มีการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการใช้เส้นทางโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบ รวม 3 ปัจจัย ดังตารางที่ 5.1-1 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม**	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. ระดับเสียง	- L_{eq} (1 ชม.)* - L_{eq} (24 ชม.) - L_{dn} - L_{90} - L_{max}	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950 - ชุมชนบ้านบาน กม.105+495	2 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.1) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567	-	-
2. การคมนาคมขนส่ง*	- ปริมาณจราจร - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ - สภาพการชำรุดเสียหายของผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่าง	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อที่ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567	-	-
3. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	- สภาพอาคารระบายน้ำ - ปริมาณตะกอน/วัชพืช/การอุดตันของอาคารระบายน้ำ	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.2.3) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567	-	-

* เสนอแนะเพิ่มเติมจากขอบเขตงาน (Terms of Reference)

** สัญลักษณ์แสดงการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯในอนาคต

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีตรวจวัดระดับเสียง** : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง จะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 2 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1)

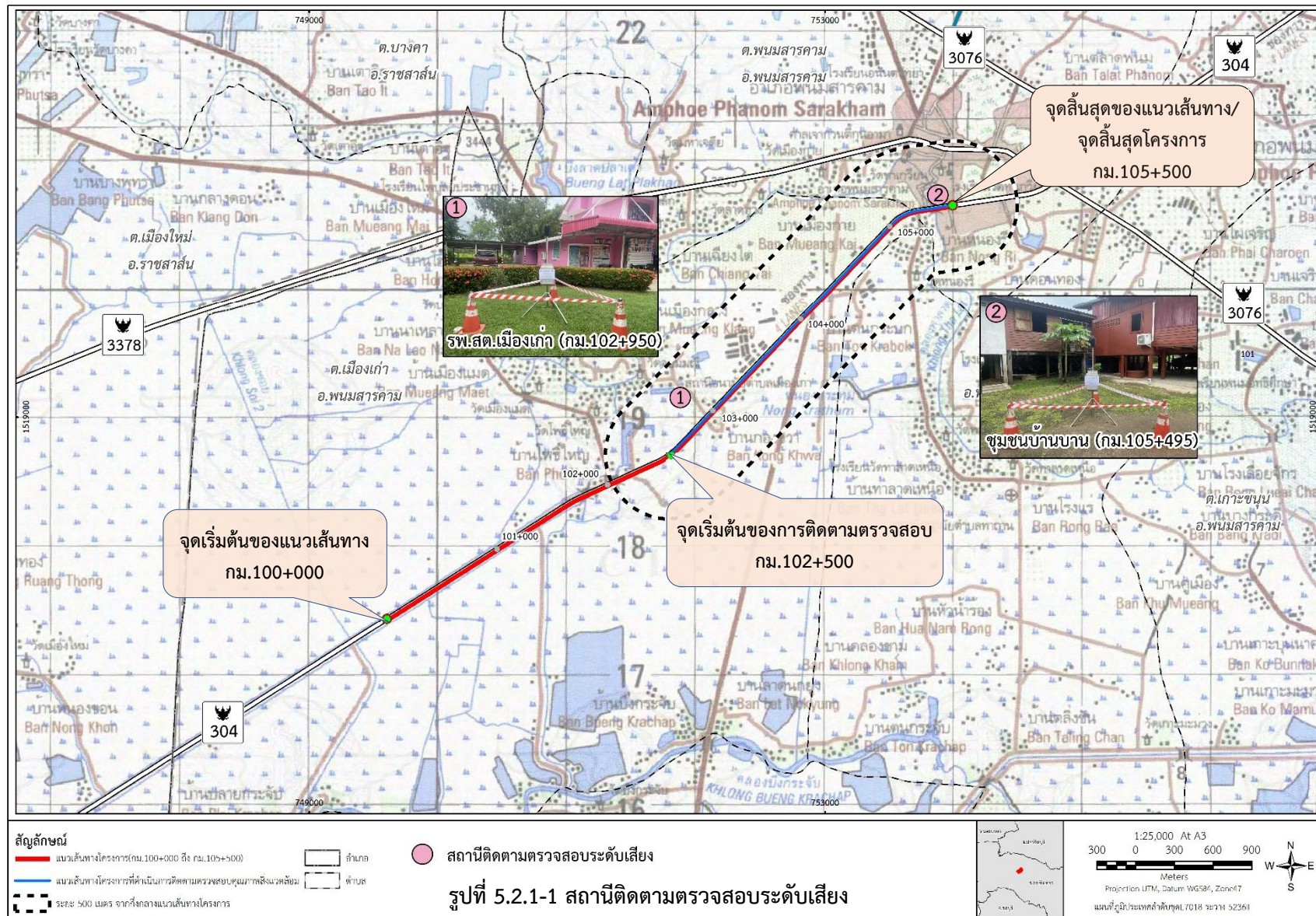
สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง (เมตร)
รพ.สต.เมืองเก่า	กม.102+950	280
ชุมชนบ้านบาน	กม.105+495	93

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง โดยที่ผ่านมามีได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแล้ว 1 ครั้ง โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567

2.3) **ดัชนีตรวจวัด** : จะดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO 1996/1 (International Standard for Organization 1996/1) ดังสรุปได้ดังนี้

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

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา เพื่อประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการดำเนินการ ในกรณีที่เกิดการร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินการ





รูปที่ 5.2.1-2 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า



รูปที่ 5.2.1-3 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณชุมชนบ้านaban



รพ.สต.เมืองเก่า (กม.102+950)



ชุมชนบ้านบัน (กม.105+495)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) จะนำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 และเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2) จะสรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม

2.4.3) จะเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) จะเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการรวบรวมข้อมูลทุกมิติระดับเสียงจากสถานีตรวจวัดระดับเสียงที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จากสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ซึ่งมีสถานีตรวจวัดระดับเสียงที่ บริเวณสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ชลบุรี ซึ่งอยู่ห่างจากที่ตั้งโครงการประมาณ 55 กิโลเมตร พบว่า ในปี พ.ศ.2559 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 48.5-70.7 dB(A) ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งได้มีการรวบรวมข้อมูลระดับเสียง จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี-อ.พนมสารคาม ตอน บ.บัวหม้อ-อ.พนมสารคาม ตอน 2 ซึ่งมีสถานีตรวจวัดระดับเสียงที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ บริเวณชุมชนหมู่ 3 บ้านโคกหัวขาว ซึ่งมีระยะห่างจากโครงการประมาณ 4 กิโลเมตร พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 20-25 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด

สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เมืองเก่า ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (กม.100+000 ถึง กม.105+500) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียง รวม 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพส่วนตำบลเมืองเก่า และชุมชนบ้านบาน โดยดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 22-28 กรกฎาคม พ.ศ.2562 และระหว่างวันที่ 4-10 มกราคม พ.ศ. 2563 พบว่า ทั้ง 3 สถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1

ตารางที่ 5.2.1-1						
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
สถานีตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		L_{eq} 1 hr	L_{eq} 24 hr	L_{max}	L_{dn}	L_{90}
1. หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่	กรกฎาคม พ.ศ.2562	49.5-62.7	53.9-58.4	52.7-85.9	58.9-65.8	43.3-58.3
	มกราคม พ.ศ.2563	53.8-69.4	59.2-64.5	67.6-98.0	65.3-70.4	47.2-58.9
2. รพ.สต.เมืองเก่า	กรกฎาคม พ.ศ.2562	44.9-63.9	51.3-57.9	73.8-90.5	56.3-62.5	44.1-58.1
	มกราคม พ.ศ.2563	48.9-58.7	52.6-55.0	76.8-88.2	57.8-61.4	40.9-54.1
3. ชุมชนบ้านบาน	กรกฎาคม พ.ศ.2562	47.8-58.9	53.8-57.9	74.7-77.9	54.2-66.2	44.6-57.1
	มกราคม พ.ศ.2563	49.8-69.8	62.9-65.1	83.4-93.5	64.5-71.8	46.5-67.6
มาตรฐาน*		-	70	115	-	-

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม, เมษายน พ.ศ.2564

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

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะดำเนินการด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ (กม.100+000 ถึง กม.105+500) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 5.2.1-2

ตารางที่ 5.2.1-2								
ผลการประเมินระดับเสียงจากแบบจำลองคณิตศาสตร์ ในระยะดำเนินการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว								
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	เลข กม.	ระยะห่าง จากทล.304 (เมตร)	ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (เดซิเบล (เอ))				
				พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
1	ชุมชนหมู่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่	กม.102+000	70	68.5	69.2	69.6	69.8	69.9
2	วัดโพธิ์ใหญ่	กม.102+100	500	56.0	56.7	57.2	57.4	57.5
3	วัดจอมมณี (วัดกองขวา)	กม.102+850	498	56.0	56.8	57.2	57.5	57.5
4	รพ.สต.เมืองเก่า	กม.102+950	280	60.6	61.3	61.8	62.0	62.1
5	วัดหนองรี	กม.104+800	383	58.8	59.5	59.9	60.2	60.2
6	ชุมชนหมู่ 1 ท่าเกวียน	กม.105+000	229	62.3	63.0	63.4	63.7	63.7
7	วัดนันทบุณยอันตน	กม.105+175	447	55.6	56.3	56.8	57.0	57.1
8	โรงเรียนจุฬาภรณ	กม.105+275	453	55.2	56.0	56.4	56.6	56.7
9	วัดท่าเกวียน	กม.105+400	355	56.6	57.3	57.7	58.0	58.0
10	ชุมชนบ้านบาน	กม.105+495	93	64.8	65.5	65.9	66.1	66.2
11	โรงเรียนวัดท่าเกวียน (สัณยทิศ)	กม.105+500	219	58.8	59.5	59.9	60.1	60.2
12	ชุมชนตลาดท่าเกวียน	กม.105+500	272	49.5	50.3	50.7	51.0	51.1
มาตรฐาน*				70.0				

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม, เมษายน พ.ศ.2564

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (เมษายน พ.ศ.2566) พบว่า ในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างแนวเส้นทาง ช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ รพ.สต.เมืองเก่า และชุมชนบ้านบาน ซึ่งดำเนินการตรวจวัดทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่า สถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24$ ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 (ตารางที่ 5.2.1-3)

สำหรับในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณ รพ.สต.เมืองเก่า และชุมชนบ้านบาน ซึ่งดำเนินการตรวจวัดทั้งสิ้น 1 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า สถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24$ ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 (ตารางที่ 5.2.1-3)

ตารางที่ 5.2.1-3					
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา					
สถานีตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))			
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀
1. รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950	ระยะก่อสร้าง				
	มิถุนายน พ.ศ.2565	55.4-57.2	85.6-90.2	47.4-49.5	61.1-63.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565	51.5-55.4	84.5-88.9	45.6-48.7	56.3-62.1
	ระยะดำเนินการ				
2. ชุมชนบ้านบาน กม.105+495	ระยะก่อสร้าง				
	มิถุนายน พ.ศ.2565	57.5-59.4	85.5-91.0	51.9-53.5	63.4-65.5
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565	55.8-60.5	78.2-85.3	48.7-50.9	61.8-67.1
	ระยะดำเนินการ				
มาตรฐาน*	มิถุนายน พ.ศ.2566	51.4-54.0	82.0-86.3	44.9-49.8	56.4-61.4
	มิถุนายน พ.ศ.2566	55.4-56.5	76.8-84.7	47.6-48.8	53.6-63.7
มาตรฐาน*		70	115	-	-

ที่มา : รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม
จ.ฉะเชิงเทรา, เมษายน พ.ศ.2566

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

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950 : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระหว่าง 33.4-55.4 dB (A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 38.3-44.9 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 44.9 dB(A) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 68.5-75.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 75.5 dB(A) ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 43.1-52.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 52.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าระหว่าง 36.8-51.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ชุมชนบ้านบาน กม.105+495 : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 50.5-68.0 dB (A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 53.4-60.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 60.6 dB(A) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 75.1-80.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 80.4 dB(A) ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.0-67.7 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 67.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าระหว่าง 56.7-64.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.1-4						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง						
สถานีตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		L _{eq} 1 hr	L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀
1. รพ.สต.เมืองเก่า	กรกฎาคม พ.ศ.2562 ^{1/}	44.9-63.9	51.3-57.9	73.8-90.5	56.3-62.5	44.1-58.1
	มกราคม พ.ศ.2563 ^{1/}	48.9-58.7	52.6-55.0	76.8-88.2	57.8-61.4	40.9-54.1
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	-	51.4-54.0	82.0-86.3	44.9-49.8	56.4-61.4
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	33.4-55.4	38.3-44.9	68.5-75.5	43.1-52.8	36.8-51.4
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ^{1/}						
พ.ศ.2566		-	60.6	-	-	-
พ.ศ.2570		-	61.3	-	-	-
2. ชุมชนบ้านบาน	กรกฎาคม พ.ศ.2562 ^{1/}	47.8-58.9	53.8-57.9	74.7-77.9	54.2-66.2	44.6-57.1
	มกราคม พ.ศ.2563 ^{1/}	49.8-69.8	62.9-65.1	83.4-93.5	64.5-71.8	46.5-67.6
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	-	55.4-56.5	76.8-84.7	47.6-48.8	53.6-63.7
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	50.5-68.0	53.4-60.6	75.1-80.4	59.0-67.7	56.7-64.5
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ^{1/}						
พ.ศ.2566		-	64.8	-	-	-
พ.ศ.2570		-	65.5	-	-	-
มาตรฐาน*		-	70	115	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม, เมษายน พ.ศ.2564

^{2/} รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา, เมษายน พ.ศ.2566

* มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้ตรวจวัด

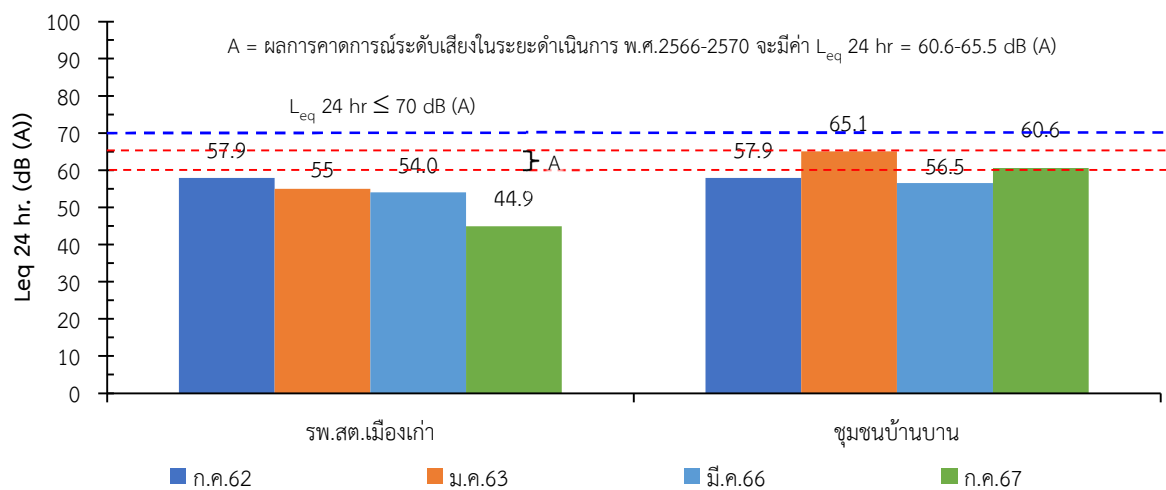
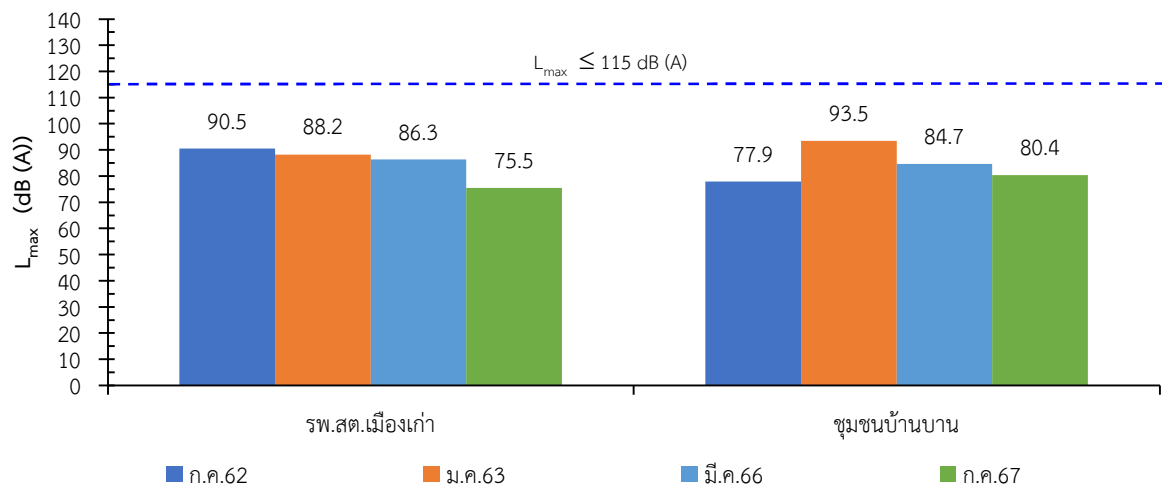
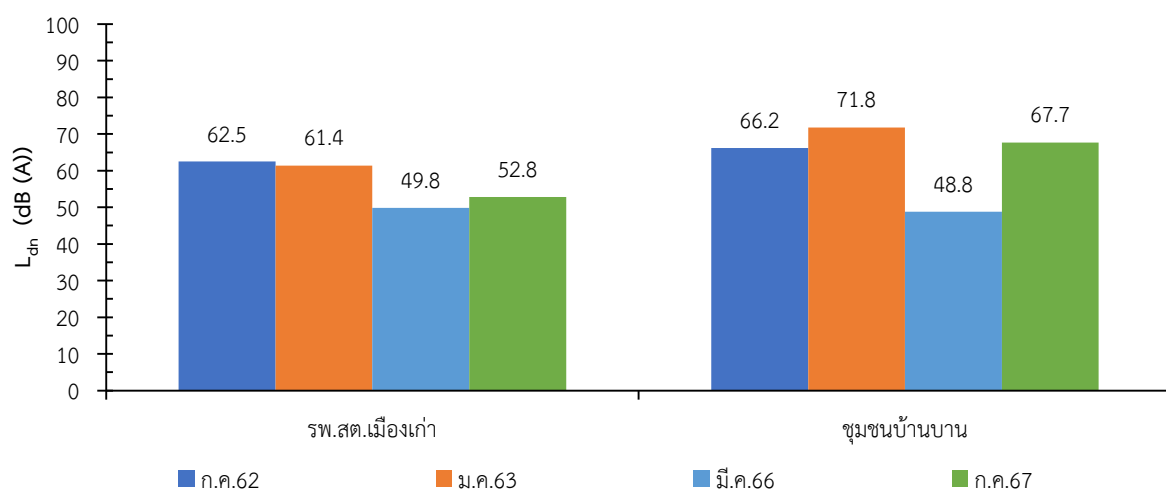
3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2562 และ มกราคม พ.ศ.2563) และผลการติดตามตรวจวัดระดับเสียงในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดดังนี้

รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq}24 ชั่วโมง) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ต่ำกว่าผลการติดตามตรวจวัดระดับเสียงในระยะที่ผ่านมา และผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ชุมชนบ้านบาน กม.105+495 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq}24 ชั่วโมง) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจวัดระดับเสียงในระยะที่ผ่านมา และผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ก. ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr)ข. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})ค. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})

รูปที่ 5.2.1-4 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกแยะดังนี้

รพ.สต.เมืองเก่า กม.102+950 : จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า บริเวณ รพ.สต.เมืองเก่า ที่ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 280 เมตร จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ในปี พ.ศ.2566 และ พ.ศ.2570 เท่ากับ 60.6 และ 61.3 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2567) ซึ่งมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 270 เมตร มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 38.3-44.9 เดซิเบล (เอ) เมื่อเทียบเคียงไปที่ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 280 เมตร จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 38.0-44.6 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีความเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และมีความต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่าการเปิดใช้เส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนที่อยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ชุมชนบ้านบาน กม.105+495 : จากการคาดการณ์ผลกระทบระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า บริเวณชุมชนบ้านบาน ที่ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 93 เมตร จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ในปี พ.ศ.2566 และ พ.ศ.2570 เท่ากับ 64.8 และ 65.5 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2567) ซึ่งมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 66 เมตร มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 53.4-60.6 เดซิเบล (เอ) เมื่อเทียบเคียงไปที่ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 93 เมตร จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 50.4-57.6 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีความเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และมีความต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่าการเปิดใช้เส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนที่อยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 5.2.1-5						
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)						
พื้นที่อ่อนไหว	ระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทาง (เมตร)		ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (เดซิเบล (เอ))			
	EIA ¹	ปัจจุบัน	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹		ปัจจุบัน	
		ก.ค.67	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2570	ผลการตรวจวัดระดับเสียง	ผลการคำนวณระดับเสียงที่ระยะเดียวกับ EIA
					ก.ค.67	ก.ค.67
รพ.สต.เมืองเก่า	280	270	60.6	61.3	38.3-44.9	38.0-44.6
ชุมชนบ้านบาน	93	66	64.8	65.5	53.4-60.6	50.4-57.6
มาตรฐาน ²			70.0			

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม, เมษายน พ.ศ.2564

หมายเหตุ : ² มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 2 สถานีตรวจวัด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ ชั่วโมง) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 และมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า การเปิดใช้เส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ

5.2.2 คมนาคมขนส่ง

เนื่องจากกิจกรรมหลักของโครงการ คือ กิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมียานพาหนะต่างๆ มาใช้เส้นทางโครงการ บริษัทที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนะเพิ่มเติมให้มีการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคม อุปัฒติเหตุและความปลอดภัยตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเน้นประเด็นด้านปริมาณการจราจร สภาพการจราจร ความเสียหายของผิวทางจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทางต่างๆ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุปัฒติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุปัฒติเหตุและความปลอดภัย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 304 ปีละ 1 ครั้ง

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

2.4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจาก สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 1 ครั้ง

2.5) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567

2.6) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.6.1) ประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินดังนี้

ระดับการบริการ A = สภาพที่กระแสจราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง

ระดับการบริการ B = สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง

ระดับการบริการ C = สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย

ระดับการบริการ D = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น

ระดับการบริการ E = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง

ระดับการบริการ F = สภาพการจราจรที่ติดขัด

2.6.2) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคมนาคมขนส่งที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.3) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจัดทำโดย บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด และบริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจด้านการจราจรบนโครงข่ายถนนทั้งในรูปปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Traffic) และปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน (Average Daily Traffic. ADT) เมื่อวันที่ 23 และ 25 มิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า

ผลการสำรวจทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 บริเวณ กม.102+850 ในวันหยุดมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง เท่ากับ 36,961 คัน/วัน หรือคิดเป็น 42,717 PCU/วัน โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดของวันอยู่ในช่วง 17:00-18:00 น. เท่ากับ 2,841 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.65 และในวันทำการมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง เท่ากับ 32,872 คัน/วัน หรือคิดเป็น 42,782 PCU/วัน มีปริมาณจราจรสูงสุดของวันอยู่ในช่วง 10:00-11:00 น. เท่ากับ 3,075 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.19 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุดในวันหยุด

คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือรถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน ตามลำดับ และวันทำการคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมา คือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถบรรทุก 6 ล้อ ตามลำดับ

ผลการสำรวจและวิเคราะห์ปริมาณจราจรเข้า-ออกบริเวณจุดตัด ซึ่งดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรในวันหยุดตั้งแต่เวลา 06:00-20:00 น. รวม 14 ชั่วโมง โดยมีจุดสำรวจปริมาณการจราจร 3 แห่ง รายละเอียดดังนี้

บริเวณ ทล. 304 ตัดซอยทางเข้า บขส.พนมสารคาม พบว่า ในวันหยุดปริมาณจราจรเข้า-ออกซอยทางเข้า บขส.พนมสารคาม เท่ากับ 2,724 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางจากอำเภอพนมสารคามเลี้ยวขวาเข้า บขส.พนมสารคาม สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 18:00-19:00 น. เท่ากับ 649 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.82 สำหรับวันทำการ พบว่า ปริมาณจราจรเข้า-ออกซอยทางเข้า บขส.พนมสารคาม เท่ากับ 1,790 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางจากอำเภอพนมสารคาม เลี้ยวขวาเข้า บขส.พนมสารคาม สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 8:00-9:00 น. เท่ากับ 187 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.44

บริเวณ ทล.304 ตัดถนนพนมสารคาม-หนองแขน พบว่า ในวันหยุดปริมาณจราจรเข้า-ออกถนนพนมสารคาม-หนองแขน เท่ากับ 2,893 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางจากอำเภอพนมสารคามเลี้ยวซ้ายเข้าถนนพนมสารคาม-หนองแขน สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 07:00-08:00 น. เท่ากับ 315 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.90 สำหรับวันทำการ พบว่า ปริมาณจราจรเข้า-ออกถนนพนมสารคาม-หนองแขน เท่ากับ 3,019 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางจากอำเภอพนมสารคาม เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพนมสารคาม-หนองแขน สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 17:00-18:00 น. เท่ากับ 289 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.56

ผลการสำรวจและวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ ซึ่งดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรในวันหยุดตั้งแต่เวลา 06:00-20:00 น. รวม 14 ชั่วโมง โดยมีจุดสำรวจปริมาณการจราจร 3 แห่ง รายละเอียดดังนี้

บริเวณ กม.103+450 พบว่า ปริมาณจราจรในวันหยุด มีปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ เท่ากับ 1,755 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอพนมสารคาม สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 17:00-18:00 น. เท่ากับ 230 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.13 สำหรับวันทำการ พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ เท่ากับ 1,882 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอพนมสารคาม สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 07:00-08:00 น. เท่ากับ 201 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.68

บริเวณ กม.104+450 พบว่า ในวันหยุดปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ เท่ากับ 702 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 18:00-19:00 น. เท่ากับ 123 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.47 สำหรับวันทำการ พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ เท่ากับ 819 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอพนมสารคาม สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 10:00-11:00 น. เท่ากับ 90 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.05

บริเวณ กม.105+300 พบว่า ในวันหยุดปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถเท่ากับ 1,804 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 17:00-18:00 น. เท่ากับ 180 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.95 สำหรับวันทำการ พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ เท่ากับ 2,903 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางกลับรถไปอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นในช่วงเวลา 16:00-17:00 น. เท่ากับ 263 PCU/ชม. หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.05

ผลการสำรวจและวิเคราะห์ความเร็วในการเดินทาง พบว่า ทางหลวงหมายเลข 304 มีความเร็วเฉลี่ยตลอดทั้งวันในวันหยุดบนทางหลวงหมายเลข 304 ประมาณ 66 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนความเร็วเฉลี่ยตลอดทั้งวันในวันทำการประมาณ 68 กิโลเมตร/ชั่วโมง

สำหรับจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีทั้งสิ้น 5 บริเวณ ดังนี้

- กม.102+950 ถนนทางเข้าวัดจอมมณี
- กม.103+475 ถนนทางเข้าสถานีขนส่งพนมสารคาม
- กม.104+125 ถนนท้องถิ่นเข้าอบต.หนองแห
- กม.104+400 ถนนท้องถิ่นเข้า สำนักงานเกษตร อำเภอพนมสารคาม
- กม.105+250 ถนนท้องถิ่นเข้าการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคพนมสารคาม

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (เมษายน พ.ศ.2566) พบว่า ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ.2564 บริเวณ กม.125+322 ซึ่งเป็นจุดที่ใกล้กับพื้นที่โครงการมากที่สุด จาก สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ร่วมกับ การรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรในโครงการก่อสร้างเฉลี่ยต่อวัน ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565-มกราคม พ.ศ.2566 พบว่า ในระยะก่อสร้างโครงการ จะมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างเท่ากับ 69-118 PCU/วัน หรือ 9-16 PCU/ชั่วโมง ซึ่งปริมาณจราจรจะอยู่ในระดับสภาพการจราจรพอใช้ได้

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ จากแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา สำนักงานโครงการฯ และสถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม มีรายละเอียดดังนี้

แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา : ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ.2566 พบ การเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 2 ครั้ง ที่บริเวณ กม.103+600 และบริเวณ กม.105+250 ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 2 ราย ส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุในระยะเปิดดำเนินการโครงการ (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2566) ไม่พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ

สำนักงานโครงการฯ: ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ.2566 พบ การเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 1 ครั้ง ที่บริเวณ กม.103+600 ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิต 1 ราย

สถานีตำรวจภูธรพนมสารคาม : ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ.2566 พบการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 17 ครั้ง โดยมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 9 ราย โดยไม่มีผู้เสียชีวิต ส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุในระยะเปิดดำเนินการโครงการ (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2566) พบการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 6 ครั้ง โดยมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 4 ราย โดยไม่มีผู้เสียชีวิต

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทาง

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567 : พื้นที่โครงการอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ซึ่งได้มีการเปิดใช้งานเส้นทางอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จากการตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางอยู่ในสภาพสมบูรณ์ ไม่พบการชำรุดเสียหาย (ภาพที่ 5.2.2-1)



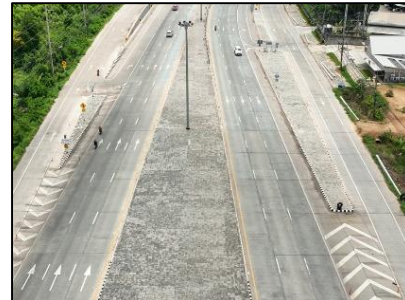
บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.102+500



จุดกลับรถ กม.102+950



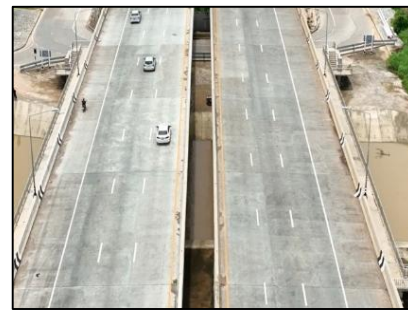
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่มีการขยายช่องจราจรเป็น
3 ช่องจราจรต่อทิศทาง (กม.104+475)



แนวเส้นทางโครงการช่วงที่มีการขยายช่องจราจรเป็น
10 ช่องจราจร (กม.104+850)



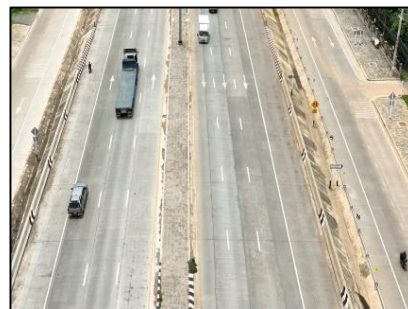
จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองท่าลาด



สะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+375



ทางคู่ขนาน กม.105+400



จุดสิ้นสุดโครงการ กม.105+500

ครั้งที่ 1 วันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.2-1 สภาพผิวทาง และอุปกรณ์งานทางในปัจจุบัน

3.3.2) ปริมาณการจราจร : สภาพการจราจรตลอดแนวเส้นทางมีความคล่องตัว เป็นผลมาจากการขยายช่องจราจรให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น ส่งผลให้การจราจรตลอดแนวเส้นทางของโครงการ ไม่มีจราจรติดขัด โดยประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการอยู่ที่ **ระดับการบริการ A**

เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ระหว่างทางแยกขนาดใหญ่ที่มีปริมาณจราจรสูง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ทางแยกต่างระดับ พล ร.11 (กม.75+200) และทางแยกต่างระดับชำขวาง (กม.121+100) เมื่อพิจารณาจากจุดสำรวจปริมาณจราจรของสำนักอำนวยความปลอดภัย พบว่า มีจุดสำรวจ 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.88+916 ซึ่งอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.2-1) ดังนั้น ในการพิจารณาข้อมูลปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางในการศึกษาครั้งนี้ จึงใช้ผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณจุดสำรวจ กม.88+916 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ระหว่างปี พ.ศ.2564-พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า มีปริมาณจราจรระหว่างปี พ.ศ.2564-2566 ระหว่าง 45,158-53,057 คัน/วัน รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2

ตารางที่ 5.2.2-1				
ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี				
ทางหลวงหมายเลข	ตำแหน่งจุดสำรวจ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)		
		พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
304	กม.88+916	45,158	48,792	53,057

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สำหรับจุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากโครงการมีการปรับลดความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) เป็นผลให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่สามารถใช้จุดกลับรถที่บริเวณดังกล่าวได้ จึงได้มีการเพิ่มเติมจุดกลับรถระดับพื้นที่ บริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ สามารถใช้กลับรถได้นั้น บริษัทที่ปรึกษาจึงได้เพิ่มเติมการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ ในบริเวณจุดกลับรถทั้ง 2 แห่ง ดังกล่าว (ภาพที่ 5.2.2-2) และจากการตรวจสอบไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ ทั้ง 2 บริเวณ



จุดกลับรถระดับพื้นที่ บริเวณ กม.104+800

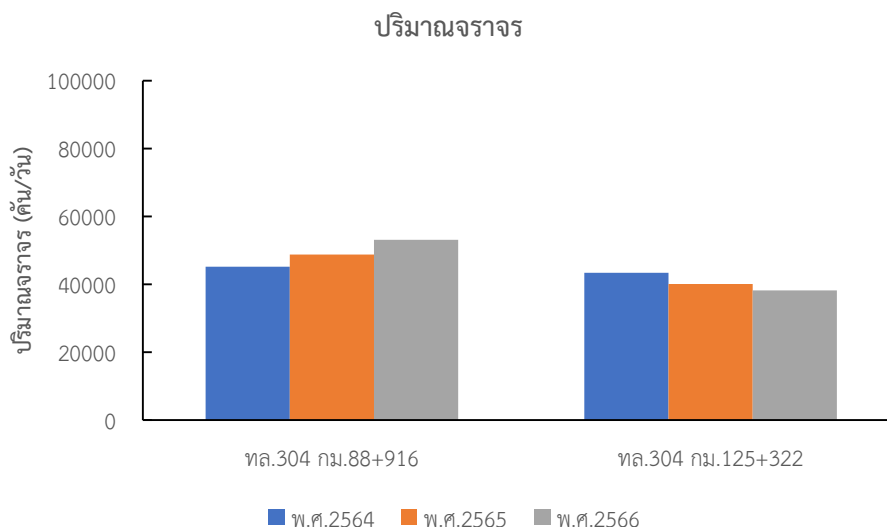


จุดกลับรถสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375)

ภาพที่ 5.2.2-2 จุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ



รูปที่ 5.2.2-1 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.88+916 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



รูปที่ 5.2.2-2 ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ

3.3.3) สถิติอุบัติเหตุ : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 หลังจากการเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จนถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2567 พบเกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุจากขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด 1 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บรวม 2 ราย และรถยนต์ขัดข้อง 1 ครั้ง แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

3.3.4) จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งกำหนดให้ “บริเวณอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งในทางสากลได้มีการกำหนดเกณฑ์ไว้ว่า บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวน 3 ครั้ง/ปี เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่โครงการ

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

สภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทาง : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่ามีสภาพสมบูรณ์เช่นเดียวกับผลการตรวจสอบที่ผ่านมา

ปริมาณการจราจร : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า ทางหลวงหมายเลข 304 ในปี พ.ศ.2566 มีปริมาณจราจร ระหว่าง 53,057 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยจากปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา โดยการเปลี่ยนแปลงปริมาณจราจรไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในบริเวณโครงการ โดยหลังจากการเปิดใช้งานพบว่าสภาพการจราจรมีความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยระหว่างการก่อสร้างที่อยู่ใน ระดับการบริการ C และหลังจากเปิดใช้งานอยู่ใน ระดับการบริการ A

สถิติอุบัติเหตุ : จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าในปี พ.ศ.2565 มีการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ 2 ครั้ง แต่จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง เช่นกัน

จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบันและผลการตรวจสอบที่ผ่านมา ยังไม่พบจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทาง : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่ามีสภาพสมบูรณ์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปริมาณการจราจร : ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้คาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณโครงการในปี พ.ศ.2566 มีปริมาณอยู่ที่ 54,150 คัน/วันและมีระดับการให้บริการระดับการบริการ A เมื่อพิจารณาจากผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรในปัจจุบัน พบว่ามีปริมาณจราจร 53,057 คัน/วัน และมีระดับการให้บริการระดับการบริการ A ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถิติอุบัติเหตุ : จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าในปี พ.ศ.2565 มีการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ 2 ครั้ง แต่จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ได้แก่ บริเวณ กม.103+420 (ขวาทาง) และบริเวณ กม.103+000 (ขวาทาง)

จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุไว้ 5 แห่ง ได้แก่

- กม.102+950 ถนนทางเข้าวัดจอมมณี (ซ้ายทาง)
- กม.103+475 ถนนทางเข้าสถานีขนส่งพนมสารคาม (ซ้ายทาง)
- กม.104+125 ถนนท้องถิ่นเข้าอบต.หนองแห่น (ขวาทาง)
- กม.104+400 ถนนท้องถิ่นเข้า สำนักงานเกษตร อำเภอพนมสารคาม (ซ้ายทาง)
- กม.105+250 ถนนท้องถิ่นเข้าการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคพนมสารคาม (ขวาทาง)

ซึ่งจากการพิจารณาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุหลังจากการเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 5 ตำแหน่ง ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่จัดว่าเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบันที่ไม่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในแนวเส้นทางโครงการ แต่ไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทาง พบว่า อยู่ในสภาพดี ไม่พบผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางชำรุดเสียหาย

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ในปี พ.ศ.2566 พบว่ามีปริมาณจราจรระหว่าง 38,154 - 53,057 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณเปลี่ยนแปลงจากเดิมเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา สภาพการจราจรตลอดแนวเส้นทางมีความคล่องตัว เป็นผลมาจากการขยายช่องจราจรให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น ส่งผลให้การจราจรตลอดแนวเส้นทางของโครงการ ไม่มีจราจรติดขัด โดยประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการอยู่ที่ระดับการบริการ A

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุตลอดแนวเส้นทางโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่าง กม.102+500 ถึง กม.105+500 หลังจากการเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง แต่ไม่พบอุบัติเหตุบริเวณจุดเฝ้าระวังอุบัติเหตุ (กม.104+800 และ กม.105+375) จึงไม่มีจุดใดเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ

5.2.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

เนื่องจากในมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุให้มีการตรวจสอบอาคารระบายน้ำ ที่ปรึกษา จึงได้เพิ่มเติมการดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยเน้น การชำรุดของอาคารระบายน้ำ การอุดตันของอาคารระบายน้ำ และรางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบ และเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

2.2) ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งดำเนินการตรวจสอบ ปีละ 1 ครั้ง ดังสรุปประเด็นดังนี้

2.2.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น การระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ความสมบูรณ์และเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง

2.2.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการจะส่งผลกระทบให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

2.2.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและเศษวัชพืชในรางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น รางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำมีปัญหาการอุดตันหรือไม่

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและเศษวัชพืชในอาคารระบายน้ำ และรางระบายน้ำ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่

2.4.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.4.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลจากแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งแต่ปี พ.ศ.2548-2566 พบว่า จังหวัดฉะเชิงเทรา มีสถิติการประกาศเขตให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ (อุทกภัย) รวม 174 ครั้ง เนื่องจากมีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเขตพื้นที่ราบลุ่ม ซึ่งในช่วงฤดูฝนจะมีฝนตกหนักติดต่อกันเป็นเวลานาน ส่งผลให้ไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน โดยเฉพาะช่วงเดือนกันยายน-เดือนธันวาคม ทำให้จังหวัดฉะเชิงเทรา ประสบปัญหาอุทกภัยประจำทุกปี ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลภาพถ่ายทางดาวเทียมของสำนักพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2548-2556 พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่เสี่ยงต่ออุทกภัยระดับ 4 (พื้นที่ที่เกิดพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก 1-2 ปี)

ส่วนสภาพการระบายน้ำของแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศใต้มายังทิศเหนือ ผ่านทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณสองข้างทางเป็นรางระบายน้ำธรรมชาติ ไปเชื่อมกับคลองท่าลาด และคลองกระจับ ส่วนรูปแบบการก่อสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ เป็นการให้ต่อความยาวท่อระบายน้ำขนาด Ø 1.00 ม. จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่อลอดกลม กม.103+150 และ กม.104+650 และปรับปรุงสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+300 ให้มีความยาวช่วงสะพานมากขึ้น

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านการระบายน้ำในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการเป็นการปรับปรุง/ขยายความกว้างของถนนซึ่งเป็นการต่อความยาวท่อและก่อสร้างสะพานคร่อมทางเดินน้ำเดิม โดยยังคงเป็นพื้นที่เปิดและความลาดชันเดิมไว้ ทำให้อัตราการไหลของท่อระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ/ระบบควบคุมน้ำท่วมและระบบระบายน้ำที่มีอยู่เดิม

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ครั้งที่ 1 วันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567 : พบว่า ระบบระบายน้ำบนสะพาน รางระบายน้ำ และท่อระบายน้ำ สามารถใช้งานได้ปกติ ไม่มีปัญหาในการระบายน้ำ รวมทั้งไม่พบการท่วมขังที่ผิวจราจร ส่วนอาคารระบายน้ำไม่พบเศษวัสดุและเศษพืช (ภาพที่ 5.2.3-1)



คลองท่าลาด กม.105+300 (ด้านท้ายน้ำ)



คลองท่าลาด กม.105+300 (ด้านเหนือ)



รางระบายน้ำ

เชิงลาดสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+300



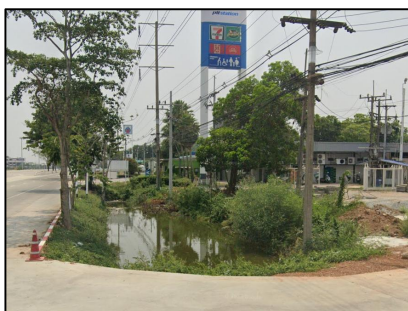
ช่องระบายน้ำบนสะพานข้ามคลองท่าลาด กม.105+300



อาคารระบายน้ำลงคลองท่าลาด
กม.105+300 (ฝั่งซ้ายทาง)



อาคารระบายน้ำลงคลองท่าลาด
กม.105+300 (ฝั่งขวาทาง)



รางระบายน้ำธรรมชาติบริเวณไหล่ทาง



รางระบายน้ำตาดคอนกรีตเกาะกลางถนน

ครั้งที่ 1 วันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2567
ภาพที่ 5.2.3-1 ระบบระบายน้ำของโครงการ

3.3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ

3.3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไว้ว่าโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพ การระบายน้ำที่มีอยู่เดิม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามในปัจจุบันในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า อาคารระบายน้ำ และระบบระบายน้ำบน สะพาน สามารถระบายน้ำได้ดี ส่วนรางระบายน้ำบนทางหลวงพว้ชพีชปกคลุมเล็กน้อย แต่ยังไม่ส่งผลต่อการระบายน้ำ โดยหากพว้ชพีชปกคลุมหรือปริมาณตะกอน เกินกว่า 1 ใน 3 ของรางระบายน้ำ แนวทางหลวงฉะเชิงเทราจะนำวัชพืชปก คลุมหรือปริมาณตะกอนออกจากรางระบายน้ำทันที

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม6.1 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 ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ ของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้อง ปฏิบัติ หรือยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

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

ตารางที่ 6.1-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพมาก	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ประสิทธิภาพน้อย	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้เพียงบางส่วน โดย <ul style="list-style-type: none"> - ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนัก - ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน - ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบโครงการ
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	<ul style="list-style-type: none"> - มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่สามารถช่วยลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจัยที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละปัจจัย ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อย หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สำหรับรายละเอียดปัจจัยสิ่งแวดล้อมและหัวข้อที่ทำการประเมินแสดงดังตารางที่ 6.2-1

6.3 ปัญหาและอุปสรรคของงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. น้ำผิวดิน	1. กรมทางหลวงต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออก โดยเร็ว เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	●	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา โดยหมวดทางหลวง บางคล้า มีการดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบาย น้ำ และรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมี การขุดลอกการระบายน้ำ เมื่อมีวัชพืชขึ้นปกคลุม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบอาคารระบายน้ำ และรางระบายน้ำอุดตัน รวมทั้งไม่พบตะกอน และวัชพืชในอาคารระบาย น้ำ และรางระบายน้ำต่างๆ จึงถือว่า มี ประสิทธิภาพมาก
2. อากาศและ บรรยากาศ	1. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจาก การคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบ และการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศจาก คมนาคมของโครงการ จึงไม่สามารถประเมินผล ได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. เสียง	1. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากคมนาคม ของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไข โดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านเสียงจากคมนาคมของ โครงการ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ในกรณีที่ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะ ดำเนินการมีค่าเกินมาตรฐาน กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงริมเขต ทางบริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ โดยเลือกใช้วัสดุประเภท อะคริลิกใส ความหนา 6.0 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission loss เท่ากับ 22.0 เดซิเบลเอ ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง มีความสูง 2.5 เมตร และความยาว 477 เมตร (กม.101+761- กม.102+239) โดยมีค่า N_0 มีค่าเท่ากับ 0.34 โดยค่าระดับเสียงที่ เลี้ยวเบนผ่านความสูงของกำแพงมีค่าเท่ากับ 9.6 เดซิเบลเอ ค่า ระดับเสียงที่ลดลงผ่านกำแพงกันเสียง พบว่าค่าระดับเสียง ในปี พ.ศ.2566 ถึง พ.ศ.2585 มีค่าลดลงเท่ากับ 63.2 เดซิเบลเอ	⊗	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทาง ช่วง กม.100+000 - กม.102+500 ซึ่งยังไม่มี การก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการจัดสร งบ อย่างไรก็ตามมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับ แนวเส้นทางโครงการใน กม.102+500 ถึง กม. 105+500 จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลลักษณะ และ ตำแหน่งของกำแพงกันเสียง และสอบถามความคิดเห็นประชาชนที่ อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ก่อนดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง	⊗	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทาง ช่วง กม.100+000 - กม.102+500 ซึ่งยังไม่มี การก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการจัดสร งบ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. สั่นสะเทือน	1.กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือนจากคมนาคมของโครงการ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. การคมนาคมขนส่ง	1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการซ่อมแซมถนนบนเส้นทางโครงการให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนในบริเวณที่มีการซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทางทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ยังไม่มีการซ่อมแซมผิวทาง จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน หากพบว่ามีภาระสะสมของตะกอน และวัสดุในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ	●	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา โดยหมวดทางหลวงบางคล้า มีการดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ และรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการขุดลอกการระบายน้ำ เมื่อมีวัสดุขึ้นปกคลุม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า อาคารระบายน้ำและรางระบายน้ำต่างๆ สามารถรองรับน้ำและระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งไม่พบอาคารระบายน้ำและรางระบายน้ำอุดตัน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
7. เศรษฐกิจและสังคม	1. ในกรณีมีเรื่องร้องเรียน หรือตรวจสอบพบว่าประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องรีบเข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยด่วน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบเรื่องร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
8. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	⊗	ผู้รับจ้างก่อสร้างไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากผิวจราจรยังไม่ชำรุดเสียหาย จึงไม่มีการแจ้งผู้รับจ้างก่อสร้างมาดำเนินการซ่อมแซม	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
9. ผู้ใช้ทาง	1. ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	⊗	ผู้รับจ้างก่อสร้างไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมผิวจราจรหรือการก่อสร้างเกิดขึ้น	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2567 และจะสิ้นสุดการดำเนินการในวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2569 เมื่อพิจารณาจากสถานะโครงการปัจจุบัน พบว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแนวเส้นทางช่วง กม.102+500 ถึง กม.105+500 ระยะทาง 3 กิโลเมตร แล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2566 ดังนั้น การดำเนินติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ) ในครั้งนี้ จึงมีจุดเริ่มต้นของการติดตามตรวจสอบ ที่ กม.102+500 และสิ้นสุดที่ กม.105+500 สามารถสรุปผลการดำเนินงานปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2567) ได้ดังนี้

