

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - TSP (24 ชม.) - PM-10 (24 ชม.) - NMHC (1 ชม.) - CO (1 ชม.) - NO₂ (1 ชม.) - ความเร็วและทิศทางลม 	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) - หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) - วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) - หมู่บ้านจันทราภรณ์ (กม.37+400) - โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) - โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) 	ตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องกัน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.1) ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้) ครั้งที่ 2 วันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ) ครั้งที่ 3 วันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้) ครั้งที่ 4 วันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)	-	-
2. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> - L_{eq} (24 ชม.) - L_{eq} (8 ชม.) ** - L_{max} - L_{dn} - L₉₀ 	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) - หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) - วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) - หมู่บ้านจันทราภรณ์ (กม.37+400) - โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) - โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) 	ตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องกัน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2) ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 วันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 วันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 4 วันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567	-	-
3. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน - ความถี่และความสั่นสะเทือนทั้ง 3 แกน - ระยะขจัดทั้ง 3 แกน 	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) - หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) - วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) - หมู่บ้านจันทราภรณ์ (กม.37+400) - โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) - โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) 	ตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องกัน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.3) ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 วันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 วันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 4 วันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567	-	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความลึก - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น** - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ออกซิเจนละลาย (DO) - ความสกปรกในรูป BOD - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) - ของแข็งละลายน้ำ (Total Dissolved Solids) - น้ำมันและไขมัน - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด - ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) - คลองชลประทาน (กม.47+900) - คลองหนองกร่าง (กม.57+358) - ห้วยกระบอก (กม.66+180) - คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) 	2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.4) ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	-	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) - คลองชลประทาน (กม.47+900) - คลองหนองกร่าง (กม.57+358) - ห้วยกระบอก (กม.66+180) - คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) 	2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.5) ดังนี้ ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	-	-
6. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> - การเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ - ตรวจสอบสภาพท่อและทางระบายน้ำ** 	- ตลอดแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตรวจสอบสภาพท่อและการระบายน้ำ ตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.6) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 8-9 มีนาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 18-19 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 14 ระหว่างวันที่ 17-18 มิถุนายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 24-25 กรกฎาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 28-29 สิงหาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 17 ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 18 ในวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 19 ในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 20 ในวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 21 ในวันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2568 ครั้งที่ 22 ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568	-	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. การคมนาคม	- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	- ทางหลวงหมายเลข 323 - ทางหลวงหมายเลข 324 - ทางหลวงหมายเลข 3453 - ทางหลวงหมายเลข 3081 - ทางหลวงหมายเลข 3089 - ทางหลวงหมายเลข 3394	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.7) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 8-9 มีนาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 18-19 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 14 ระหว่างวันที่ 17-18 มิถุนายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 24-25 กรกฎาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 28-29 สิงหาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 17 ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 18 ในวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 19 ในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 20 ในวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 21 ในวันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2568 ครั้งที่ 22 ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568	-	-

* สัญลักษณแสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

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

หมายเหตุ : ** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บ้านท่าใหม่ (หุบขา) - หมู่ 5 บ้านท่าซี้เหล็ก - หมู่ 7 บ้านท่าซี้เหล็ก - บ้านกิโลห้า - บ้านดอนประตู - บ้านทุ่งคร้อ - บ้านหนองลาดหญ้า - บ้านใหม่ - บ้านหนองนางแซ่ - บ้านหนองหมา - บ้านหนองกระโดน - บ้านหนองไม้แดง - บ้านด้นมะเกลือ - บ้านห้วยหนองกร่าง - บ้านห้วยกระบอก - บ้านทุ่งซี้วัว - บ้านอ้อกระทุง - บ้านเขาสะพายแรง - บ้านดอนกลาง - บ้านดอนชะเอม - บ้านสันติสุข - บ้านตะคร้ำเอน - บ้านหนองซี้แรด - บ้านสำนักคร้อ - บ้านกร่างทอง - บ้านทุ่งทอง - บ้านป่าดิบ - บ้านรางจิก - บ้านห้วยตลง 					

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง (เมตร)*
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านชีขาก	กม.3+900	35
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวาราวา ^{1/}	กม.48+000	270
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

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

* อ้างอิงระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการถึงสถานีตรวจวัด ตามรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560