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่าส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่ยังไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด สามารถสรุปได้ดังนี้

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	2	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	7	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	2	มาตรการ
รวม	11	มาตรการ

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการที่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ได้ดังนี้

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	2	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	9	มาตรการ
รวม	11	มาตรการ

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1. ระดับเสียง	มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540	จากการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบลเมืองเก่า และบริเวณชุมชนบ้านบาน มีค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระหว่าง 38.3-44.9 dB(A) และ 53.4-60.6 dB(A) ตามลำดับ ซึ่ง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรม การเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนว เส้นทางแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
2. การคมนาคมขนส่ง	- ปริมาณจราจร <ul style="list-style-type: none">● ระดับการบริการ A = สภาพที่ กระแส จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัย อื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง● ระดับการบริการ B = สภาพการจราจรมี ปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถน้อยลง● ระดับการบริการ C = สภาพการจราจร แบบคงที่ และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยาก ขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย● ระดับการบริการ D = สภาพการจราจรเริ่ม เข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจร เพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของ รถล่าช้าขึ้น● ระดับการบริการ E = สภาพการจราจรเริ่ม เข้าสู่สภาวะไม่คลที่ มีปริมาณการจราจร เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถ ล่าช้าสูง● ระดับการบริการ F = สภาพการจราจรที่ ติดขัด	จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า แนวเส้นทาง โครงการมีสภาพการจราจรคล่องตัว รวมทั้งไม่พบปัญหา การติดขัดของการจราจร และจากการรวบรวมปริมาณ จราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 พบว่า ในปี พ.ศ.2566 มี ปริมาณจราจร ระหว่าง 38,154-53,057 คัน/วัน ซึ่งลดลง จากปี พ.ศ.2565 เล็กน้อย โดยการเปลี่ยนแปลงปริมาณ จราจรดังกล่าว เป็นไปตามแนวโน้มของโครงข่ายการจราจร อื่นๆ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากสภาพถนนในพื้นที่โครงการ โดยมีระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการอยู่ที่ ระดับการบริการ A	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- สภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง	- จากการตรวจสอบ พบว่า สภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง และอุปกรณ์งานทาง อยู่ในสภาพดี	-	-
	- สถิติอุบัติเหตุ	- จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบันพบว่า หลังเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งไม่พบอุบัติเหตุบริเวณจุดเฝ้าระวังอุบัติเหตุ (กม.104+800 และ กม.105+375) จึงไม่มีจุดใดเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ	-	-
3. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	ประเมินสภาพการระบายน้ำโดยพิจารณาจากเกณฑ์การประเมิน ดังนี้ - สภาพการระบายน้ำดีมาก : ไม่มีสิ่งกีดขวาง ไม่มีตะกอนในอาคารระบายน้ำ - สภาพการระบายน้ำดี : มีสิ่งกีดขวาง หรือมีตะกอนในอาคารระบายน้ำบ้าง แต่ยังสามารถระบายน้ำได้ โดยไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ - สภาพการระบายน้ำไม่ดี : มีสิ่งกีดขวาง หรือมีตะกอนในอาคารระบายน้ำมาก ต้องดำเนินการขุดลอก	- ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า ระบบระบายน้ำบนสะพาน และอาคารระบายน้ำ สามารถระบายน้ำได้ดีมาก ส่วนรางระบายน้ำในแนวเส้นทางโครงการ พบว่า แนวทางหลวงฉะเชิงเทรา มีการตรวจสอบและขุดลอกรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	-	-

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

1) จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมหลักของโครงการ คือ กิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมียานพาหนะต่างๆ มาใช้เส้นทางโครงการ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบปริมาณการจราจร และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่างๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการใช้เส้นทางโครงการ

2) เนื่องจากโครงการมีการปรับความสูงของสะพานข้ามคลองท่าลาด เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) และเพิ่มเติมจุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.104+800 เพื่อให้รถขนาดใหญ่สามารถกลับรถได้ จึงควรเพิ่มเติมการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะบริเวณจุดกลับรถ กม.104+800 และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

3) ในกรณีที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทราควรจัดให้มีการจัดการจราจรในขณะที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุง ดังนี้

3.1) การซ่อมบำรุงทั่วไป ที่มีปิดช่องจราจร 1-3 ช่องจราจร เช่น การซ่อมบำรุงผิวทางขนาดเล็ก การซ่อมบำรุงช่องรับน้ำ และตัดหญ้าข้างทาง ให้ตั้งกรวยก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องจราจร ไม่น้อยกว่า 35 เมตร

3.2) การซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ ที่มีการปิดช่องจราจรมากกว่า 3 ช่องจราจร และหรือโครงสร้างผิวจราจรเพื่อซ่อมบำรุง ต้องมีการประชาสัมพันธ์แผนการปิดเบี่ยงจราจร และติดตั้งป้ายเตือนบริเวณที่มีการก่อสร้าง

4) เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้มีการตรวจสอบอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตัน เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำ และการอุดตันของอาคารระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันผลกระทบ

ภาคผนวก ก
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

พร้อมทั้งจัดทำแนบบันทึกข้อมูลในรูปแบบ Portable Document Format (PDF File) จำนวน ๑ แผ่น และ ๘ แผ่น ตามลำดับ เสนอต่อนักงานนโยบายฯ ภายในเวลา ๔๕ วัน เพื่อให้เป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้มีหนังสือแจ้ง บริษัท คอนสตรัคชั่น ออฟ เทคโนโลยี จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๔๐๔ (สุทนต์)
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th



ทส ๑๐๑๐๔/ ๑ ๙ ๙ ๒

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๔/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.พนมสารคาม (กม.๑๐๐+๐๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐) ของกรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๑๐๔/๑๓๕๖๖ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

๒. หนังสือกรมทางหลวง ที่ ศค ๐๖๐๓๔.๗/๑๑๘ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.๑๐๐+๐๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แจ้งผลการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในคราวประชุม ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.๑๐๐+๐๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยให้แก้ไขเพิ่มเติม ตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด จัดทำรายงานโดย บริษัท คอนสตรัคชั่น ออฟ เทคโนโลยี จำกัด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานชี้แจงเพิ่มเติม รายงานฯ ดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณาความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับชี้แจงเพิ่มเติมดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.๑๐๐+๐๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไปรายงานฯ อย่างเคร่งครัด รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย และให้ประสานบริษัทที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานที่ไว้รวบรวมรายละเอียดข้อมูลทั้งหมดเรียงตามลำดับการพิจารณาจำนวน ๑ ฉบับ และรายงานฉบับสรุปมติได้แก้ไขเพิ่มเติมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดแล้ว จำนวน ๑ ฉบับ พร้อมทั้ง...

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ที่โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม
(กม.100+000 - กม.105+500) ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา
ซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 1/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สม.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป		<p>มาตรการทั่วไปซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ดังนี้</p> <p>1.กรมทางหลวง ต้องยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งผนวกรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไว้ด้วยแล้ว</p> <p>2.กรมทางหลวง ต้องนำรายละเอียดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 2/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ไปกำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างและดำเนินการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้สัญญามีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้</p> <p>3.กรมทางหลวง ต้องควบคุมให้มีการออกแบบรายละเอียดให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบ</p> <p>4.กรมทางหลวง ต้องรับผิดชอบในการดำเนินการและกำกับให้ผู้ออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า -</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 3/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p> <p>5.กรมทางหลวง ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 4/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>6. ในกรณีที่ กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500) ของ กรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของ หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <p>6.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีโสมนัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 5/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>โครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไข เปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็น มาตรการที่เกื้อกูลต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือ เทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการ พิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจ อนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุง แก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย นั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการ ปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีโสมนัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 6/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		6.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 7/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นชอบประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 8/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 ทรัพยากรดิน	ผลกระทบจากการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การก่อสร้างของโครงการมีปริมาณดินขุดเท่ากับ 52,900 ลบ.ม. และปริมาณดินถมเท่ากับ 288,500 ลบ.ม. ดินที่ขุดจะถูกเกลี่ยปรับพื้นที่บริเวณก่อสร้าง โดยไม่มีการเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ส่งผลให้เกิดการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องนำดินขุดจากพื้นที่โครงการจำนวน 52,900 ลบ.ม. ไปเก็บกองในพื้นที่ของสำนักงานควบคุมงานของโครงการ ตั้งอยู่บริเวณริมหลวงหมายเลข 304 ฝั่งขวาทาง กม.107+600 ต.พาด่าน อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา โดยไม่เหลือทิ้งไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ - กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษา ปกดินงาน และการขนานาคมนทางหลวงของโครงการ การดำเนินการดังกล่าวไม่มีกิจกรรมการขุดดิน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิมแต่อย่างใด	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 9/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา การดำเนินการดังกล่าวไม่มีกิจกรรมเปิดหน้าดิน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการขุดดิน อาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายได้ โดยเฉพาะช่วงที่ฝนตกหนัก แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ราบและมีอัตราการชะล้างพังทลายของดินระดับต่ำ (0-2 ตัน/ไร่/ปี) จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างสะพาน ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ คลองกระจับ (กม.101+785) คลองกระจับ (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) ต้องมีการขุด/ตัดดินเพื่อปรับแนวคลอง อาจก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อชะล้างพังทลายของดินได้บ้างโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีอัตราการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้าง ในพื้นที่ฝนตกหนัก ได้แก่ การเปิดหน้าดิน งานขุดดิน งานถมคันทาง และงานก่อสร้างคันทาง ทั้งนี้ ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่แนวทางพิชิตดิน เพื่อลดพื้นที่สัมผัสกับน้ำฝนที่ก่อให้เกิดการชะล้างพังทลาย โดยจะต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ภายในเขตทางเท่านั้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างของโครงการ ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 10/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จะสร้างทั้งหลายชนิดอยู่ในระดับต่ำ (0-2 ตัน/ไร่/ปี) จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	และลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินโดยน้ำฝน	
	ระยะดำเนินการ - กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวไม่มีกิจกรรมเปิดหน้าดิน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การก่อสร้างเป็นของโครงการขยายช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งไม่มีการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่เหนือพื้นดินและใต้ดิน ประกอบกับพื้นที่โครงการในปัจจุบันไม่พบปัญหาการทรุดตัวของดิน ดังนั้น ทุกกิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริเวณพื้นที่โครงการทรุดตัวหรือมีการแปรสภาพไปจากปัจจุบัน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 11/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินงานกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา และการคมนาคมขนส่งของโครงการ ดำเนินอยู่บนทางหลวง ไม่มีกิจกรรมที่มีโครงสร้างขนาดใหญ่ที่จำกัดพื้นที่และพื้นที่โครงการ ปัจจุบันไม่มีปัญหาการทรุดตัวหรือมีการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพไปจากปัจจุบัน จึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ผลกระทบต่อการปนเปื้อนในดิน ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินงานของโรงซ่อมเครื่องจักร ตั้งอยู่ภายในหน่วยการก่อสร้างของโครงการในระหว่างดำเนินการ อาจมีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงดิน ซึ่งหากไม่มีการป้องกันอาจส่งผลกระทบต่อรากค้ำหรือปนเปื้อนในดินได้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นแค่เพียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต โดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันที่อาจปนเปื้อนลงดิน ในพื้นที่โรงซ่อมเครื่องจักรภายในบริเวณลานซ่อมบำรุงและบริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 12/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ จึงไม่มีการใช้สารเคมีในการก่อสร้าง และไม่ทำให้เกิดการปนเปื้อนในดินบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
1.2 ธรณีวิทยา	ผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมในระยะก่อสร้าง ดำเนินการอยู่บนระดับพื้นดินเดิม ไม่มีกิจกรรมการขุดเจาะลึกจนถึงชั้นหิน จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยา ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมดำเนินการอยู่บนผิวจราจร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยาแต่ประการใด ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 13/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผลกระทบต่อเกิดแผ่นดินไหวจากการพัฒนาโครงการ ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมในระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณจุดศูนย์กลางการเกิดแผ่นดินไหว ดังนั้นคาดว่าจะโครงสร้างชั้นทางของโครงการได้รับผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ดำเนินการอยู่บนผิวจราจรและไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณจุดศูนย์กลางการเกิดแผ่นดินไหว ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการ ที่จะส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายต่อโครงการ ส่วนที่เป็นโครงสร้างยกระดับ ประกอบกับโอกาสในการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการมีน้อยมาก ดังนั้นคาดว่าจะโครงสร้างชั้นทางของโครงการได้รับผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 14/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 น้ำผิวดิน	<p>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน้ำผิวดิน</p> <p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างในการขุดดิน หากดำเนินการในช่วงฤดูฝนอาจมีการชะไหลของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการ หากผ่านได้แต่ไม่ได้เกิดผลกระทบโดยตรงกับแหล่งน้ำ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบจากแนวเส้นทางขุดดินได้ไม่น้อย ผลกระทบเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวเฉพาะช่วงที่ฝนตกเท่านั้น และมีขอบเขตของผลกระทบจำกัดเพียงแค่วิถีจราจรระบายน้ำจากแนวเส้นทางลงแหล่งน้ำเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ - งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างสะพาน ทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ คลองกระเจ็ด (กม. 101+785) คลองกระเจ็ด (กม.102+050) และ คลองท่าลาด (กม.105+375) ไม่มีการก่อสร้างฐานรากต่ำกว่าระดับดินเดิม แต่จะต้องมีการขุด/ตัดดินเพื่อปรับแนวตลิ่งเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามคลอง แล้วการดำเนินงานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ การดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง 	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมดูแลงานก่อสร้างไม่ให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงไปในแหล่งน้ำ รวมทั้งจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เรียบร้อยเพื่อไม่ให้กีดขวางต่อการระบายน้ำ - กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/ตลิ่ง ลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่งต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจน เฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนั้นต้องมีการบูรณะดูแลตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ - ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามปิดกั้นลำน้ำ หากจำเป็นจะต้องจัดทำทาง/ช่องระบายน้ำชั่วคราว เพื่อให้สามารถระบายออกจากพื้นที่ได้ตามปกติ 	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....

(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 15/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....

(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>สะพานอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจทำให้เกิดขวางการไหลของน้ำจากการก่อสร้างสะพานได้ โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้างโครงการ จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องก่อสร้างตงติดตั้งรั้วตงตะกอนชั่วคราวแบบ (Temporary Silt Fence) ความสูง 1 เมตร (ดังรูปที่ 4) บริเวณริมคลองกระเจ็ด (กม.101+785) คลองกระเจ็ด (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนที่ชะล้างจากพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนลงสู่แหล่งน้ำ และเมื่อดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการรื้อย้ายรั้วตงตะกอนชั่วคราวออก พร้อมปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Safety Net) (ดังรูปที่ 5) ใต้บริเวณโครงสร้างสะพานข้ามคลองกระเจ็ด (กม.101+785) คลองกระเจ็ด (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ และเมื่อดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการจัดเก็บติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นออกให้เรียบร้อย 	

ลงชื่อ.....

(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 16/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....

(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปศุสัตว์งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวง ดำเนินการอยู่จนกว่าจะไม่มีกิจกรรมโดยอยู่ในสำน้ำ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ - อาคารระบายน้ำของโครงการ จากการปรับปรุงสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) ก่อสร้างสะพานตามแนวคันทางใหม่ จำนวน 2 สะพาน ได้แก่ คลองกระจับ (กม.101+785) และคลองกระจับ (กม.102+050) และต่อความยาวท่อกลมจำนวน 2 จุด คือ กม.103+150 และกม.104+650 โดยรูปแบบการก่อสร้างสะพานพร้อมทางน้ำเดิม โดยยังคงพื้นที่เปิดและความลาดชันเดิมไว้ทำให้อัตราการไหลของท่อระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงความปลอดภัยเท่ากับสภาพปัจจุบัน ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน้ำผิวดิน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจจะก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม) หากพบว่ามีการสะสมของตะกอนและเศษวัสดุในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 17/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน้ำผิวดิน</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานก่อสร้างสะพานข้าม ได้แก่ คลองกระจับ (กม.101+785) คลองกระจับ (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) มีการก่อสร้างคอมมอลงไปในลำน้ำส่งผลกระทบต่อเพิ่มขึ้นตะกอนแขวนลอยและความขุ่นเพิ่มขึ้นจากสภาวะธรรมชาติ และการดำเนินการก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจทำให้ค่าความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น ทั้งนี้การผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ซึ่งพบว่าปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าอยู่ในช่วง 188-264 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของน้ำในพื้นที่ ปัจจุบันพบว่ามีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรกรรม อุปโภค และการระบายน้ำ ไม่ได้ใช้เพื่อการบริโภค โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบตลอด 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องห้ามกองวัสดุและหินในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การกองดินและหินที่บดจากการเปิดหน้าดินให้กองบริเวณในพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้จะต้องอยู่ห่างจากลำน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 เมตร - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดสร้างที่กักคนงานให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร รวมทั้งจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอต่อจำนวนคนงาน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียเชิงรูปที่สามารรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของคนงานภายในบ้านพักคนงานและอาคารสำนักงานได้ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>(1) พื้นที่ดำเนินการ : ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี (ดังรูปที่ 1) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 คลองกระจับ (กม.101+785) - สถานีที่ 2 คลองท่าลาด (กม.105+375) <p>(2) ดัชนีตรวจวัด : จำนวน 10 ดัชนี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความขุ่น (Turbidity) - ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) - ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solids) - ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease) - Fecal Coliform Bacteria - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - อุณหภูมิ (Temperature) - ออกซิเจนละลาย (DO) - ความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ความโปร่งแสง (Transparency)

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 18/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้างสะพาน ซึ่งมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีตบริเวณพื้นที่โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อมบำรุง และบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบมีรางระบายน้ำ คอนกรีตโดยรอบ เพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ปนเปื้อนครบน้ำมันลงสู่ภาชนะรองรับ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วและนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมคนงานก่อสร้าง ห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร และ/หรือระบายน้ำที่ใช้น้ำมันเครื่องใช้แล้ว รวมทั้งสิ่งปนเปื้อนต่าง ๆ ลงแหล่งน้ำ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประสานงานกับศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยแบบครบวงจรจังหวัดฉะเชิงเทรา (ปอขยะอบจ.ฉะเชิงเทรา) หมู่ 1 ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ให้เข้ามาดำเนินการจัดเก็บสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอยเป็นประจำวันอย่างสม่ำเสมอ 	<p>(3) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ตัวแทนฤดูแล้ง และตัวแทนฤดูฝน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>(4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหาบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 19/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรื้อย้ายสิ่งกีดขวางน้ำเสียเสร็จรูปออก พร้อมปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องก่อสร้างต้องติดตั้งรั้วกั้นตะกอนชั่วคราวแบบ (Temporary Silt Fence) (ดังรูปที่ 4) ความสูง 1 เมตร บริเวณริมคลองกระเจ็บ (กม.101+785) คลองกระเจ็บ (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนที่ชะล้างจากการพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนลงสู่แหล่งน้ำ และเมื่อดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการจัดเก็บรั้วกั้นตะกอนชั่วคราวออกและปรับสภาพพื้นที่เรียบร้อย - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Safety Net) (ดังรูปที่ 5) ใต้บริเวณโครงสร้างสะพานข้ามคลองกระเจ็บ (กม.101+785) คลองกระเจ็บ (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) ทำจากโพลีเอทิลีนที่มีความหนาแน่นสูง (HDPE) ซึ่งจะสามารถกระจายการรับน้ำหนักได้ดียิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษ 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 20/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>วัสดุก่อสร้างสูงส่งแหล่งน้ำ และเมื่อดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการจัดเก็บเศษวัสดุ ป้องกันเศษวัสดุตกหล่นให้ออกเรียบร้อย</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้าง ต้องดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) ด้วยวิธีการเจาะเสาเข็ม กำหนดให้ใช้สารละลายโพลิเมอร์ เพื่อใช้เป็นสารละลายรักษาเสถียรภาพหลุมเจาะขณะทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้าง ต้องนำสารละลายโพลิเมอร์ที่ใช้แล้วเก็บรักษาในถังเก็บที่แข็งแรงไม่มีการรั่วซึม และนำไปกำจัดทิ้งในหลุมฝังกลบในพื้นที่ก่อสร้างด้วยการผสมสารละลายโพลิเมอร์กับวัสดุธรรมชาติ ได้แก่ ซีเมนต์ เศษหิน ฟางข้าว และนำไปถมบริเวณแนวเขตทางโครงการ</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 21/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการดำเนินการอยู่จนผิวจราจรไม่มีกิจกรรมโดยอยู่ในน้ำ จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพของน้ำผิวดิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
1.4 อากาศและบรรยากาศ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- การดำเนินการกิจกรรมในระยะการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างพิจารณาขึ้นทาง และการก่อสร้างสะพาน จะส่งผลให้เกิดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในช่วง 7.6- 188.79 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าอยู่ในช่วง 10.2-226.91 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.31-89.31 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 0.04-26.72 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งพบว่าค่าการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ส่งผลให้คุณภาพ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการปล่อยมลพิษทางอากาศที่เกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก และให้ดับเครื่องยนต์เมื่อไม่ใช้งาน</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนได้ทราบ ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน โดยแจ้งแผนการดำเนินงาน ลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>(1) พื้นที่ดำเนินการ : ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่รอบทางหลวงด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี (ดังรูปที่ 2) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ - สถานีที่ 2 ว.พ.ต.เมืองเก่า - สถานีที่ 3 ชุมชนบ้านนา <p>(2) คัดยึตรวดวัด : จำนวน 6 คัดยึตรวด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ความเร็วลมและทิศทางลม

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 22/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	อากาศเปลี่ยนแปลงไป แต่ยังคงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกอบกับพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่โล่งมีการกระจายตัวของมลสารในบรรยากาศที่ดี ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงสั้นๆ ตามแผนงานการก่อสร้างของโครงการ เพื่อไม่ให้ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเกิดขึ้นเป็นบริเวณกว้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการฉีดพรมน้ำบริเวณผิวทางของแนวถนนโครงการที่ยังไม่ได้ก่อสร้างผิวทางถาวรอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือให้เพิ่มเติมหรือปรับลดตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมให้รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดความเร็วของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด ในกรณีวิ่งผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม และแหล่งที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) <p>(3) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ตัวแทนจุดแล้ง และตัวแทนจุดฝุ่น ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการ</p> <p>(4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหาบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 23/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำความสะอาดแบบเปียกกำจัดเศษดิน โคลน ทราช ที่ตกหล่นอยู่บนผิวถนนรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ โดยไม่ให้มีเศษวัสดุเหลืออยู่บนผิวการจราจร เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จากผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศ ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (CALINE-4) พบว่ากิจกรรมการคมนาคมของโครงการ ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2585 ส่งผลทำให้มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในช่วง 8.2-127.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าอยู่ในช่วง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 24/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	10.9-161.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) โดยมีค่าอยู่ในช่วง 0.7-9.8 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกกรณี ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการกระจายตัวของมลสารในบรรยากาศที่ดี ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ - สำหรับกิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวงในระยะดำเนินการเป็นการดำเนินงานในระยะเวลายาวนาน และมีได้ใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณของมลพิษทางอากาศและการฟุ้งกระจายของฝุ่น		
1.5 เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ด้วยวิธีการคำนวณตาม สมการจาก Federal Transit Administration (FTA) พบว่ากิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลและเครื่องมือต่าง ๆ ก่อให้เกิดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นบริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง อุปกรณ์ก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด และใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่วิ่งผ่านชุมชน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเสียงดังรบกวนประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) พื้นที่ดำเนินการ : ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี (ดังรูปที่ 2) ได้แก่ - สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ - สถานีที่ 2 รพ.สต.เมืองเก่า - สถานีที่ 3 ชุมชนบ้านนา

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลมวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 25/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	มีค่าระดับเสียง 70.8-73.8 เดซิเบลเอ และชุมชนบ้านนา มีค่าระดับเสียง 67.8-71.2 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) ตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนได้ทราบ ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน โดยแจ้งแผนการดำเนินงาน ลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องบริหารจัดการช่วงเวลาในแต่ละกิจกรรมการก่อสร้างไม่ให้ คาบเกี่ยวกัน เพื่อลดผลกระทบจากเสียงของอุปกรณ์ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดเตรียมพนักงานเพื่อควบคุมดูแล บำรุงรักษา หรือตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง - กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้อง	(2) ดัชนีตรวจวัด : จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq24hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L90) - ระดับเสียงกลางคืน-กลางคืน (Ldn) (3) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนทำการและวันหยุด) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ตัวแทนฤดูแล้ง และตัวแทนฤดูฝน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง (4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหาบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลมวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 26/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>รับดำเนินการแก้ไข และหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบก่อนจะดำเนินการก่อสร้างต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยใช้วัสดุกันเสียงประเภทอะคริลิก (ดังรูปที่ 6) ความหนา 15 มิลลิเมตร เป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง ความสูง 2.5 เมตร โดยมีตำแหน่งที่ต้องดำเนินการติดตั้งบริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ และชุมชนบ้านบาน - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง กรมทางหลวงต้องดำเนินการสอบถามความเห็นของประชาชนในชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ และ ชุมชนบ้านบานอีกครั้ง ว่าต้องการให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวหรือไม่ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประเมินผลกระทบด้านเสียง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ TNM พบว่ากิจกรรมการคมนาคมของโครงการ ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของระดับเสียงต่อพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อม ช่วงปี พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2585 พบว่ามีระดับเสียงมีค่าอยู่ในช่วง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรับดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(1) พื้นที่ดำเนินการ : ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี (ดังรูปที่ 2) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักงานปฏิบัติงานการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 27/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>49.5 - 72.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีที่ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงริมเขตทางบริเวณชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ โดยเลือกใช้วัสดุประเภทอะคริลิก ความหนา 6.0 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission loss เท่ากับ 22.0 เดซิเบลเอ ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง มีความสูง 2.5 เมตร และความยาว 477 เมตร (กม.101+761-102+239) โดยมีค่า M_0 มีค่าเท่ากับ 0.34 โดยค่าระดับเสียงที่เลี้ยวผ่านความสูงของกำแพงมีค่าเท่ากับ 9.6 เดซิเบลเอ ค่าระดับเสียงที่ลดลงผ่านกำแพงกันเสียง พบว่าค่าระดับเสียง ในปี พ.ศ.2566 ถึง พ.ศ.2585 มีค่าลดลงเท่ากับ 63.2 เดซิเบลเอ - กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลลักษณะและตำแหน่งของกำแพงกันเสียง และสอบถามความคิดเห็นประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ก่อนดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง 	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 2 รพ.สต.เมืองเก่า - สถานีที่ 3 ชุมชนบ้านบาน (2) ดัชนีตรวจวัด : จำนวน 4 ดัชนี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq24hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L90) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) (3) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ตัวแทนฤดูแล้ง และตัวแทนฤดูฝนใน 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ หากผลการตรวจวัดมีค่าไม่เป็นมาตรฐานกำหนดให้ยกเลิกการติดตามเฝ้าระวัง แต่หากพบว่ามีความถี่มาตรฐานให้ดำเนินการติดตามต่อไปที่ 5, 10, 15 และ 20 (4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหาบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักงานปฏิบัติงานการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 28/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 สัตว์เลี้ยง	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีระดับความรุนแรงจากผลกระทบและเครื่องเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 0.004 - 0.444 และ 0.013 - 0.636 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบพบว่า ระดับความรุนแรงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ไปจนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความรุนแรงที่อ่อนช้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เฉพาะช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการดำเนินชีวิตในชีวิตรประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนได้ทราบ ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน โดยแจ้งแผนการดำเนินงาน ลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแบบประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <p>- กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้าง และรีบดำเนินการแก้ไขหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบก่อนจะดำเนินการก่อสร้างต่อไป</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงานแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 29/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ในระยะดำเนินการ ระดับความรุนแรงจากผลกระทบ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.010 - 0.075 มิลลิเมตร/วินาที พบว่า ระดับความรุนแรงจากผลกระทบอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ตามมาตรฐาน Richter และ Meiser โดยระดับความรุนแรงที่อ่อนช้ำในระดับไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคาร ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน จากการคมนาคมของโครงการกรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 ระบบนิเวศ	<p>ระบบนิเวศบนบก</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- การดำเนินในระยะก่อสร้างในพื้นที่เขตทางเดิมสภาพพื้นที่ปัจจุบันพบว่ามีการทำเกษตรกรรม หรือการทำนาข้าว มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนข้างแนวเส้นทาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงานแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 30/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เป็นระยะ การดำเนินกิจกรรมมีการนำน้ำออกบางส่วนเพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างแล้วนั้น คาดว่าส่งผลกระทบต่อการเล่นน้ำของประชาชนบริเวณโดยรอบ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาและการคมนาคมบนทางหลวง ดำเนินการอยู่บนผิวจราจร จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเล่นน้ำของประชาชนบริเวณโดยรอบ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	ระบบนิเวศทางน้ำ ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระเจ็ด (กม.101+785) คลองกระเจ็ด (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) มีการก่อสร้างตอม่อและเสาเข็มลงไปในลำน้ำส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำและคุณภาพน้ำผิวน้ำบริเวณดังกล่าว และอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ ส่งผลให้เกิดการปนเปื้อนในน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวน้ำอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 31/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	น้ำที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและดำรงชีวิตสัตว์น้ำในดิน ทั้งจากการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำมีดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง (2.03-2.31) อีกทั้งเกิดการพังกระเจ็ดของตะกอนดินในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความขุ่นของน้ำขึ้นมาได้ ส่งผลต่อการปนเปื้อนของสารพิษของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ทั้งนี้ การผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวน้ำ ประเภทที่ 4 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ซึ่งพบว่าปริมาณของแอมโมเนียไนโตรเจน มีค่าอยู่ในช่วง 188-264 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำที่มีชีวิตในน้ำ โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบตลอดระยะก่อสร้างสะพาน จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง		

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 32/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา และการคมนาคมบนทางหลวง ดำเนินการอยู่บริเวณจราจรไม่มีกิจกรรมโดยอยู่ในลำน้ำ จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของน้ำผิวดินที่จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง จำเป็นต้องมีการนำดินไม้ที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างออก ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างช่วง กม.100+000 ถึง กม.105+500 จำนวน 621 ตัน ทั้งนี้จากการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ทั้งหมด 63 ชนิด สัตว์ที่พบส่วนใหญ่เป็นนกจัดอยู่ในกลุ่มของนกทุ่งที่อาศัยและหากินในพื้นที่เกษตรนาข้าว และกลุ่มสัตว์ไม่มีวิธินทาง รวมทั้งพื้นที่ที่มีสภาพเปิดโล่งหรือบริเวณที่มีต้นไม้ขึ้นกระจัดกระจายทั่วไป แต่ไม่มีลักษณะต่อเนื่องจนมีสภาพเป็นป่า การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อการรบกวน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การแผ้วถางพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ในเขตพื้นที่เขตทางให้ผู้รับจ้างก่อสร้างกระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยหลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้นอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นแหล่งอาศัยและหากินของสัตว์ป่าและสัตว์เรือนยอด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดข้อห้ามและควบคุมแรงงานในสังกัดไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงอย่างเข้มงวด - ระหว่างการก่อสร้าง หากผู้รับจ้างก่อสร้างพบสัตว์ป่าต้องให้ออกสกับสัตว์ได้หลบภัยออกไปจากพื้นที่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 33/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	แหล่งอาศัย แหล่งหากิน แหล่งหลบภัย และเส้นทางการเดินทางของสัตว์ในระบบนิเวศเพียงเล็กน้อย ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ - การดำเนินกิจกรรมงานการก่อสร้าง มีการใช้เครื่องจักรในการดำเนินการ ทั้งนี้หากมีการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil spill) ผู้สิ่งแวดล้อมอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศได้ แต่เนื่องจากโครงการมีการใช้งานของเครื่องจักรเพียงเล็กน้อย โอกาสที่สัตว์จะมีปนเปื้อนน้ำมันเครื่องจากกิจกรรมได้น้อยมาก ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ	บริเวณนั้นได้อย่างปลอดภัย หรือด้วยการช่วยเหลือ หากพบว่ามีสภาพจำเป็นและดีกว่าให้สัตว์ป่าเคลื่อนย้ายออกไปเอง แล้วนำไปปล่อยในพื้นที่ใกล้เคียงที่เหมาะสมกับสัตว์ป่าแต่ละชนิด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการรั่วไหลของสารเคมีจากน้ำมันเครื่องของเครื่องจักรในระยะก่อสร้าง - หากผู้รับจ้างก่อสร้างพบว่ามีการทำรังวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้ทำการเคลื่อนย้ายรังและไข่ของสัตว์ป่าไปไว้ในพื้นที่ที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่มีสภาพเหมาะสม - ในกรณีผู้รับจ้างก่อสร้างพบสัตว์ป่าหายากใกล้สูญพันธุ์และพบว่ามีการทำรังวางไข่ของสัตว์ป่าหายากใกล้สูญพันธุ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างแจ้งเจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ที่มีอำนาจในการเคลื่อนย้าย ดูแลสัตว์ป่าหายากและใกล้สูญพันธุ์ เพื่อนำไปอนุบาลให้แข็งแรง ก่อนจะปล่อยกลับคืนสู่ธรรมชาติต่อไป	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 34/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการขนถ่ายของเสีย แหล่งกากิน แหล่งหลบภัย และเส้นทางเดินเท้าของสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
2.3 พืชในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง จำเป็นต้องมีการนำต้นไม้ที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างออก ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างช่วง กม.100+000 ถึง กม.105+500 รวมทั้งสิ้น 621 ต้น ซึ่งเป็นชนิดพันธุ์ที่สามารถพบได้ทั่วไป จำนวน 138 ต้น และพันธุ์ไม้หวงห้ามประเภท ก จำนวน 358 ต้น การดำเนินการทำไม้จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ ซึ่งก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายไม้หวงห้ามประเภท ก จำนวน 358 ต้น จำเป็นต้องขออนุญาตจากกรมป่าไม้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้บริเวณดังกล่าวมีจำนวนต้นไม้ในพื้นที่เขตทางลดลง ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เพียงเล็กน้อย เนื่องจากพื้นที่ศึกษา	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การตัดฟันหรือล้อมย้ายไม้หวงห้ามตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ.2530 ในเขตพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 358 ต้น เขตทางหลวง ฉะเชิงเทรา ต้องดำเนินการแจ้งกรมป่าไม้ เพื่อขออนุญาตทำไม้ในเขตทางหลวง - หลังจากตัดเขตทางหลวงฉะเชิงเทรา ยื่นขออนุญาตทำไม้ในเขตทางหลวงแล้ว เจ้าหน้าที่จากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 ปราจีนบุรี จะลงสำรวจต้นไม้ตามแนวเขตทางร่วมกับกรมทางหลวง และผู้รับจ้างก่อสร้าง โดยบันทึกชนิดต้นไม้ จำนวน และตำแหน่ง และสถานะการของต้นไม้ที่พบ พร้อมทั้งแสดงตำแหน่งต้นไม้ที่จะถูกตัดหรือล้อมย้าย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) พื้นที่ดำเนินการ : พื้นที่ปลูกต้นไม้ของบริเวณศูนย์ฝึกอบรมทางหลวงชนบท หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา กองบัญชาการกองทัพบก ตำบลท่าถ่าน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา (2) ดัชนีการตรวจวัด : ได้แก่ อัตราการรอด อัตราการเจริญเติบโต และการบำรุงรักษา (3) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินติดตามตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง (4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหางานบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 35/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงานบริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่อนุรักษ์/พื้นที่ป่าไม้ และต้นไม้บริเวณดังกล่าวให้ประโยชน์เพียงแต่ให้ความร่มรื่น สร้างความร่มเงาภายในเขตทางหลวง และเป็นที่พักพิงของสัตว์จำพวกนก ไม่ได้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย หรือแหล่งหากินที่สำคัญของสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศปานกลาง	- เมื่อกรมป่าไม้อนุญาตให้ดำเนินการทำไม้ในเขตทางหลวง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่ต้องรื้อย้ายด้วยสีที่ชัดเจนเพื่อเตรียมการขุดล้อม/รื้อย้ายออกไปจากพื้นที่ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการรั่วไหลของสารเคมีจากน้ำมันเครื่องของเครื่องจักรในระยะก่อสร้าง	
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาไม่มีการตัดฟันต้นไม้เพิ่มเติม ดังนั้นคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
2.4 สิ่งมีชีวิตหายาก	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - สภาพพื้นที่ปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเป็นหลักโดยเฉพาะพื้นที่นา พันธุ์ไม้ที่พบในพื้นที่สำรวจไม่อยู่ในรายชื่อพืชถิ่นเดียว และไม่พบพืชพรรณที่มีสถานภาพที่ถูกคุกคาม และจากการจำแนกสถานภาพสัตว์ในระบบนิเวศที่สำรวจพบใน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสัตว์และพืชในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 36/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงานบริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	พื้นที่ศึกษา ตามสถานภาพอนุรักษ (ชนิด) IUCN และสถานภาพตามกฎหมายไม่พบสัตว์ที่อยู่ในสถานะใกล้สูญพันธุ์ (Endangered species) ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากที่มีความสำคัญในพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ		
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการตัดฟันต้นไม้เพิ่มเติม และแหล่งหากินที่สำคัญของสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การคมนาคมขนส่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างกิจกรรมดังกล่าวส่งผลให้เกิดการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร และปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้างและลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) พื้นที่ดำเนินการ : ตลอดแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ช่วง กม.100+000 ถึง 105+000 (2) วิธีดำเนินการ : สำรวจสภาพการชำรุดเสียหายบนเส้นทางขนส่งวัสดุ ได้แก่ ปริมาณรถที่เข้าออกพื้นที่โครงการ จำนวนและสาเหตุการเกิด