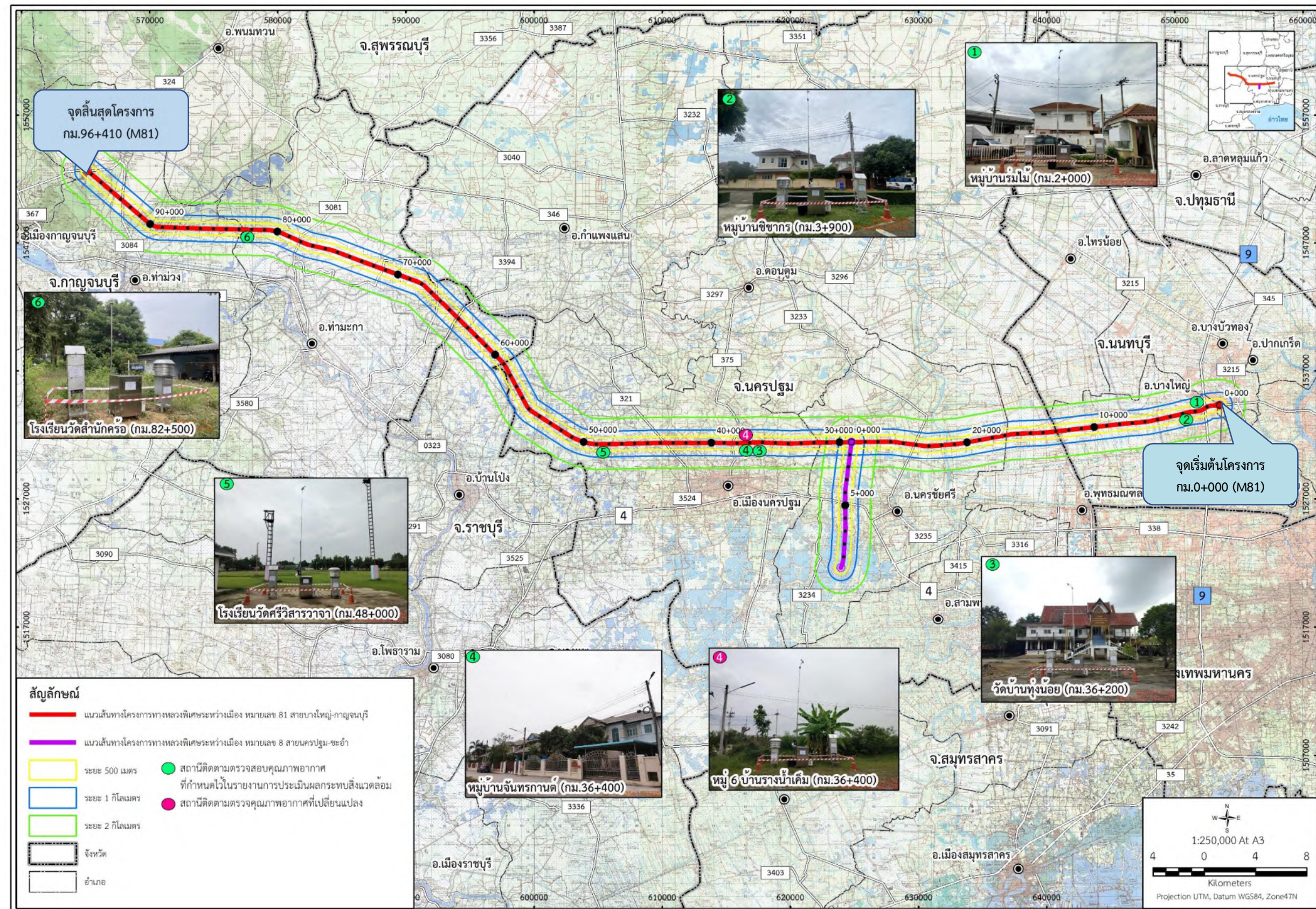
2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน หรือทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง ในช่วงลมมรสุมตะวันตกและช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 4 ครั้ง โดยในระยะที่ผ่านมาได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว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