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 37/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ค่อนข้างสั้น แคเพียงชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ - กิจกรรมการก่อสร้างที่จำเป็นจำต้องกันแนวเขตการก่อสร้าง และปิดช่องทางการจราจรเพื่อทำการเบี่ยงการจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้าง กิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการศึกษาและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 กม. 100+000 - กม. 105+500 ตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง - การดำเนินการในระยะก่อสร้างโครงการต้องใช้รถขนส่งสำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการบนทางหลวง 304 ทั้งนี้ จากผลการคาดการณ์ พบว่ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราส่วนของปริมาณจราจร (V/C Ratio) อยู่ในระดับพอใช้ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ในงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวง (กรมทางหลวง, 2561) - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้แก่ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์จราจรที่ใช้ในงานก่อสร้าง และดำเนินการติดตั้งป้ายและอุปกรณ์ เพื่อเป็นเครื่องมือในการแนะนำแนวทางผู้ใช้ทางให้ผ่านบริเวณการก่อสร้างไปได้อย่างสะดวก และปลอดภัย เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่พยายามให้ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตรายเนื่องจากมีการก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า เวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น เวลา 16.00-19.00 น. เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจร - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องใช้ผ้าใบคลุมส่วนท้ายของรถบรรทุกให้	อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางของการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ (3) ระยะเวลาและความถี่ : รวบรวมสถิติ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเดือนละ 1 ครั้ง และสำรวจความเสียหายของถนนโครงข่าย ปีละ 1 ครั้ง (4) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหาบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 38/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มิดชิด เพื่อป้องกันการรบกวนของเสียงรบกวน</p> <p>กีดขวางการจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบโดยใช้พื้นที่ภายในเขตทางเท่านั้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง อุปกรณ์ก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 304 ตามที่กฎหมายกำหนด จำกัดความเร็วในช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกวดขันพนักงานขับรถของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด - กรณีมีผู้จราจรชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 39/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่ได้มีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง จากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการแก้ไขเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางและป้องกันอุบัติเหตุในระยะก่อสร้างของโครงการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์และแนะนำเส้นทางจะสามารถเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างให้ประชาชนในพื้นที่ และผู้ใช้ทางรับทราบเส้นทางเลี่ยงการจราจรระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดวันทีแน่นอนในการเข้าดำเนินการ ซึ่งทางโครงการใช้ระยะเวลาไม่เกิน 1 วันในการรื้อย้ายและก่อสร้างทางเชื่อมชั่วคราว โดยจะใช้กัญญาแอสฟัลต์ที่รื้อออกจากช่องจราจรเดิมใช้เป็นผิวทางชั่วคราวในการเข้า-ออก และวางท่อระบายน้ำใหม่ (โดยตามระเบียบผู้ขออนุญาตต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด กรณีที่กรมทางหลวงมีการปรับปรุงสายทางแต่ในทางปฏิบัติโครงการยินดี 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 40/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ช่วยเหลือในการก่อสร้าง) ทดแทนทางเชื่อมบางส่วนและท่อระบายน้ำเดิมที่ถูกรื้อออก - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายจำกัดความสูงก่อนถึงจุดกลับรถได้สะพานบก (กม.100+700) กำหนดให้ติดตั้งป้ายจำกัดความสูงของช่องลอดน้อยกว่า 3 เมตร สะพานข้ามคลองกระจับ (กม.102+050) กำหนดให้ติดตั้งป้ายจำกัดความสูงของช่องลอดน้อยกว่า 2.5 เมตร เพื่อห้ามผู้ขับขี่รถที่มีความสูงหรือเมื่อรวมความสูงของรถ กับช่องที่บรรทุกเกินกว่าตัวเลขที่กำหนด เข้าใช้ทาง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายห้ามกลับรถบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าลาด (กม.105+375) กำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามรถ 6 ล้อขึ้นไปกลับรถ	
	ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ เมื่อเปิดให้บริการ จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ในปี 2566-2585 พบว่าระดับการให้บริการของถนนในโครงการอยู่ในระดับ A และ B ซึ่งสามารถตอบสนอง	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงต้องดำเนินการซ่อมแซมถนนบนเส้นทางโครงการให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนใน	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 41/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ต่อวัตถุประสงค์โครงการเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และเสริมสร้างโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์ ดังนั้นทำให้สภาพการจราจรบนถนนโครงข่ายทางหลวงมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	บริเวณที่มีการซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้งานทราบล่วงหน้าจนถึงจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ	
3.2 สาธารณูปโภค	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมของโครงการจำเป็นต้องดำเนินการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าแสงสว่างที่ติดตั้งอยู่บริเวณขอบทางของถนนบริเวณที่เป็นจุดโค้ง จุดกลับรถและทางแยก ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องมีการรื้อย้ายจำนวน 40 ต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคกีดขวางต่อการก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางที่สัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างในตอนกลางคืน และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ทางในระยะก่อสร้างได้ โดยมีขอบเขตเฉพาะพื้นที่ที่ดำเนินการรื้อย้ายเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - สำหรับการดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่คันทางที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมไม่มีสิ่งสาธารณูปโภคที่จำเป็นต้องรื้อย้ายเพื่องานก่อสร้างโครงการ เนื่องจากเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและท่อประปาของการประปา	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องนำแผนการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่างให้กับกรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงแจ้งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอพนมสารคาม ทราบล่วงหน้าเพื่อจะได้เตรียมงบประมาณในการรื้อย้าย รวมทั้งเพื่อให้หน่วยงานอื่นๆ เตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ (ถ้ามี) เพื่อให้ช่วงเวลาการเกิดผลกระทบสั้นที่สุด - ผู้รับจ้างก่อสร้างประสานงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอพนมสารคาม ให้ดำเนินการระหว่างช่วงเวลา 9.00-15.00 น. หรือดำเนินการในช่วงวันทำงานในวันจันทร์-วันศุกร์ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณโครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 42/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ส่วนภูมิภาคนี้อยู่เขตทางหลวงเดิม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ	- กรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชน จากงานรื้อย้ายระบบเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือสร้างความเสียหาย ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยด่วน	
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีความจำเป็นต้องมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่โครงการ ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสาธารณูปโภค	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมแล้ววางและปรับพื้นที่ งานการก่อสร้างถนนชั่วคราวสำหรับงานก่อสร้าง งานการก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดินถมคันทาง งานผิวทางและชั้นทาง การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ หากดำเนินการในช่วงฤดูฝนอาจมีการชะไหลของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ส่งผลให้การระบายบริเวณพื้นที่โครงการคั่งเงิน หรืออุดตันจนกระทั่งเกิดปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวทางได้ ประกอบกับพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมระดับ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินและคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงที่มีฝนตกหนัก และใช้ระยะเวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเพื่อลดและป้องกันผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมดูแลงานก่อสร้างไม่ให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงไปในแหล่งน้ำ รวมทั้งจัดเก็บ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 43/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	4 (เกิดพื้นที่น้ำท่วม 1-2 ปี) ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำบริเวณพื้นที่โครงการที่จะส่งผลให้การระบายบริเวณพื้นที่โครงการ ส่งผลกระทบเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในเฉพาะช่วงที่ฝนตกเท่านั้น และมีขอบเขตของผลกระทบจำกัดเพียงแค่บริเวณจุดระบายน้ำจากแนวเส้นทางลงแหล่งน้ำเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ - งานก่อสร้างสะพานข้าม คลองกระเจ็ด (กม.101+785) คลองกระเจ็ด (กม.102+050) และคลองท่าลาด (กม.105+375) ไม่มีการก่อสร้างฐานรากต่ำกว่าระดับดินเดิม แต่จะต้องมีการขุด/ตัดดินเพื่อปรับแนวตลิ่งเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามคลอง แล้วการดำเนินงานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้เกิดขวางการไหลของน้ำจากการก่อสร้างสะพาน เป็นสาเหตุทำให้ลำน้ำนั้นตื้นเขินได้ โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบตลอด	วัดก่อสร้างให้เรียบร้อยเพื่อไม่ให้เกิดขวางต่อการระบายน้ำ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะดำเนินการขุดร่องระบายน้ำข้างทาง ตามที่ระบุไว้ในแบบก่อสร้าง เพื่อให้ไหลลงร่องระบายน้ำและไหลสู่คลองธรรมชาติที่มีอยู่ในพื้นที่	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 44/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะก่อสร้างโครงการ จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมระยะดำเนินการและบำรุงรักษา การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการเพื่อดำเนินการต่อความยาวท่อระบายน้ำจำนวน 2 แห่ง ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระเจียวตามแนวคันทางใหม่จำนวน 2 จุด และการปรับปรุงสะพานข้ามคลองท่าลาดให้มีความยาวช่วงสะพานมากขึ้น และไม่ส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ/ระบบควบคุมน้ำท่วมและระบายน้ำที่มีอยู่เดิม ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจจะก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน หากพบว่ามีกระแสน้ำของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าวจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขบวนการระบายน้ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
3.4 การเกษตร	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างที่เป็นจำต้องกันแนวเขตการก่อสร้าง และปิดช่องทางการจราจรเพื่อทำการเบี่ยงการจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการศึกษาและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบริเวณ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ก่อสร้างภายในเขตทางโครงการเท่านั้น ต้องไม่ดำเนินการก่อสร้างนอกเขตทาง เพื่อไม่ให้รบกวนพื้นที่การเกษตร 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 45/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ทางหลวงหมายเลข 304 กม.100+000 - กม.105+500 อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางเกษตรกรรม และพบว่าปัจจุบันมีมีจุดเชื่อมต่อทางที่ประชาชนและเกษตรกรใช้ในการเดินทางไปยังพื้นที่เกษตรกรรม ทั้งสิ้น 15 จุด การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางที่เกษตรกรใช้เป็นประจำ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนในพื้นที่และเกษตรกรใช้เป็นเส้นทางในการเดินทาง ตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ ดำเนินการอยู่ในเขตทางหลวงเดิมบนทางหลวงหมายเลข 304 กม.100+000 - กม.105+500 ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางที่เกษตรกร ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเปิดช่องทางบริเวณจุดเชื่อมกับเส้นทางเข้า-ออกพื้นที่แปลงเกษตรบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งสิ้น 15 จุด ให้เหมาะสม เพื่อให้เกษตรกรสามารถเดินทางเข้า-ออกพื้นที่แปลงเกษตรได้อย่างสะดวกและปลอดภัย - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดขวางถนนท้องถิ่นเข้าออกพื้นที่เกษตรกรรม 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 46/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.5 การใช้ที่ดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างของโครงการทั้งหมดดำเนินการอยู่ในเขตทางของโครงการ 80 เมตร การดำเนินการของโครงการใช้ระยะเวลาการก่อสร้างทั้งสิ้น 3 ปี คาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดแนวแนวเส้นทางโครงการในระยะประชิดโครงการ เนื่องจากปัจจัยสภาพพื้นที่และการสัญจรที่ยังไม่อำนวยความสะดวกพัฒนา จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทางของโครงการเท่านั้น ห้ามรุกล้ำพื้นที่นอกเขตทาง เพื่อลดการรบกวนพื้นที่และ กิจกรรมการใช้ที่ดินบริเวณที่ติดกับแนวเขตทางให้น้อยที่สุด 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา และการคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ ดำเนินการอยู่ในเขตทางหลวงเดิมบนทางหลวงหมายเลข 304 กม.100+000 - กม.105+500 ไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 47/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	<p>ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างจะทำให้ความสัมพันธ์ของชุมชนลดลง เนื่องจากภารกิจทางการเดินทางสัญจรทำให้การเดินทางไป-มาหาสู่ไม่สะดวก อาจทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนลดลงและมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปบ้าง รวมไปถึงประชาชนในชุมชนใช้เส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างเพื่อนบ้านในชุมชนไปวัด และโรงเรียน ได้แก่ วัดโพธิ์ใหญ่ วัดจอมมณี (วัดกองข้าว) รพ.สต.เมืองเก่า วัดหนองรี วัดนักบุญอันดณ และโรงเรียนจุฬาภรณ โดยครัวเรือนในชุมชนในพื้นที่ศึกษา ทั้ง 11 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านเมืองมด ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ ชุมชนหมู่ที่ 5 บ้านปลายกระบี่ ชุมชนหมู่ที่ 6 บ้านต้นกระด้าง ชุมชนหมู่ที่ 5 บ้านต้นกระบก ชุมชนหมู่ที่ 1 ท่ากระเทียม ชุมชนหมู่ที่ 2 เมืองเก่าชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านเอียงไค้ ชุมชนบ้านบาน ชุมชนตลาดท่า 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนและสถานประกอบการในพื้นที่ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 1 เดือน โดยมีรายละเอียดของข้อมูล ได้แก่ เหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน และช่องทางในการติดต่อหรือแจ้งเรื่องร้องเรียน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดทำการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 1 เดือน โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับ พื้นที่ดำเนินการโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้าง จำนวน 2 แห่ง คือ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 304 กม. 100+000 และจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>(1) พื้นที่ดำเนินการ/กลุ่มเป้าหมาย : พื้นที่ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ดังรูปที่ 3) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ทั้งสิ้น 4 กลุ่ม ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่รอบแนวเส้นทางสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มสถานประกอบการ <p>(2) เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ : ใช้วิธีการสัมภาษณ์</p> <p>กลุ่มเป้าหมายโดยแบบสอบถาม</p> <p>(3) ดัชนีการตรวจสอบ : ได้แก่ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างโครงการ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดชาวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 48/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เกรียน 1 และชุมชนตลาดท่าเกวียน 2 โดยส่วนใหญ่ มีความสัมพันธ์กันดีมีการไป-มาหาสู่กัน ซึ่งในช่วงที่ทำการก่อสร้างประชาชนที่ต้องสัญจรผ่านเส้นทางบริเวณก่อสร้างอาจได้รับความไม่สะดวกในการไป-มาหาสู่กันเช่นเดิมอาจมีผลต่อความรู้สึกก่อให้เกิดความรำคาญและสภาพจิตใจของผู้ใช้เส้นทาง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p>หมายเลข 304 กม.105+500 เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางรับทราบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อม โดยเคร่งครัดและมีความระมัดระวัง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 1 แห่งที่สำนักงานโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนที่สำคัญงานโครงการและแนวทางหลวง ฉะเชิงเทรา ทั้งนี้เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง และเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อ ร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบ 	<p>(4) วิธีการสำรวจ : กลุ่มครัวเรือนทำการสัมภาษณ์หัวหน้าครอบครัวหรือคู่สมรส ตามระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์</p> <p>(5) ระยะเวลาและความถี่ : ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 1 ครั้งต่อปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการ</p> <p>(6) ผู้รับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดหานักคณิตศาสตร์ (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลอวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 49/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>รับทราบโดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อผู้รับจ้างก่อสร้างได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการรวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว ตามขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม บริเวณ กม.101+500 (ถนนท้องถิ่นทางเข้าบ้านโรงอวน) ทั้งนี้ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการสอบถามความเห็นของประชาชนอีกครั้ง เพื่อนำประเด็นมาพิจารณาตามหลักวิศวกรรมและความปลอดภัย - ห้ามมิให้ผู้รับจ้างก่อสร้างวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างขวางทางเข้าออก และบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลอวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 50/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาและงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน กิจกรรมจะดำเนินงานอยู่บนเขตทางหลวงของโครงการ ไม่ได้มีการปิดกั้นเส้นทาง การเดินทางการเข้าออกของประชาชน ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อโครงสร้าง ความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ เมื่อเปิดให้บริการส่งผลก่อให้เกิดความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ทำให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนได้สะดวก และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางบวกระดับปานกลาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างโดยใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 51/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ มีการจ้างแรงงาน ประมาณ 100 คน ใช้ระยะเวลาประมาณ 3 ปี หรือ 900 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 25 วัน) ในกรณีที่มีการใช้จ่ายเฉลี่ยคนละประมาณ 250 บาท/วัน (ร้อยละ 50 ของรายได้) จะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนของเงินในท้องถิ่น ประมาณ 25,000 บาท/วัน ซึ่งเป็นปริมาณเงินที่ไม่มากนัก ซึ่งก่อให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจชุมชน ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจรายได้ของครัวเรือนที่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อทางบวกระดับต่ำ - การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อประกอบการของสถานประกอบการที่ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม.100+000 - กม.105+500 เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการค้าขายที่อาจลดลงตลอดช่วง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนและสถานประกอบการในพื้นที่ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 1 เดือน โดยมีรายละเอียดของข้อมูล ได้แก่ เหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อหรือแจ้งเรื่องร้องเรียนเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ - ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัดและมีความ ระมัดระวัง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 1 แห่งที่สำนักงานโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการและแขวงทางหลวง ฉะเชิงเทรา ทั้งนี้เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 52/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	การก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	<p>ร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง และเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการรวมทั้งตอบกลับข้อ ร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อผู้รับจ้างก่อสร้างได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการรวมทั้งตอบกลับข้อ ร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว ตามขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน - ห้ามมิให้ผู้รับจ้างก่อสร้างวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างขวางทาง เข้า-ออก และบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 53/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างโดยใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรับผิดชอบต่อบุติเหตุ ความเสียหาย หรือภัยอันตรายใดๆ อันเกิดจากการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง และต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับจ้างก่อสร้างและจากการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างช่วงด้วย (ถ้ามี) ความเสียหายใดๆ อันเกิดแก่สถานที่ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ทำขึ้น แม้จะเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรับผิดชอบต่อข้อบกพร่องให้คืนดีหรือเปลี่ยนใหม่โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับจ้างก่อสร้างเอง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรับผิดชอบต่อบุคลากรภายนอก ความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับจ้างรวมถึงผู้รับจ้างช่วง (ถ้ามี) หากกรมทางหลวงถูกเรียกร้องหรือฟ้องร้องหรือต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้อง 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 54/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ดำเนินการใดๆ เพื่อให้มีการวางผังผังให้กรรมทางหลวง โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับจ้างก่อสร้างเอง รวมทั้งผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องชดใช้ค่าเสียหายนั้นๆ ตลอดจนค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการเรียกร้องหรือถูกฟ้องร้องให้แก่กรรมทางหลวงพื้นที่ - การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อภารกิจขวางการเข้า-ออกสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างสามารถดำเนินกิจกรรมได้คราวละฝั่ง และต้องกำหนดทางเข้าออกชั่วคราว ที่มีความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้มาใช้บริการ	
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กิจกรรมจะดำเนินการอยู่ตามแนวเส้นทางของโครงการ ไม่ได้มีการปิดกั้นเส้นทางทางการเข้าออกของประชาชน จึงไม่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการประกอบธุรกิจของคนในชุมชน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 55/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- การพัฒนาโครงการในระยะเปิดให้บริการโครงการ คาดว่า จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชนในด้านบวก เช่น การเดินทางได้สะดวกสบายมากขึ้น มีส่วนช่วยในการเพิ่มโอกาสในการแข่งขันทางธุรกิจได้ดียิ่งขึ้น คาดว่า จะส่งผลให้เศรษฐกิจจะเติบโตขึ้นและภาพรวมดีขึ้น ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อทางบวกระดับปานกลาง - การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ เมื่อเปิดให้บริการส่งผลก่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวได้ ส่งผลต่อการเดินทางไปมา-หาสู่ของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อทางบวกระดับปานกลาง		
4.2 การสาธารณสุข	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบสุขภาพ ได้แก่ มลภาวะทางอากาศ เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนและอุบัติเหตุบนท้องถนนโครงการ ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการสามารถสัมผัสได้ทั้งการหายใจ การมองเห็น การได้ยิน และการรับรู้ความรู้สึก ทั้งนี้หาก	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคม อุบัติเหตุ และความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 56/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ได้รับผลกระทบต่อเนื่องเป็นเวลานานอาจมีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดโรค เช่น โรคที่เกี่ยวข้องกับระบบหายใจ โรคที่เกี่ยวข้องกับระบบการได้ยิน รวมทั้งการก่อตัวของฝุ่นละอองที่ไม่มีระบบการจัดการด้านสุขภาพที่ถูกละเลยซึ่งอาจก่อให้เกิดการแพร่กระจายของเชื้อโรคออกสู่ชุมชนภายนอกที่พื้ดิน ตลอดจนอาจส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการสาธารณสุขหากไม่มีแนวทางการจัดการปฐมพยาบาลเบื้องต้น โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นตลอดระยะช่วงการก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ประเด็นผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางด้านจิตใจ ได้แก่ ความวิตกกังวล ความเครียด ความเศร้า ความเครียด ความรู้สึกหงุดหงิด ความรำคาญ อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลให้เกิดความเครียดของชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้โครงการและผู้ที่ใช้เส้นทาง อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ที่ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นตลอดระยะเวลา</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบสุขภาพทั่วไปและฉีดวัคซีน เพื่อคัดกรองโรคติดต่อของชุมชนและพนักงานก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น พร้อมยาสามัญประจำบ้าน ได้แก่ กลุ่มยาบรรเทาปวดลดไข้ กลุ่มยาแก้แพ้ กลุ่มยาคุม กลุ่มยาแก้แพ้ กลุ่มยารักษาโรคปากและลำคอ กลุ่มยาแก้ปวดท้อง กลุ่มยาแก้ท้องเสีย เป็นต้น เพื่อการดูแลรักษาอาการเจ็บป่วยเล็กน้อยภายในพื้นที่อาคารสำนักงานก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน</p> <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานก่อสร้างไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงในกรณีฉุกเฉินและประสานงานกับสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ คือ โรงพยาบาลพนมสารคาม (เบอร์โทรศัพท์ 038-551-444) ไว้ล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากเป็นสถานพยาบาลระดับอำเภอที่มีความพร้อมทั้งบุคลากรทางการแพทย์และอุปกรณ์</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 57/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>- ในกรณีที่ไม่สามารถจัดการรับส่งผู้ป่วยฉุกเฉินได้ ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างโทรแจ้งหมายเลข 1669 โดยต้องบอกสถานที่เกิดเหตุ เส้นทาง จุดเกิดเหตุ ให้ข้อมูลรายละเอียดการเกิดเหตุของผู้ป่วยหรือผู้ได้รับการบาดเจ็บ ได้แก่ เพศ อายุ จำนวน ผู้ได้รับบาดเจ็บ ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น บอกระดับความรู้สึของผู้ป่วย และให้การช่วยเหลือผู้ป่วยเบื้องต้นตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ และรอทีมกู้ชีพรับผู้ป่วยเพื่อนำส่งโรงพยาบาล</p> <p>- ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบพบว่าประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบต่อปัญหาสาธารณสุขของชุมชน ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา และการคมนาคมบนถนนทางหลวงไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะส่งผลกระทบต่อ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเสนวดี)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฎิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 58/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อสุขภาพ ได้แก่ มลพิษทางอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ทั้งนี้จากผลการคาดการณ์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกด้าน ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ - การดำเนินงานของโครงการในระยะเปิดให้บริการโครงการ มีส่วนช่วยในการช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้เนื่องจากการปรับปรุงถนนทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน (กม. 100+000 - กม.105+500) ทำให้การจราจรสามารถไหลได้อย่างอิสระมีส่วนช่วยเสริมสร้างระบบอำนวยความสะดวกได้อย่างดี ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง 		
4.3 อาชีวอนามัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง และการเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างอาคาร เป็นกิจกรรมที่ดำเนินอยู่ในพื้นที่โล่ง การปฏิบัติงานของ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลนวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 59/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>คนงานทำไม่ได้สะดวก โดยไม่ต้องใช้ความชำนาญพิเศษ จึงมีโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงการบาดเจ็บต่อสุขภาพอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานเพียงเล็กน้อย ระยะเวลาก่อนปฏิบัติงานค่อนข้างสั้น ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ คาดว่าอาจส่งผลกระทบจากการบาดเจ็บต่อสุขภาพอนามัยของคนงานก่อสร้าง เนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานตลอดช่วงการก่อสร้าง และภายในหน่วยก่อสร้าง ก่อให้เกิดของเสีย/ขยะมูลฝอย/น้ำเสีย ซึ่งเป็นกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบจากโรคจากการทำงานของคนงาน มีความเสี่ยงของการได้รับเชื้อโรคตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีขนาดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - ส่วนงานจัดการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน จะส่งผลโดยตรงต่อการลดโอกาสความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานของคนงาน และป้องกันโอกาสที่จะเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ 	<p>และพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตั้งหน่วยพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ เพื่อรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันที - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตพื้นที่กคนงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เป็นต้น ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน และกำกับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลทุกครั้งที่ใช้ปฏิบัติงาน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน กำหนดให้ผู้ใช้ภายในเขตพื้นที่ก่อสร้างต้องสวมหมวกนิรภัย 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลนวัติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมายที่ 2564
หน้า 60/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	และอนามัยได้น้อยลงได้ค่อนข้างมาก จึงคาดว่าจะ ส่งผลกระทบทางระดับบวกลบกลาง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่ อาชีวอนามัย และความปลอดภัยประจำพื้นที่ ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพ คนงานก่อสร้างและพนักงานก่อนเข้าปฏิบัติงาน รวมถึงตรวจสอบสุขภาพพนักงานเป็นประจำทุกปี	
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและ บำรุงรักษา เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่บนผิวจราจร ไม่มีการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ และใช้ ระยะเวลาสั้นๆ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและความ ปลอดภัยของคนงานอย่างมีนัยสำคัญ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
4.4 อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการก่อสร้างที่จำเป็นจำต้องกันแนวเขต การก่อสร้าง และปิดช่องทางการจราจรเพื่อทำ การเบี่ยงการจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจ ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นจุด เสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงตาม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคนงาน ขนส่งอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 61/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	แนวเส้นทางโครงการบนทางหลวงหมายเลข 304 กม. 100+000 - กม.105+500 ตลอดช่วงการ ก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับ ปานกลาง - กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการจะ ทำให้ปริมาณจราจรบริเวณถนนโครงข่ายเพิ่มขึ้น โดยรถของโครงการจะใช้เส้นทางร่วมกับ ประชาชนในงานขนถ่าย ย้าย บนทางหลวงทาง หลวงหมายเลข 7 331 3551 304 314 365 3200 และทางหลวงชนบท ฉช.2004 อาจ ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็น จุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงตาม แนวเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างซึ่งกิจกรรมการ ขนส่งเกิดขึ้นตลอดช่วงการก่อสร้าง จึงมี ผลกระทบระดับปานกลาง - กิจกรรมการป้องกันความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อมี การสัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะส่งผล ให้ผู้สัญจรโดยลดปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดให้น้อยลง		

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 62/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ได้น้อยลงได้ค่อนข้างมาก จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อทางบกปานกลาง		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อ - การคมนาคมบนถนนทางหลวง จากเดิมจะมีปัญหาปริมาณจราจรหนาแน่น ดังนั้นเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม กม.100+000 - กม.105+500 แล้วเสร็จ การคมนาคมบนถนนทางหลวง เมื่อเปิดให้บริการส่งผลให้การคมนาคมสะดวกและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้ทางทั้งในระดับชุมชน อำเภอ และจังหวัดขึ้น จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 63/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 ความปลอดภัยในสังคม	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคม ได้แก่ งานเผ้วถาง/ปรับพื้นที่ การก่อสร้างถนนชั่วคราวสำหรับงานก่อสร้าง การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดินถมคันทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ งานโครงสร้างสะพาน งานก่อสร้างขึ้นทางและงานก่อสร้างผิวทาง เนื่องจากจะมีกลุ่มแรงงานของโครงการเข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยมีชุมชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์ใหญ่ หมู่ 1 ท่ากระเทียม และชุมชนตลาดท่ากระเทียม 1 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างถิ่น ลักษณะการเข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ จะมีลักษณะกลางวันทำงานก่อสร้างตลอดทั้งวัน และตอนเย็นหลังเลิกงานจะกลับไปพักผ่อนในพื้นที่บ้านพักคนงานที่ผู้รับจ้างก่อสร้างเตรียมไว้ให้ ซึ่งอาจเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง - การดำเนินงานของโครงการบำรุงเครื่องจักร และการทิ้งกากของเสีย/ขยะมูลฝอย/น้ำเสีย บริเวณสำนักงาน 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้อาสาสมัครในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด - กรณีที่ผู้รับจ้างจ้างคนงานต่างดาว จะต้องเป็นแรงงานต่างดาวที่ได้รับการจดทะเบียน ตามระเบียบกรมการจัดหางาน ว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรจำนวนการจ้างคนต่างดาว พ.ศ.2559 - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบประวัติคนงานก่อนเข้ารับปฏิบัติงาน โดยพนักงานต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับสารเสพติด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง พร้อมรูปถ่ายที่สำนักงานควบคุมงาน เมื่อเกิดเหตุหรือปัญหาข้อร้องเรียนจะได้มีการเรียกตรวจสอบได้ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 64/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ควบคุม/บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่ภายในบริเวณตำบลท่าด่าน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา จะมีกลุ่มแรงงานของโครงการเข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในบ้านพักคนงาน คาดว่าจะส่งผลกระทบการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคม ซึ่งอาจเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำนักงานของโครงการตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ดังนั้นจึงคาดว่าจะส่งผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีหัวหน้าคนงานคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมของคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบไม่ก่อความเดือดร้อนและปัญหาต่างๆ ให้กับผู้ที่อาศัยในชุมชนและพื้นที่โดยรอบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการกล่าวตักเตือน และมีบทลงโทษถึงขั้นไล่ออกในกรณีเกิดเหตุร้ายแรง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมของเหตุการณ์ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำความเข้าใจต่อคนงาน และเจ้าหน้าที่โครงการในการอยู่ร่วมกับชุมชนมีการสร้างความสัมพันธ์อันดีไม่ว่าใครทำให้ประชาชนมีความหวาดระแวงในทรัพย์สิน และให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติต่อประชาชนในพื้นที่อย่างเหมาะสม - ตำแหน่งอาคารสำนักงานและที่พักคนงานของโครงการตั้งอยู่บนที่ดินสงวนนอกเขตทางของกรมทางหลวง กม.107+600 ริมทางหลวงหมายเลข 304 ฝั่งขวาทาง ช้างโรงแรมพนมชิตี มีคนงานทั้งสิ้นประมาณ 100 คน ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดบ้านพัก 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 65/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>คนงานก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดพื้นที่ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้อยู่ห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร ▪ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องห้ามบุคคลภายนอกเข้ามาพักในบ้านพักคนงานโดยไม่ได้รับอนุญาต ▪ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดขอบเขตบ้านพักคนงานให้ชัดเจน หากพื้นที่แนวเขตอยู่ใกล้ชุมชนต้องดำเนินการติดตั้งรั้วที่บสูง 2.5 เมตร โดยล้อมรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างใช้ยา หรือสารกระตุน หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการ และเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัชย์ ศรีเลณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 66/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ค.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องใช้คนงานมากนัก โดยคนงานเข้ามาทำงานในช่วงเวลาสั้นๆ เป็นครั้งคราว และไม่มีบ้านพักคนงานในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านความปลอดภัยในสังคมอย่างมีนัยสำคัญ จึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
4.6 สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมในระยะก่อสร้างของโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพในชุมชน คือ งานแนวทางและปรับพื้นที่ และกิจกรรมการจัดการมูลฝอย/น้ำเสีย/บริเวณสำนักงานชั่วคราว/ที่พักพนักงาน/คนงาน โดยมีจำนวนคนงานทั้งสิ้น 100 คน คาดว่าจะก่อให้เกิดขยะ 0.17 ลบ.ม./วัน และน้ำเสีย 25 ลบ.ม./วัน ทั้งนี้ หากไม่มีการจัดการบำบัดน้ำเสียและกำจัดขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของโครงการอย่างเหมาะสมจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพในพื้นที่ได้ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรณรงค์และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะแต่ละประเภทที่จัดเตรียมไว้ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมคนงานห้ามกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงาน หรือในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรณรงค์ให้คนงานก่อสร้างร่วมกันคัดแยกขยะ โดยแบ่งเป็นขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ หรือขยะที่สามารถนำไปขายได้ ส่วนขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ต้องจัดพื้นที่เก็บกองให้เป็นระเบียบ และต้องไม่ให้กลิ่นออกนอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 67/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ค.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยทั้งหมด ไม่น้อยกว่า 0.17 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน (170 ลิตรต่อวัน) ไว้ในบริเวณอาคารสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ง่ายและสะดวกต่อการเข้าเก็บขนไม่ก้ำกัจัด โดยต้องจัดให้มีถังรองรับขยะแยกประเภทขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิด - ถังขยะเปียก (สีเขียว) 1 ถัง - ถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) 2 ถัง - ถังขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) 1 ถัง - ถังขยะอันตราย (สีแดง) 1 ถัง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีบ่อน้ำทิ้งขนาดไม่น้อยกว่า 16 ลบ.ม./วัน เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน เพื่อรวมกับน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจากบ่อเกรอะ เพื่อให้มีน้ำบางส่วนซึมลงดินและบางส่วนระบายไป - เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการขุดรื้อถังเกรอะ-กรองไว้รออากาศที่ติดตั้งได้ และปรับระดับพื้นที่ให้มีระดับใกล้เคียงกับบริเวณโดยรอบ	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 68/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนถนนทางหลวง เป็นการใช้เส้นทางบนถนนโครงการเท่านั้น ไม่ก่อให้เกิดขยะมูลฝอย ของเสีย หรือน้ำเสีย ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การบำรุงรักษาทางหลวง เป็นการซ่อมบำรุงผิวจราจรเท่านั้น มีจำนวนคนงานไม่มาก และไม่มีการก่อสร้างที่หักถนน ประกอบกับการดำเนินงานในช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
4.7 ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ได้แก่ งานแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ การก่อสร้างถนนชั่วคราวสำหรับงานก่อสร้าง การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดินถมคันทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ งานก่อสร้างขึ้นทาง งานก่อสร้างผิวทาง และงานก่อสร้างสัญญาณไฟจราจร ระบบไฟฟ้าและระบบแสงสว่าง กิจกรรมดังกล่าวอาจมีบางสิ่งกีดขวางที่รื้อย้ายออกมาบางส่วนถูกวางกองไว้บนผิวจราจร ทำให้ผู้ใช้ทางต้อง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 69/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ตลอดช่วงการก่อสร้าง จึงมีผลกระทบระดับปานกลาง - กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการจะทำให้ปริมาณจราจรบริเวณถนนโครงข่ายเพิ่มขึ้น โดยรถของโครงการจะใช้เส้นทางร่วมกับประชาชนในงาน การขนย้ายบนทางหลวงทางหลวงหมายเลข 7 331 3551 304 314 365 3200 และทางหลวงชนบท อช. 2004 ทำให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ตลอดช่วงการก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
4.8 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมที่คาดว่าจะทำให้เกิดเสียหายต่อโบราณสถานและโบราณวัตถุ จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เนื่องจากมีกิจกรรมการขุดดินที่อาจซึ่งอาจมีหลักฐานทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง และแรงสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 70/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ด.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โบราณคดีอยู่ใต้ดิน เช่น ซากโบราณสถาน ร่องรอยของเมืองโบราณ แหล่งเตาโบราณ โบราณวัตถุประเภทต่างๆ ฯลฯ อาจส่งผลกระทบต่อ การอนุรักษ์หรือทำให้เสียหายต่อ โบราณสถานและโบราณวัตถุที่มีความสำคัญที่ยังไม่มีการขุดค้นพบ ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อทางลบระดับปานกลาง</p> <p>- การดำเนินกิจกรรมเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีอยู่ภายในพื้นที่เขตทางทั้งนี้จากการตรวจสอบแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีภายในรัศมี 1 กิโลเมตร รอบแหล่งโบราณสถานและศิลปกรรม จำนวน 8 แหล่ง คือ วัดเมืองแมต วัดโพธิ์ใหญ่ วัดจอมมณี (วัดกองข้าว) วัดหนองรี วัดเมืองยาว วัดนักบุญอันตน ศาลเจ้าแม่กวนอิมวัดท่าเกวียน ระยะห่าง 350-800 เมตร ดังนั้นการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อคุณค่าของ สิ่ง และวัฒนธรรมเพื่อต่อแหล่งโบราณสถานดังกล่าว รวมทั้ง</p>	<p>- กรมทางหลวงประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ 1 เดือน เพื่อแจ้งรายละเอียดของโครงการ และแจ้งให้ทราบถึงการดำเนินงานในช่วงก่อสร้างโครงการ</p> <p>- หากมีการพบหลักฐานทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ใดๆ อาทิ เศษภาชนะ ดินเผา เครื่องมือหิน หรือแม้กระทั่งกระดูกคน เป้าต้นผู้รับจ้างต้องหยุดการดำเนินโครงการในบริเวณนั้นทันที และแจ้งสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ให้เข้ามาตรวจสอบและหาแนวทางการแก้ไขต่อไป</p> <p>- ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างและเจ้าของพื้นที่ร่วมดำเนินการตรวจสอบสภาพและถ่ายรูปรั้ว กำแพงบ้าน และตัวอาคาร และโครงสร้างแหล่งโบราณสถาน/ศาสนสถานแบบฟอร์ม (ดังรูปที่ 7) เพื่อบันทึกให้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของรั้ว กำแพง ตัวอาคาร และโดยรอบ ก่อนมีการก่อสร้างโครงการ และมี</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 71/84



บริษัท คอนซิลเทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซิลเทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ด.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ พบว่าไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารที่มีสถาปัตยกรรมเก่าแก่ ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ระยะเปิดให้บริการโครงการ กิจกรรมทั้งหมดดำเนินการอยู่ในเขตทางหลวงของโครงการ ทั้งนี้จากการคาดการณ์คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนี ซึ่งไม่มีกิจกรรมใดส่งผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน และรูปแบบการพัฒนาของโครงการออกแบบไม่มีส่วนของโครงสร้างที่จะส่งผลกระทบทำให้ทัศนียภาพแตกต่างไปจากเดิม ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p>การติดตามตรวจสอบเป็นระยะๆ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้างโครงการ</p> <p>- หากพบว่าเกิดความเสียหายต่อแหล่งโบราณสถาน อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องแจ้งสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี เพื่อให้เข้ามาตรวจสอบและหาแนวทางการแก้ไขและป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้น</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กฎหมาย 2564
หน้า 72/84



บริษัท คอนซิลเทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซิลเทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.9 สุนทรียภาพ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง อาจมีการกองวัสดุที่ไม่ใช้งานหรือขยะจากเศษวัสดุก่อสร้าง ไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและริมเขตทาง โดยมีขอบเขตการได้รับผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งเป็นเพียงบางส่วนของพื้นที่โครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างต้องจัดเก็บวัสดุ/อุปกรณ์ที่ใช้ในงานร้อยละ และเศษวัสดุ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และดำเนินการให้แล้วเสร็จในแต่ละวัน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรักษาความสะอาดภายในพื้นที่อยู่เสมอ โดยจะต้องจัดเก็บวัสดุ/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะจากเศษวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบและดำเนินการให้แล้วเสร็จในแต่ละวัน - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องจัดเก็บพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และถ้าพบว่าวัสดุที่ไม่ใช้แล้วให้นำออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็วหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องกำหนดจุดทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องดำเนินการล้อมรั้วกันเขตโดยรอบพื้นที่ และห้ามนำขยะทั่วไปมาทิ้งรวมกับขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างโดยเด็ดขาด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการปลูกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทาง (Sodding) เช่น หญ้านวลน้อย 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 73/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>กระตุบหนองเลื้อย ก้ามปูหลุด เกสัดแก้ว เป็นต้น ภายหลังจากก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ เพื่อการลด การชะล้างหน้าดิน และเสริมทัศนียภาพที่สวยงาม บริเวณริมทางหลวงดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 กม.100+000 ถึง กม.102+350 กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) บริเวณไหล่ทางด้านซ้าย ▪ ช่วงที่ 2 กม.102+350 ถึง กม.104+757 กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) บริเวณไหล่ทางและเกาะกลาง ▪ ช่วงที่ 3 กม.104+757 ถึง กม.104+850 กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) บริเวณเกาะกลาง ▪ ช่วงที่ 4 กม.104+850 ถึง กม.105+500 กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดิน (Sodding) บริเวณเกาะกลาง 	

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเดณวิติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 74/84



บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ เนื่องจากไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้าง ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ - รูปแบบการพัฒนาของโครงการทางหลวง ไม่มีส่วนของโครงสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพแตกต่างไปจากเดิม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิฑ์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

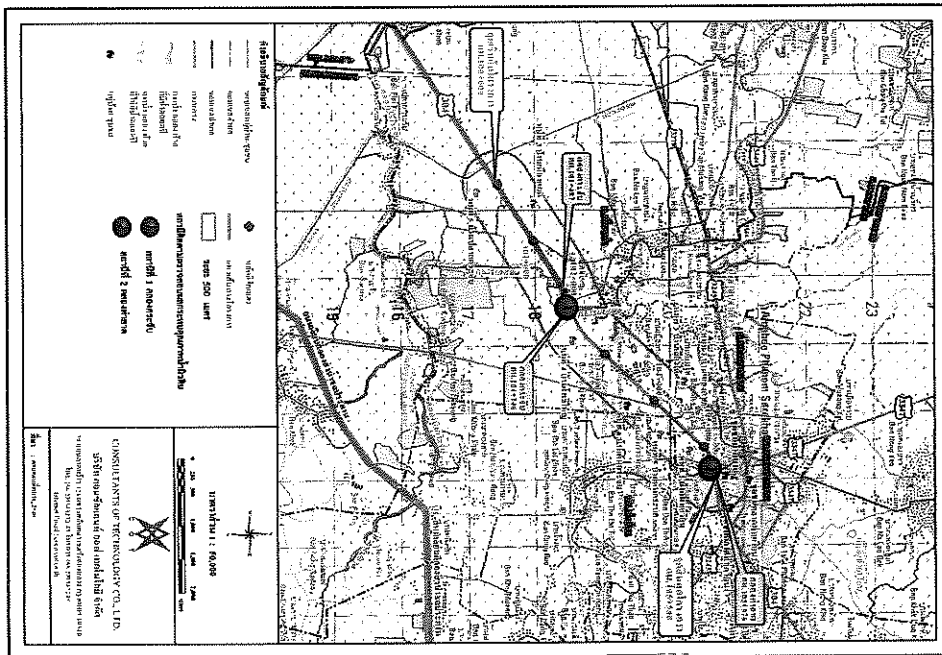
กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 75/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

รูปที่ 1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบคุณภาพน้ำผิวหน้าของโครงการ



แบบ สผ.1

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน

ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

ลงชื่อ.....
(นายสุรัช ศรีเลณวิฑ์)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 76/84



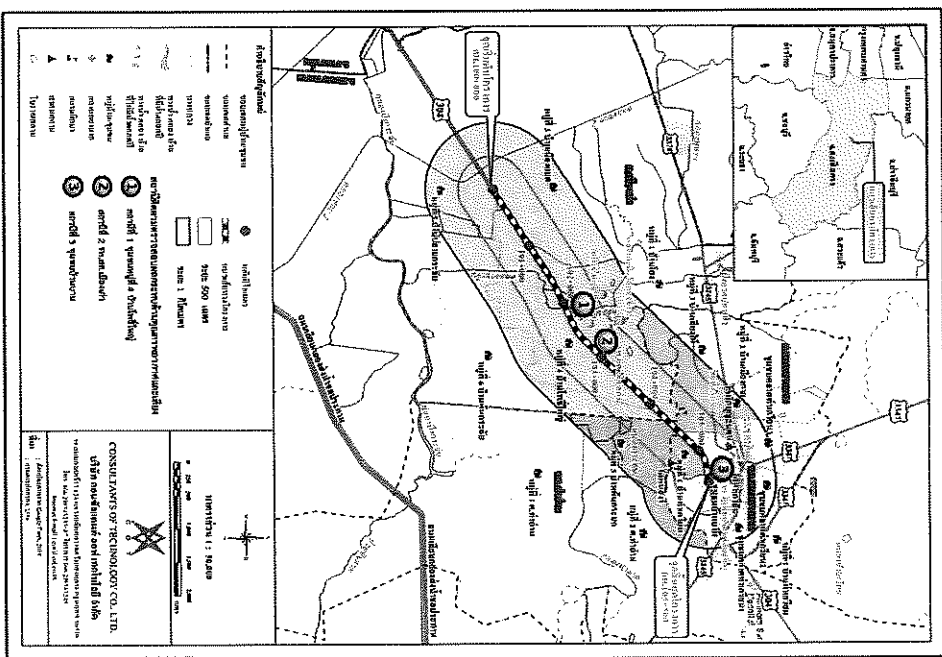
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรรวมค่าผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงหมายเลข 304 อะเงะฮิงทรา - ค.เงาหินซ้อน
ตอน ค.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 2 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพและเสียงของโครงการ

ลงชื่อ.....
(นายสุชัย ศรีสมศรี)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 77/84



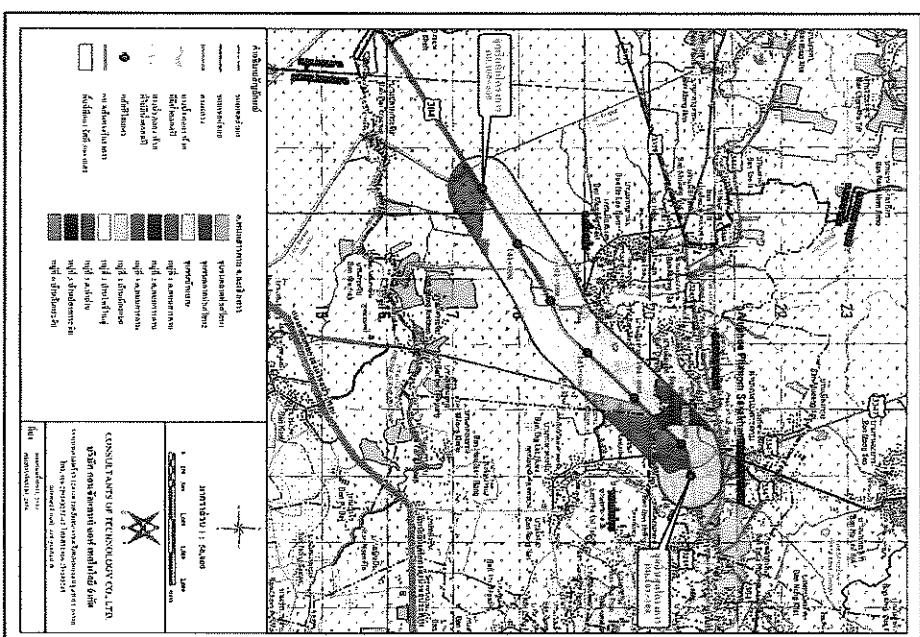
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมณี พรหมสุวรรณ)
บุคลากรระดับผู้ปฏิบัติงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงหมายเลข 304 อะเงะฮิงทรา - ค.เงาหินซ้อน
ตอน ค.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 3 พื้นที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการ

ลงชื่อ.....
(นายสุชัย ศรีสมศรี)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 78/84

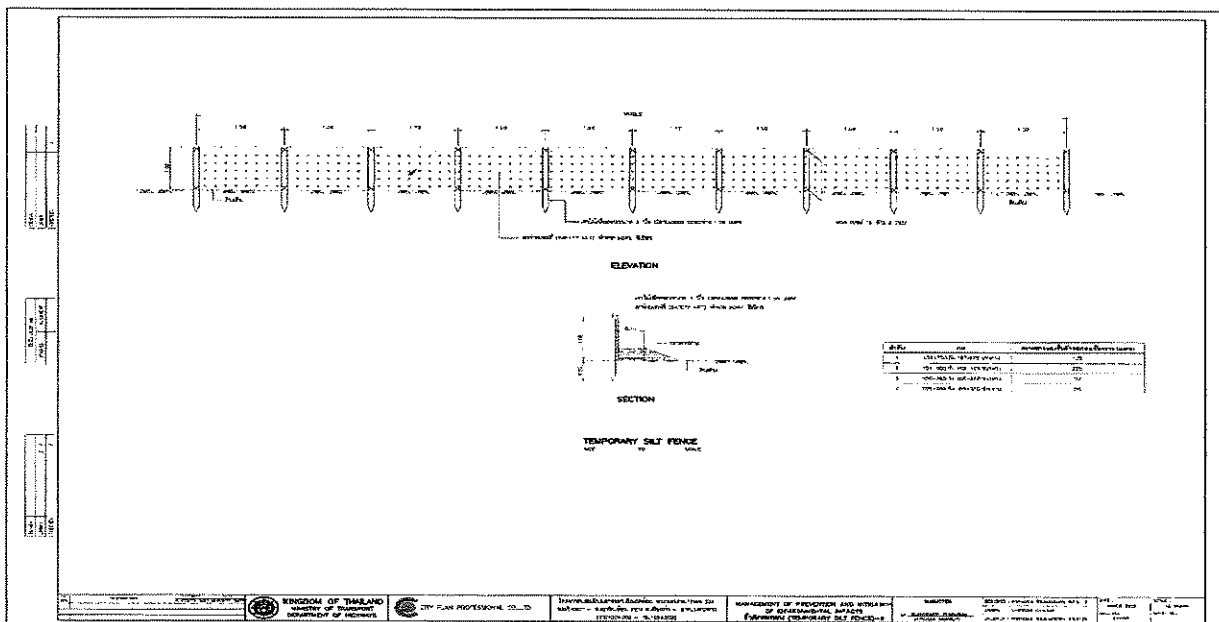


บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมณี พรหมสุวรรณ)
บุคลากรระดับผู้ปฏิบัติงาน
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ นาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 4 แบบแนะนำการติดตั้งรั้วตักตะกอนชั่วคราว (Temporary Silt Fence)

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณวัตติ)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 79/84

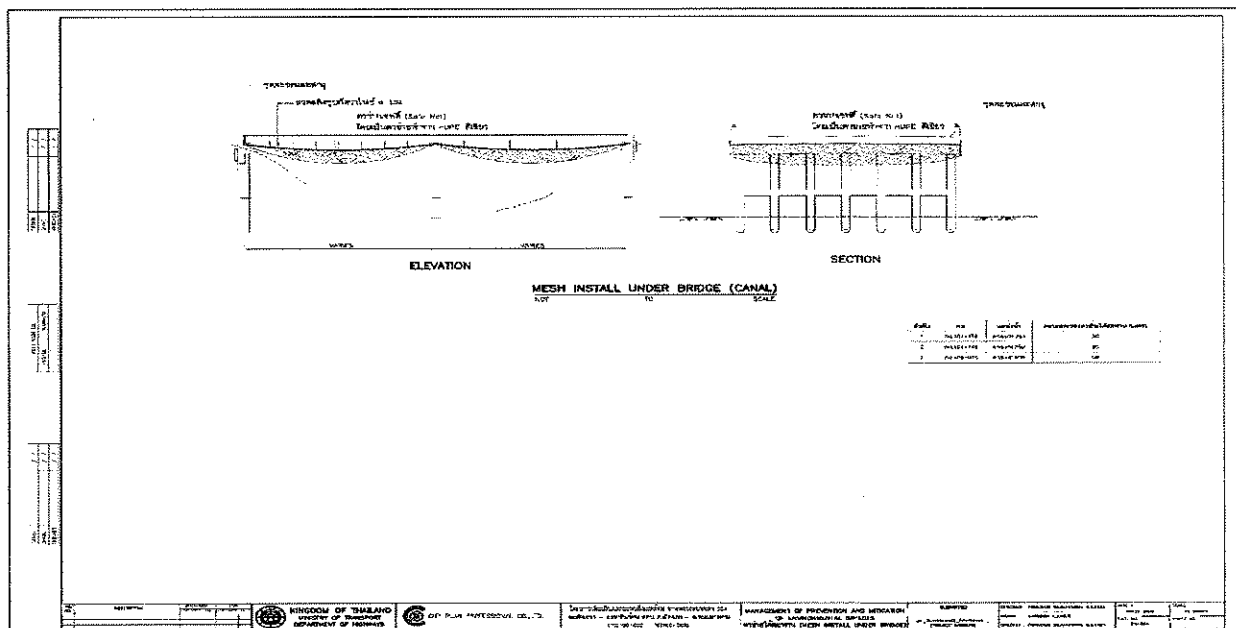


บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลการทบท้วงและคัดค้านที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 จะเข็งเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 5 แบบแนะนำการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Safety Net)

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลมวดี)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 80/84