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

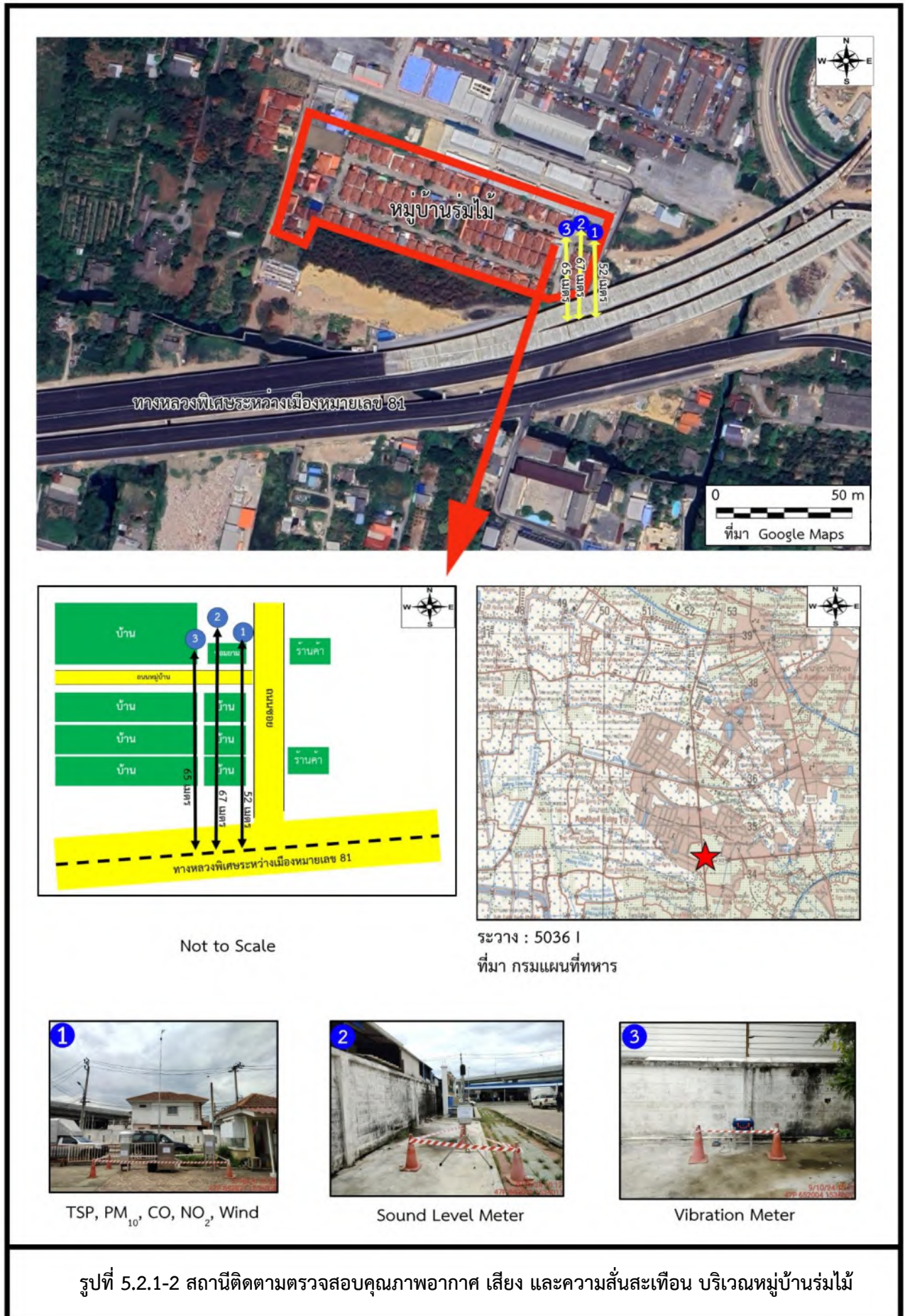
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