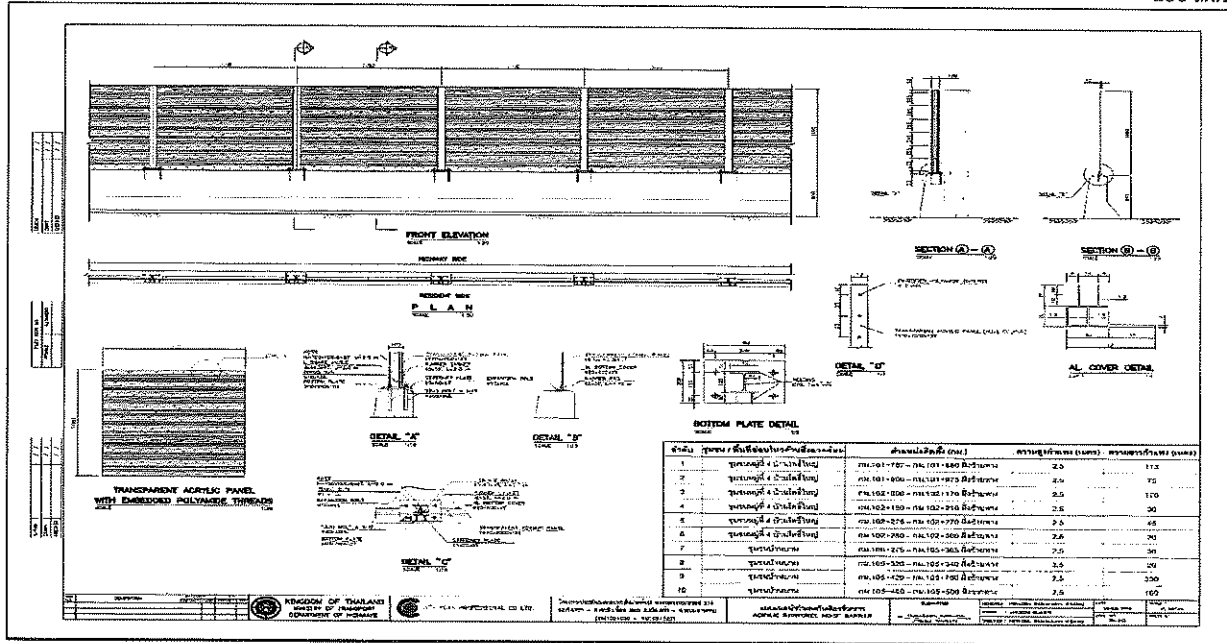


บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ Ornara Wapn
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ด.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 6 แบบแนะนำการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวระยะก่อสร้างของโครงการ

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 81/84

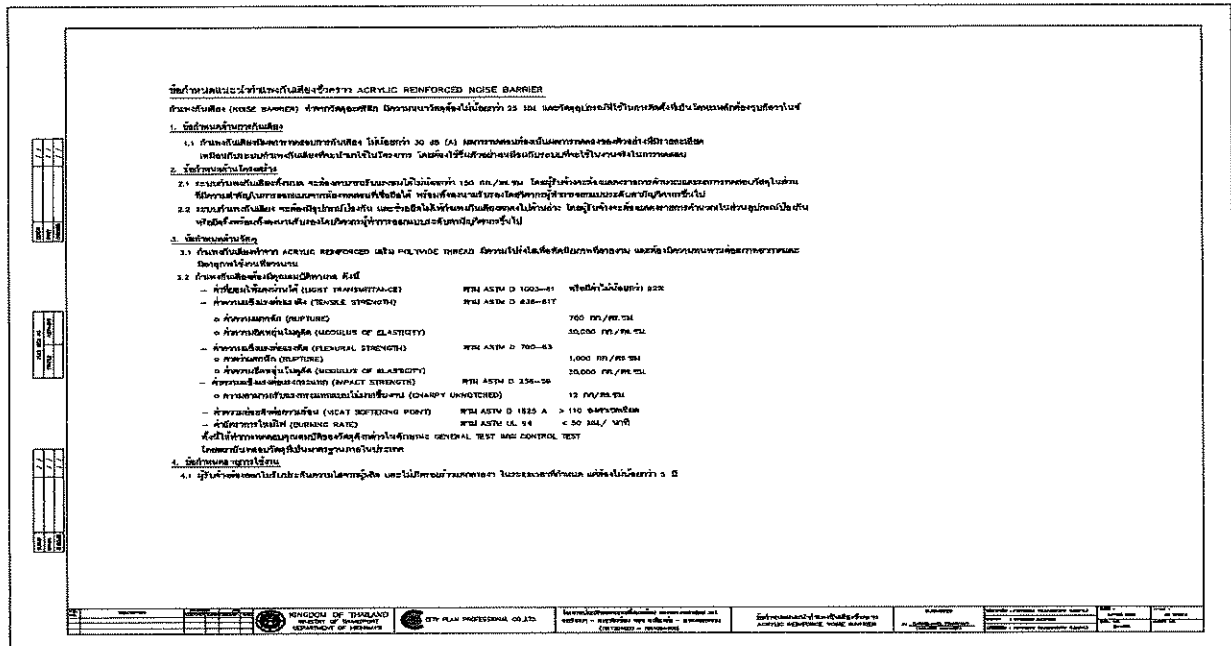


บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมณี พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ด.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1



รูปที่ 6 แบบแนะนำการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวระยะก่อสร้างของโครงการ (ต่อ)

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีเลณัติ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กรุงเทพมหานคร 2564
หน้า 82/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงมณี พรหมสุวรรณ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

แบบฟอร์มการตรวจสอบสภาพแหล่งโบราณสถาน/ศาสนสถาน

โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม
(กม.100+000 - กม.105+500)

ค่าพื้นที่ 1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ที่ตั้ง.....

1.2 ที่อยู่.....

1.3 ข้าราชการประจำตำบล/ระดับ.....

1.4 ที่ตั้งโครงการ/โครงการ.....

1.5 [] ไร่ [] ตรว.

1.6 ข้อมูลสภาพและการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....

1.7 ลักษณะที่ดิน.....

1.8 ลักษณะโครงการ/โครงการ.....

ค่าพื้นที่ 2. รายละเอียดการตรวจสอบ

2.1 วัสดุการก่อสร้าง.....

2.2 ลักษณะของสิ่งก่อสร้าง.....

2.3 ลักษณะของสิ่งก่อสร้าง.....

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีสมวงศ์)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 83/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรระดับปฏิบัติการ
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม (กม.100+000 - กม.105+500)

แบบ สผ.1

แบบฟอร์มการตรวจสอบ

ค่าพื้นที่ 3. ผลการตรวจสอบ

ลำดับ	รายการตรวจสอบ	มี	ไม่มี	หมายเหตุ
1.1	พื้นที่โครงการ/โครงการ			
1.2	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
1.3	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
2.1	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
2.2	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
2.3	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
2.4	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
3.1	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
3.2	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
3.3	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
3.4	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			
3.5	ลักษณะที่ดิน/ระดับ			

ผู้ตรวจสอบ.....

ตำแหน่ง.....

ลงชื่อ.....
(นายสุรชัย ศรีสมวงศ์)
ผู้อำนวยการสำนักงาน ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

กุมภาพันธ์ 2564
หน้า 84/84



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
CONSULTANTS OF TECHNOLOGY CO., LTD.

ลงชื่อ.....
(นางสาวดวงกมล พรหมสุวรรณ)
บุคลากรระดับปฏิบัติการ
บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

ภาคผนวก ข
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ



สนก. เลขที่รับ 14192 วันที่ 20 มิ.ย. 2566
กรม เลขที่รับ 2741 วันที่ 21 มิ.ย. 2566
อนว เลขที่รับ 5220 วันที่ 21 มิ.ย. 2566

สพท ๘๒๕.๓ ๕
กรมทางหลวง
เลขที่รับ ๑๐๔๑๖
วันที่ ๒๐ มิ.ย. ๒๕๖๖
เวลา ๑๕.๑๖ น.

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักแผนงาน กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม โทรศัพท์ ๒๖๕๐๒ โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๗๗

ที่ สผ.๑๗/๑๙/ส.๓

วันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๖

เรื่อง รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๑) เรียน อทล. ผ่าน รทว.

(นายปิยพงษ์ จิวานกุลไพศาล) ๒๑ มิ.ย. ๒๕๖๖

สืบเนื่องจากมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เกี่ยวกับการปฏิบัติกรณียางานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ประสานกับหน่วยงานเจ้าของโครงการที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางดังกล่าว ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ สผ. ๑๐๑๐.๙/ว๔๐๖๒ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓ (เอกสารแนบ ๑) นั้น

สำนักแผนงาน ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Monitoring) โครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA ที่ผ่านความเห็นชอบจาก คชก./กก.วล. ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการแล้ว พบว่า มีโครงการทางหลวงที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการไปจากในรายงาน EIA ที่ได้ผ่านความเห็นชอบจาก คชก./กก.วล. จึงเข้าข่ายต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ ดังกล่าวข้างต้น จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา
๒. โครงการสะพานล่อยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข ๔๑๑๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (สมอทอง)-ชายทะเล ที่ กม.๔+๔๙๒ จ.สุราษฎร์ธานี
๓. โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๓๓ อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี

/สามารถ...

สามารถสรุปสาระสำคัญของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการได้ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	วัน/เดือน/ปี ที่ รายงาน EIA* ได้รับความ เห็นชอบ (คชก./กก.วล.)	สถานะปัจจุบัน ของโครงการ	สถานะปัจจุบัน ของการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม	สรุปรายละเอียด สาระสำคัญที่ เปลี่ยนไปจาก รายงาน EIA	ผลกระทบต่อ สาระสำคัญ ของการ ประเมินผล กระทบใน รายงาน EIA	หมายเหตุ
๑	โครงการทางหลวง หมายเลข ๓๐๔ ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา	คชก. มีมติ ให้ความเห็นชอบ ต่อรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๔	ระยะก่อสร้าง กม.๑๐๒+๕๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐ ระยะดำเนินการ กม.๑๐๒+๕๐๐ - กม.๑๐๕+๕๐๐	อยู่ระหว่างติดตาม ตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม โดยใช้ งบประมาณ เพิ่มเติมปี ๒๕๖๕ (พฤษภาคม ๒๕๖๕ - เมษายน ๒๕๖๖)	เปลี่ยนแปลงรูปแบบ การก่อสร้างสะพาน ข้ามคลองท่าลาด กม.๑๐๓+๓๗๕	ไม่กระทบต่อ สาระสำคัญ ของการ ประเมินผล กระทบใน รายงาน EIA	รายละเอียด ปรากฏใน เอกสาร แนบ ๒
๒	โครงการ สะพานลอยข้าม ทางรถไฟ บริเวณทางหลวง หมายเลข ๔๑๑๔ แยกทางหลวง หมายเลข ๔๑ (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.๔+๔๙๒ จ.สุราษฎร์ธานี	กก.วล. มีมติ ให้ความเห็นชอบ ต่อรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒	อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง	อยู่ระหว่างติดตาม ตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม โดยใช้ งบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๔ (มีนาคม ๒๕๖๔ - มีนาคม ๒๕๖๖)	เปลี่ยนแปลงรูปแบบ การก่อสร้าง จำนวน ๒ จุด ได้แก่ ๑) การปรับลดความ ยาวสะพาน จำนวน เสาตอม่อ ปรับค่า ระดับของสะพาน ๒) ปรับรูปแบบ โครงสร้างเชิงลาด สะพาน	ไม่กระทบต่อ สาระสำคัญ ของการ ประเมินผล กระทบใน รายงาน EIA	รายละเอียด ปรากฏใน เอกสาร แนบ ๒
๓	โครงการทางหลวง หมายเลข ๓๓๓ อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี	คชก. มีมติ ให้ความเห็นชอบ ต่อรายงาน EIA เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔	อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง	อยู่ระหว่างติดตาม ตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม โดยใช้ งบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๔ (มีนาคม ๒๕๖๔ - มีนาคม ๒๕๖๖)	เปลี่ยนแปลงรูปแบบ และตำแหน่งในการ ติดตั้งรั้วกันงูและ สัตว์เลื้อยคลาน	ไม่กระทบต่อ สาระสำคัญ ของการ ประเมินผล กระทบใน รายงาน EIA	รายละเอียด ปรากฏใน เอกสาร แนบ ๒

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้ง ๓ โครงการ ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบไปจากในรายงาน EIA ที่ได้ผ่านความเห็นชอบจาก คชก./กก.วล. และเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ซึ่งหากได้รับความเห็นชอบแล้ว จะดำเนินการจัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

๒ รัชท ผสภ

- ให้รับทราบแล้ว

- ดำเนินการต่อไป


(นายสรวิชญ์ ทรงศิริไธ)

อธิบดีกรมทางหลวง

๒๒ มิ.ย. ๒๕๖๖


(นายสีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน

ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน (รวมสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข ๓๑๙) ตอน ๑
ที่ สท.๒.๓/(สท.๒/๑๘/๖๒)/๑๕๙/๒๕๖๓ วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ปรับลดรูปแบบสะพาน ค.ส.ล.

เรียน ผสท.๒ (ผ่านผู้จัดการโครงการฯ นายธำนิษฐ์ ธีรตันพงษ์)

ตามสัญญาเลขที่ สท.๒/๑๘/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดย บริษัท วนิชชัยก่อสร้าง (๑๙๗๙) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน (รวมสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข ๓๑๙) ตอน ๑ ระหว่าง กม. ๑๐๒+๕๐๐.๐๐๐ - กม. ๑๑๓+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๑๐.๕๐๐ กิโลเมตร รวมงานติดตั้ง ไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาเดิมวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ระยะเวลาทำการรวม ๑,๐๘๐ วัน ค่างานก่อสร้างตามสัญญา ๑,๒๑๓,๘๔๓,๐๐๐.๐๐ บาท ค่าปรับวันละ ๓,๐๓๔,๖๐๗.๕๐ บาท นั้น

เนื่องด้วยสำนักงานเทศบาลตำบลพนมสารคาม ได้มีหนังสือที่ ฉช. ๕๓๓๐๑/๑๓๒๓ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอให้พิจารณาลดรูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก กม. ๑๐๕+๓๗๕.๐๐๐ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวยังอยู่ในช่วงที่ติดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และรอเอกสารอนุญาตเข้าพื้นที่ แต่อย่างไรก็ดี โครงการฯ เห็นว่าควรส่งเรื่องให้สำนักสำรวจออกแบบพิจารณา ตามที่สำนักงานเทศบาลตำบลพนมสารคาม ส่งเรื่องมาเพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่และเกิดประโยชน์กับประชาชนมากที่สุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

อนันต์ ไพบูลย์

(นายอนันต์ ไพบูลย์)

ชค.สท. ๒ สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน

ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน

(รวมสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข ๓๑๙) ตอน ๑

สำเนาเรียน ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ (รทบ.), ผส.ทล.๑๔ (ชลบุรี), ผอ.ขท. ฉะเชิงเทรา,
รส.สท. ๒.๔ (นายสมศักดิ์ เอื้อสุกิจวัฒนา), นายเมธา กมลโชติ, บริษัทฯ, เก็บโครงการฯ
เพื่อโปรดทราบ

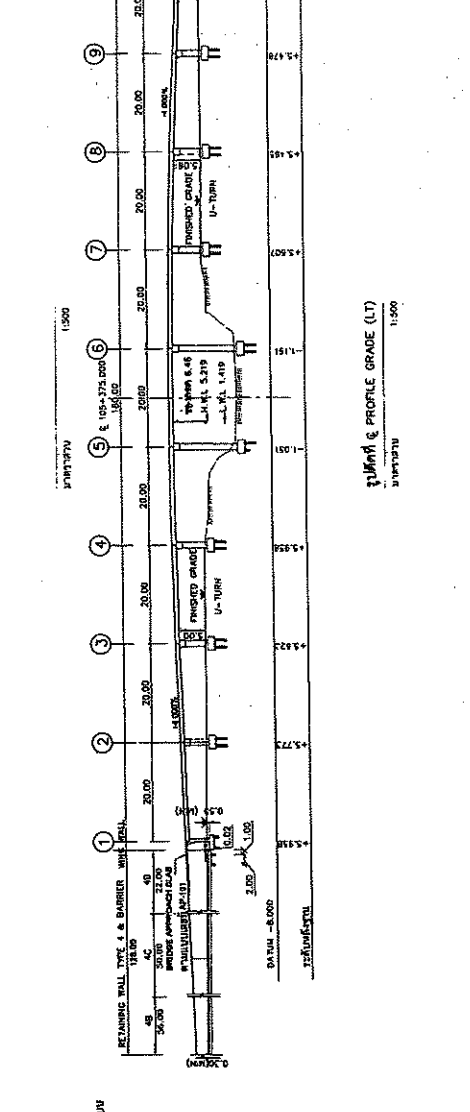
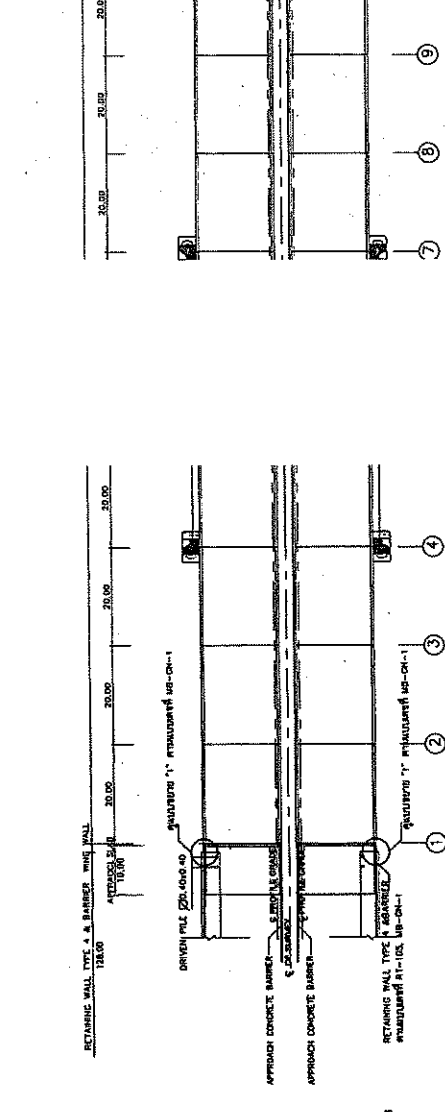
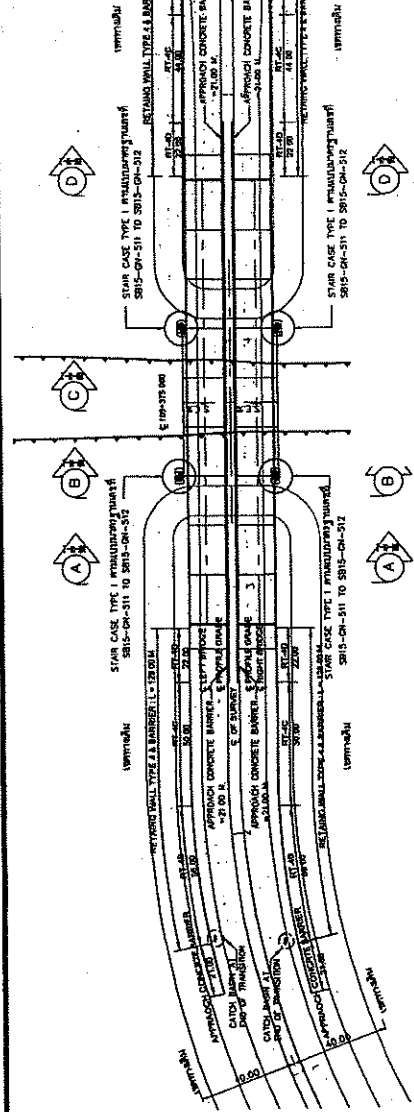
(นายอนันต์ ไพบูลย์)

ชค.สท. ๒ สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน

ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน

(รวมสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข ๓๑๙) ตอน ๑

ข้อมูลโครงการ			
ชื่อโครงการ	โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305	วันที่	3/7/
ชื่อสัญญา	สัญญาจ้างก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305	ผู้ว่าราชการจังหวัด	นาย
ชื่อสัญญา	สัญญาจ้างก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305	ผู้ว่าราชการจังหวัด	นาย



1. ข้อมูลโครงการ
2. ข้อมูลสัญญา
3. ข้อมูลแบบแปลน
4. ข้อมูลแบบก่อสร้าง
5. ข้อมูลแบบรายละเอียด
6. ข้อมูลแบบรายละเอียด
7. ข้อมูลแบบรายละเอียด
8. ข้อมูลแบบรายละเอียด
9. ข้อมูลแบบรายละเอียด
10. ข้อมูลแบบรายละเอียด

รายการ	รายละเอียด
1. ข้อมูลโครงการ	โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
2. ข้อมูลสัญญา	สัญญาจ้างก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
3. ข้อมูลแบบแปลน	แบบแปลนก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
4. ข้อมูลแบบก่อสร้าง	แบบก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
5. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
6. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
7. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
8. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
9. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305
10. ข้อมูลแบบรายละเอียด	แบบรายละเอียดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305

1. ข้อมูลโครงการ
2. ข้อมูลสัญญา
3. ข้อมูลแบบแปลน
4. ข้อมูลแบบก่อสร้าง
5. ข้อมูลแบบรายละเอียด
6. ข้อมูลแบบรายละเอียด
7. ข้อมูลแบบรายละเอียด
8. ข้อมูลแบบรายละเอียด
9. ข้อมูลแบบรายละเอียด
10. ข้อมูลแบบรายละเอียด

ที่ นข ๕๓๓๐๑/๑๗๒๓



สำนักงานเทศบาลตำบลพนาสารคาม
ถนนฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี นข ๒๕๑๒๐

๑๕

วันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอให้พิจารณาปรับลดรูปแบบสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

เรียน นายช่างโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๓๐๔ สายฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ๑

ตามที่ กรมทางหลวงได้มีโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๓๐๔ สายฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.พนาสารคาม - ต.เขาหินซ้อน (รวมสะพานข้ามแยกทางหลวง ๓๑๙) ตอน ๑ ระหว่าง กม. ๑๐๒+๕๐๐.๐๐๐ - กม. ๑๑๓+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๑๐.๕๐๐ กิโลเมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง โดยมี บริษัท วนิชชัยก่อสร้าง (๑๙๗๙) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ สิ้นสุดสัญญาเดิมวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ระยะเวลาทำการรวม ๑,๐๘๐ วัน นั้น

ในการนี้ แบบโครงการก่อสร้างดังกล่าวในสัญญาได้กำหนดจุดก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ที่ กม. ๑๐๕+๓๗๕.๐๐๐ LT., RT. ซึ่งเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กความยาวสะพาน ๑๘๐ เมตร ความกว้างทางรถ ๑๕.๐๐ เมตร (สะพานคู่) ทางเท้ากว้าง ๑.๕๐ เมตร ขอบทางกว้าง ๐.๕๐ เมตร ลักษณะช่วงกลางสะพาน ช่วงกลางกว้าง ๒๐ เมตร (นับจากศูนย์กลางเสาถึงศูนย์กลางเสา) ระดับท้องสะพานช่วงกลางส่วนต่ำสุดขณะปกติสูงจากระดับน้ำสูงสุดในทางน้ำ ณ บริเวณนั้นไม่น้อยกว่า ๗.๑๑ เมตร โดยในบริเวณจุดก่อสร้างสะพานแห่งนี้ มีหน่วยงานราชการต่าง ๆ อาทิ ที่ว่าการอำเภอพนาสารคาม, สถานีตำรวจภูธรพนาสารคาม และหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งจะมีประชาชนมาติดต่อประสานงานกับหน่วยราชการต่าง ๆ เป็นประจำทุกวัน จากการพิจารณาเห็นว่า หากโครงการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กตามรูปแบบดังกล่าว จะทำให้โครงสร้างสะพานปิดบังสถานที่ราชการทั้งหมด และจะเป็นอุปสรรคในการเดินทางมาติดต่อราชการของประชาชน รวมทั้งหากมีรถยนต์ขนาดใหญ่มาแล่นรถในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก อาจทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับคลองท่าลาดในปัจจุบันเป็นคลองธรรมชาติ ไม่มีเรือสัญจรไปมา จึงขอให้กรมทางหลวงพิจารณาปรับลดขนาดความยาวและความสูงของสะพานลงให้เหมาะสมกับความกว้างของลำคลอง ซึ่งจะทำให้ลดปัญหาและผลกระทบต่าง ๆ ให้กับประชาชนผู้ใช้พื้นที่ในบริเวณนี้ได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

กัมธรรพ

(นายนิกร จันธรรมาพิทักษ์)

นายกเทศมนตรีตำบลพนาสารคาม

สำนักปลัดเทศบาล

งานธุรการ

โทร. ๐๓๘-๕๕๑-๘๘๑ ต่อ ๑๐๑

โทรสาร ๐๓๘-๕๕๑-๘๘๑ ต่อ ๑๑๑

๑๕

นายสมชาย

นายกเทศมนตรีตำบลพนาสารคาม

ภาคผนวก ค
ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 กรกฎาคม พ.ศ.2567

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0751915E 1519207N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407037
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2407037
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/07/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	41.0	73.2	39.4	34.5	
12:00-13:00 น.	36.7	61.3	37.5	33.3	
13:00-14:00 น.	37.9	55.3	38.6	34.3	
14:00-15:00 น.	41.1	72.5	40.1	34.9	
15:00-16:00 น.	38.3	59.8	39.7	34.5	
16:00-17:00 น.	41.2	65.6	39.3	33.9	
17:00-18:00 น.	38.8	59.0	39.8	34.6	
18:00-19:00 น.	40.0	63.9	38.7	34.0	
19:00-20:00 น.	38.7	62.4	38.9	35.9	
20:00-21:00 น.	39.1	62.9	39.3	36.8	
21:00-22:00 น.	38.7	62.7	39.5	36.1	
22:00-23:00 น.	37.1	47.8	38.5	35.3	
23:00-24:00 น.	35.1	48.7	37.0	31.9	
00:00-01:00 น.	34.7	47.7	37.1	30.9	
01:00-02:00 น.	34.2	50.9	35.9	31.1	
02:00-03:00 น.	33.4	51.7	35.9	30.1	
03:00-04:00 น.	33.7	52.4	36.1	29.5	
04:00-05:00 น.	36.2	66.9	36.4	30.5	
05:00-06:00 น.	38.1	58.9	38.5	34.0	
06:00-07:00 น.	38.8	56.4	40.1	35.7	
07:00-08:00 น.	39.2	58.3	40.2	35.1	
08:00-09:00 น.	38.1	60.0	39.0	33.9	
09:00-10:00 น.	37.7	58.1	39.0	34.2	
10:00-11:00 น.	39.5	64.5	38.6	33.6	
L _{eq} 24 hr	38.3				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	39.6				85 dB (A)**
L _{dn}	43.1				-
L _{max}	73.2				115 dB (A)*
L ₉₀	36.8				-

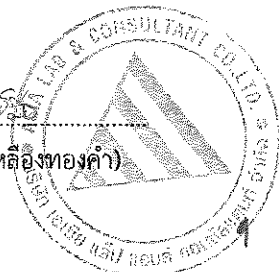
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ทราฟ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ศุภกร
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : ทีศ
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0751915E 1519207N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407037

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2407037

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/07/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	41.7	66.6	41.8	37.0	
12:00-13:00 น.	39.4	63.7	39.4	35.0	
13:00-14:00 น.	42.8	69.5	43.7	34.8	
14:00-15:00 น.	40.0	59.0	40.1	35.1	
15:00-16:00 น.	41.0	56.0	44.0	37.6	
16:00-17:00 น.	39.4	58.3	40.3	36.1	
17:00-18:00 น.	39.0	65.7	39.3	34.5	
18:00-19:00 น.	39.4	58.9	41.0	35.2	
19:00-20:00 น.	38.2	58.2	38.7	35.7	
20:00-21:00 น.	38.3	51.8	39.3	36.5	
21:00-22:00 น.	38.6	52.7	39.8	36.3	
22:00-23:00 น.	37.4	52.3	38.6	34.6	
23:00-24:00 น.	37.2	54.0	38.7	33.5	
00:00-01:00 น.	35.4	54.6	36.7	31.2	
01:00-02:00 น.	34.6	53.9	36.1	30.3	
02:00-03:00 น.	34.1	46.1	36.8	30.0	
03:00-04:00 น.	33.5	56.8	35.0	27.8	
04:00-05:00 น.	35.2	51.5	36.4	30.4	
05:00-06:00 น.	38.1	55.2	39.9	33.2	
06:00-07:00 น.	38.7	57.5	40.7	35.6	
07:00-08:00 น.	38.7	56.6	40.3	35.3	
08:00-09:00 น.	38.0	55.4	39.6	34.7	
09:00-10:00 น.	37.6	60.3	38.9	33.9	
10:00-11:00 น.	38.4	51.5	40.1	35.3	
L _{eq} 24 hr	38.7				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	40.2				85 dB (A)**
L _{dn}	43.4				-
L _{max}	69.5				115 dB (A)*
L ₉₀	37.6				-

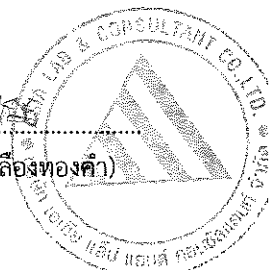
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง. วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ดร.เอก
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : อ.สุวิทย์
(นายคุณสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : อ.วิภา
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0751915E 1519207N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407037

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2407037

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/07/2567					
Time	Leq1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	39.5	66.5	39.6	35.1	
12:00-13:00 น.	37.7	52.6	38.3	33.9	
13:00-14:00 น.	36.7	53.0	37.6	32.7	
14:00-15:00 น.	39.8	59.5	38.4	33.9	
15:00-16:00 น.	47.2	59.6	47.5	43.3	
16:00-17:00 น.	45.4	64.4	46.3	41.1	
17:00-18:00 น.	39.0	57.3	40.5	35.9	
18:00-19:00 น.	40.4	61.4	41.4	36.9	
19:00-20:00 น.	44.8	65.8	41.4	36.5	
20:00-21:00 น.	45.6	59.0	46.7	44.5	
21:00-22:00 น.	39.9	51.6	40.2	37.8	
22:00-23:00 น.	36.8	49.5	38.5	34.5	
23:00-24:00 น.	35.9	58.2	36.9	33.3	
00:00-01:00 น.	36.4	49.8	38.2	33.3	
01:00-02:00 น.	53.2	75.5	52.8	45.3	
02:00-03:00 น.	52.3	66.3	51.5	47.6	
03:00-04:00 น.	41.4	55.7	42.2	39.8	
04:00-05:00 น.	38.8	58.7	39.6	36.6	
05:00-06:00 น.	36.6	47.2	38.6	33.5	
06:00-07:00 น.	39.8	53.7	40.6	36.1	
07:00-08:00 น.	40.0	59.4	41.9	36.2	
08:00-09:00 น.	39.9	55.4	41.1	35.7	
09:00-10:00 น.	39.6	53.5	41.1	35.6	
10:00-11:00 น.	47.8	64.3	38.9	34.0	
Leq 24 hr	44.8				70 dB (A)*
Leq8 hr	43.7				85 dB (A)**
L _{dn}	52.8				-
L _{max}	75.5				115 dB (A)*
L ₉₀	47.6				-

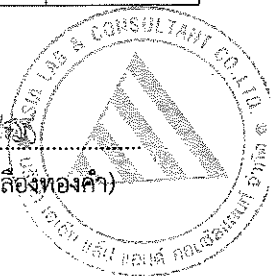
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ไพโรจน์
(นายไพโรจน์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : อนุสรณ์
(นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : ปิยะ
(นางสาวปิยะมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0751915E 1519207N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407037

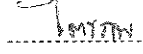
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2407037

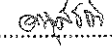
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

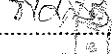
28-29/07/2567					
Time	Leq1 hour	Lmax	L10	L90	Standard*
11:00-12:00 น.	49.2	60.7	45.6	42.9	
12:00-13:00 น.	36.7	62.2	36.0	29.9	
13:00-14:00 น.	34.2	60.7	33.9	29.3	
14:00-15:00 น.	36.2	59.0	36.7	30.7	
15:00-16:00 น.	37.0	51.8	38.8	34.4	
16:00-17:00 น.	39.1	64.8	39.2	34.5	
17:00-18:00 น.	42.1	72.8	40.2	35.0	
18:00-19:00 น.	40.0	54.7	40.8	37.4	
19:00-20:00 น.	41.9	58.4	42.9	40.2	
20:00-21:00 น.	44.8	49.8	45.2	44.3	
21:00-22:00 น.	44.3	52.9	44.9	43.7	
22:00-23:00 น.	41.2	45.7	41.9	40.5	
23:00-24:00 น.	41.2	62.5	41.8	40.1	
00:00-01:00 น.	39.8	54.8	40.4	38.2	
01:00-02:00 น.	39.7	57.7	40.8	37.5	
02:00-03:00 น.	36.8	51.8	38.4	34.4	
03:00-04:00 น.	36.4	59.1	37.0	32.5	
04:00-05:00 น.	34.0	50.8	36.2	30.3	
05:00-06:00 น.	35.2	57.6	36.3	31.1	
06:00-07:00 น.	36.8	52.3	39.1	32.6	
07:00-08:00 น.	37.7	57.5	39.4	33.7	
08:00-09:00 น.	48.7	58.1	48.0	44.7	
09:00-10:00 น.	37.7	56.5	38.7	34.4	
10:00-11:00 น.	38.1	59.0	39.5	34.2	
Leq 24 hr	41.8				70 dB (A)*
Leq8 hr	43.8				85 dB (A)**
Ldn	46.0				-
Lmax	72.8				115 dB (A)*
L90	44.7				-

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

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นายณฐกร พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเก่า

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0751915E 1519207N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407037

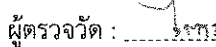
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2407037


อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

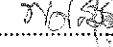
29-30/07/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	38.3	59.4	39.4	34.8	
12:00-13:00 น.	41.3	65.6	39.2	34.3	
13:00-14:00 น.	40.2	65.3	40.3	34.7	
14:00-15:00 น.	41.0	64.8	41.3	36.7	
15:00-16:00 น.	38.9	57.0	40.4	36.3	
16:00-17:00 น.	39.8	59.3	40.1	36.3	
17:00-18:00 น.	40.1	52.7	42.3	37.0	
18:00-19:00 น.	41.5	67.3	41.3	37.6	
19:00-20:00 น.	43.6	60.3	42.7	38.9	
20:00-21:00 น.	55.4	65.5	56.9	51.4	
21:00-22:00 น.	49.6	60.1	50.6	48.6	
22:00-23:00 น.	48.6	68.5	49.7	47.0	
23:00-24:00 น.	41.7	61.1	43.4	36.7	
00:00-01:00 น.	40.2	61.6	42.8	35.5	
01:00-02:00 น.	40.6	58.7	42.5	37.3	
02:00-03:00 น.	40.0	57.8	41.8	36.3	
03:00-04:00 น.	39.7	52.6	42.1	35.2	
04:00-05:00 น.	40.5	57.5	42.6	36.7	
05:00-06:00 น.	40.2	59.5	41.7	37.5	
06:00-07:00 น.	39.8	52.9	41.2	37.6	
07:00-08:00 น.	40.1	47.1	41.8	38.9	
08:00-09:00 น.	39.8	49.1	40.5	36.6	
09:00-10:00 น.	41.5	54.2	42.7	36.4	
10:00-11:00 น.	37.6	53.3	39.7	31.4	
L _{eq} 24 hr	44.9				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	39.8				85 dB (A)**
L _{dn}	49.6				-
L _{max}	68.5				115 dB (A)*
L ₉₀	51.4				-

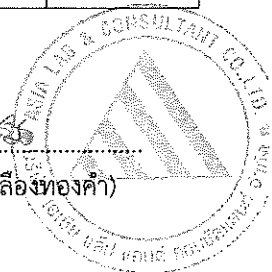
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เหลือทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านบาน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0753934E 1520706N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407038
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2407038
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/07/2564					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	52.6	68.4	54.7	49.2	
12:00-13:00 น.	52.8	70.4	54.7	49.6	
13:00-14:00 น.	52.5	71.2	54.3	48.9	
14:00-15:00 น.	52.9	71.7	55.1	49.2	
15:00-16:00 น.	52.0	67.0	53.7	48.6	
16:00-17:00 น.	52.6	73.3	54.8	48.8	
17:00-18:00 น.	54.0	74.7	55.5	50.6	
18:00-19:00 น.	53.2	73.6	55.0	48.6	
19:00-20:00 น.	53.4	73.7	54.6	50.4	
20:00-21:00 น.	56.9	67.8	58.0	55.9	
21:00-22:00 น.	57.5	65.4	58.6	56.7	
22:00-23:00 น.	53.8	64.8	55.8	52.5	
23:00-24:00 น.	50.9	64.7	53.3	48.9	
00:00-01:00 น.	51.4	63.2	53.3	50.2	
01:00-02:00 น.	52.8	71.2	53.8	51.1	
02:00-03:00 น.	51.1	65.8	52.5	49.6	
03:00-04:00 น.	50.5	62.5	51.9	49.3	
04:00-05:00 น.	52.6	65.3	53.8	51.3	
05:00-06:00 น.	53.1	63.8	54.7	50.8	
06:00-07:00 น.	53.3	75.1	55.8	48.4	
07:00-08:00 น.	54.2	73.2	56.7	50.2	
08:00-09:00 น.	53.8	66.8	56.5	49.5	
09:00-10:00 น.	53.3	70.8	55.4	48.9	
10:00-11:00 น.	52.8	63.8	55.4	48.9	
L _{eq} 24 hr	53.4				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	52.8				85 dB (A)**
L _{dn}	59.0				-
L _{max}	75.1				115 dB (A)*
L ₉₀	56.7				-

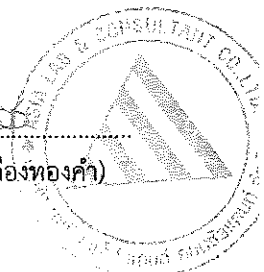
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ไตรภพ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ดนุสรณ์
(นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : พิศม
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านบาน

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0753934E 1520706N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407038

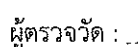
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2407038

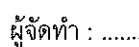
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

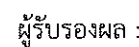
26-27/07/2564					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	52.4	64.5	54.3	49.2	
12:00-13:00 น.	52.9	67.8	55.2	48.3	
13:00-14:00 น.	52.3	64.2	55.0	48.0	
14:00-15:00 น.	52.9	68.4	54.8	48.3	
15:00-16:00 น.	53.1	71.0	54.9	50.0	
16:00-17:00 น.	53.3	70.8	55.5	50.0	
17:00-18:00 น.	53.1	70.3	55.1	49.3	
18:00-19:00 น.	52.4	70.5	54.4	48.4	
19:00-20:00 น.	53.5	74.4	54.0	49.1	
20:00-21:00 น.	59.8	80.4	60.2	58.9	
21:00-22:00 น.	59.3	65.5	60.2	58.5	
22:00-23:00 น.	55.6	63.0	56.2	54.0	
23:00-24:00 น.	53.2	65.8	54.2	51.5	
00:00-01:00 น.	55.0	62.9	56.2	54.6	
01:00-02:00 น.	51.7	64.0	52.9	50.2	
02:00-03:00 น.	51.5	63.6	53.0	49.7	
03:00-04:00 น.	52.4	60.5	54.2	52.3	
04:00-05:00 น.	50.7	61.2	52.0	48.3	
05:00-06:00 น.	50.9	65.7	52.7	46.9	
06:00-07:00 น.	53.3	67.8	55.7	48.3	
07:00-08:00 น.	53.8	74.0	56.2	48.8	
08:00-09:00 น.	52.3	69.2	54.5	48.3	
09:00-10:00 น.	52.6	71.2	55.5	47.1	
10:00-11:00 น.	51.4	65.9	54.0	47.2	
L _{eq} 24 hr	54.1				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	52.6				85 dB (A)**
L _{dn}	59.7				-
L _{max}	80.4				115 dB (A)*
L ₉₀	58.9				-

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

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านบาน

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0753934E 1520706N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407038

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2407038

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/07/2564					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	54.3	69.2	56.4	50.8	
12:00-13:00 น.	53.0	70.6	54.8	48.2	
13:00-14:00 น.	51.1	66.4	53.3	46.6	
14:00-15:00 น.	53.2	66.8	53.9	47.5	
15:00-16:00 น.	58.2	68.6	57.7	54.0	
16:00-17:00 น.	58.0	70.6	58.1	53.5	
17:00-18:00 น.	52.1	68.1	54.2	47.8	
18:00-19:00 น.	52.8	69.6	54.2	48.3	
19:00-20:00 น.	58.6	69.7	56.7	51.5	
20:00-21:00 น.	60.6	68.3	61.6	60.3	
21:00-22:00 น.	61.4	74.0	61.8	60.4	
22:00-23:00 น.	59.8	66.6	60.4	59.0	
23:00-24:00 น.	57.0	63.7	56.3	54.8	
00:00-01:00 น.	53.8	64.3	55.0	53.3	
01:00-02:00 น.	60.6	71.6	60.9	55.7	
02:00-03:00 น.	59.3	74.9	56.6	52.0	
03:00-04:00 น.	61.7	70.1	62.5	61.5	
04:00-05:00 น.	62.0	64.8	62.6	61.5	
05:00-06:00 น.	59.6	66.6	61.8	57.3	
06:00-07:00 น.	53.4	73.4	55.9	48.9	
07:00-08:00 น.	55.0	68.6	56.3	48.3	
08:00-09:00 น.	53.6	73.5	55.8	48.7	
09:00-10:00 น.	53.7	69.1	55.7	49.4	
10:00-11:00 น.	63.8	76.6	54.5	47.6	
L _{eq} 24 hr	58.4				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	57.7				85 dB (A)**
L _{dn}	65.6				-
L _{max}	76.6				115 dB (A)*
L ₉₀	61.5				-

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

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร.
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ดร.ดร.ดร.
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : ดร.ดร.ดร.
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านบาน

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0753934E 1520706N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407038

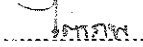
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2407038

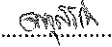
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074


28-29/07/2564					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	62.0	71.9	55.4	50.6	
12:00-13:00 น.	51.3	69.2	53.4	46.1	
13:00-14:00 น.	51.0	68.9	53.8	45.4	
14:00-15:00 น.	51.2	68.3	53.3	45.9	
15:00-16:00 น.	51.6	69.5	53.3	47.3	
16:00-17:00 น.	52.2	73.3	53.6	47.5	
17:00-18:00 น.	52.1	66.3	54.5	48.3	
18:00-19:00 น.	53.0	70.7	54.7	49.9	
19:00-20:00 น.	62.6	67.4	64.9	63.6	
20:00-21:00 น.	64.9	68.8	65.3	64.3	
21:00-22:00 น.	64.9	71.3	65.3	64.3	
22:00-23:00 น.	60.0	66.6	56.3	54.2	
23:00-24:00 น.	64.7	66.9	65.2	64.1	
00:00-01:00 น.	63.5	66.9	64.5	63.6	
01:00-02:00 น.	53.7	66.8	53.9	51.6	
02:00-03:00 น.	53.5	61.3	54.4	52.8	
03:00-04:00 น.	52.6	62.6	53.5	51.3	
04:00-05:00 น.	52.3	60.2	53.3	51.2	
05:00-06:00 น.	50.6	66.4	51.8	47.3	
06:00-07:00 น.	51.2	66.7	53.8	46.5	
07:00-08:00 น.	51.9	68.3	54.5	46.7	
08:00-09:00 น.	60.5	77.2	60.6	55.3	
09:00-10:00 น.	52.3	67.9	54.7	47.7	
10:00-11:00 น.	51.8	68.8	53.8	48.0	
L _{eq} 24 hr	59.1				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	56.5				85 dB (A)**
L _{dn}	65.5				-
L _{max}	77.2				115 dB (A)*
L ₉₀	64.3				-

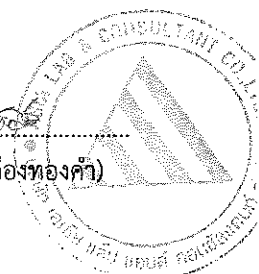
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน
ตอน ต.เมืองเก่า-อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)

สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านบาน

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0753934E 1520706N วันที่เก็บตัวอย่าง : 25-30 กรกฎาคม พ.ศ.2567

วันที่วิเคราะห์ : 1-7 สิงหาคม พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 8 สิงหาคม พ.ศ.2567

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2407038

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2407038

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

29-30/07/2564					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	52.4	70.9	54.6	48.0	
12:00-13:00 น.	51.9	65.9	54.1	48.3	
13:00-14:00 น.	52.0	68.7	54.1	48.2	
14:00-15:00 น.	52.6	66.0	55.0	49.2	
15:00-16:00 น.	52.6	68.3	54.3	48.7	
16:00-17:00 น.	52.4	80.1	54.3	48.3	
17:00-18:00 น.	52.6	68.3	54.3	48.3	
18:00-19:00 น.	52.6	73.3	54.2	49.0	
19:00-20:00 น.	65.8	79.1	63.0	59.0	
20:00-21:00 น.	68.0	77.8	66.7	60.5	
21:00-22:00 น.	64.3	69.1	64.5	63.2	
22:00-23:00 น.	62.8	74.6	62.9	61.5	
23:00-24:00 น.	65.2	70.1	65.9	64.5	
00:00-01:00 น.	62.0	68.1	62.1	57.5	
01:00-02:00 น.	62.7	70.0	63.7	62.1	
02:00-03:00 น.	61.5	65.4	62.2	60.7	
03:00-04:00 น.	59.2	64.8	60.8	59.7	
04:00-05:00 น.	59.2	63.7	60.8	59.6	
05:00-06:00 น.	58.1	65.5	58.2	52.2	
06:00-07:00 น.	53.3	66.2	55.8	49.1	
07:00-08:00 น.	54.3	70.9	56.3	49.9	
08:00-09:00 น.	53.4	77.4	55.4	48.5	
09:00-10:00 น.	52.3	68.8	54.5	48.4	
10:00-11:00 น.	52.9	66.4	54.9	48.7	
L _{eq} 24 hr	60.6				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	52.6				85 dB (A)**
L _{dn}	67.7				-
L _{max}	80.1				115 dB (A)*
L ₉₀	64.5				-

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

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร.
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ดร.ดร.ดร.
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้รับรองผล : ดร.ดร.ดร.
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