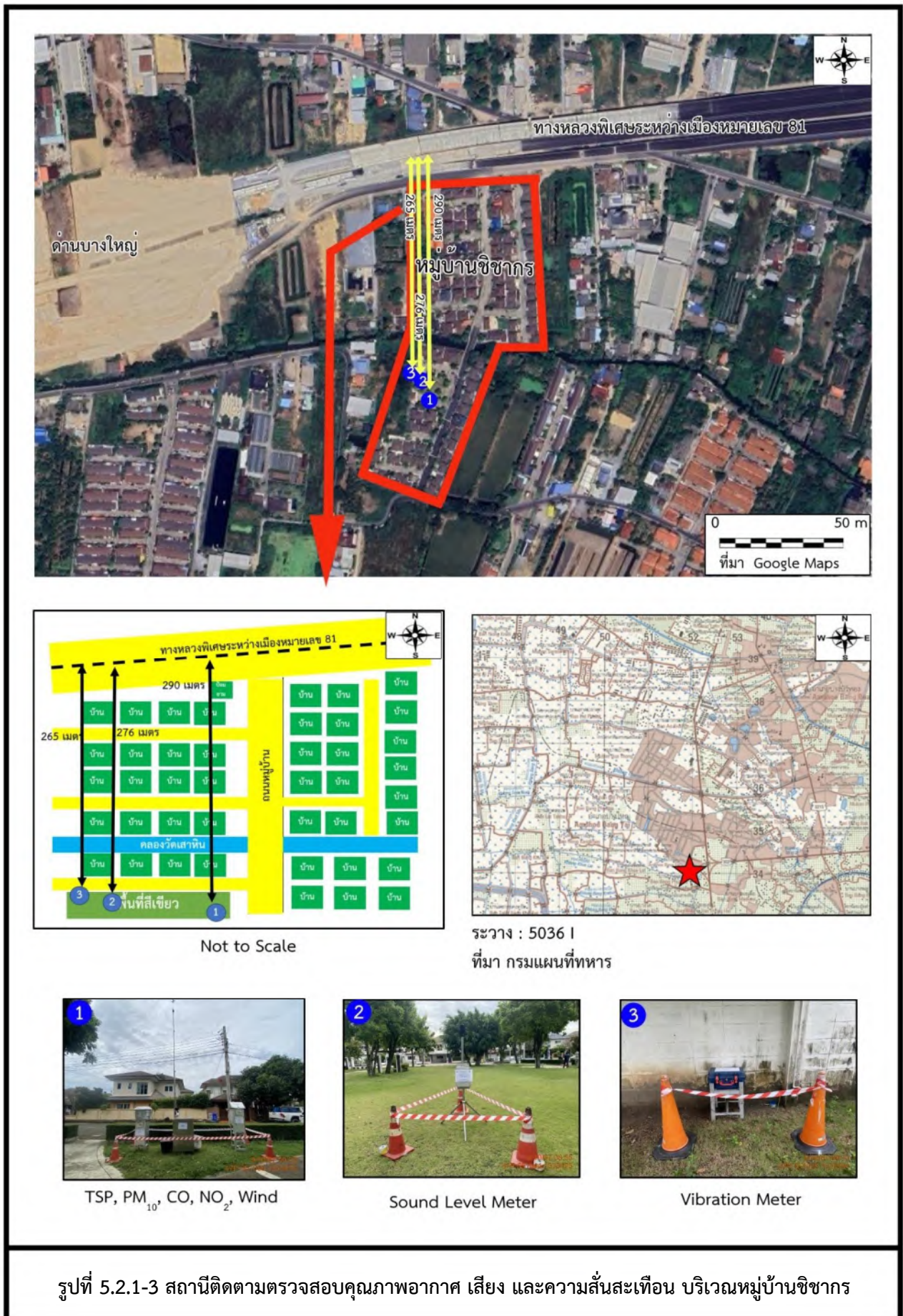
ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

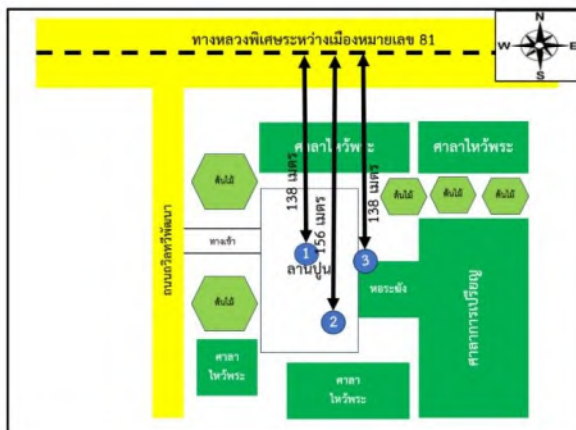
ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ







Not to Scale



ระวาง : 5036 IV

ที่มา กรมแผนที่ทหาร



TSP, PM₁₀, CO, NO₂, Wind

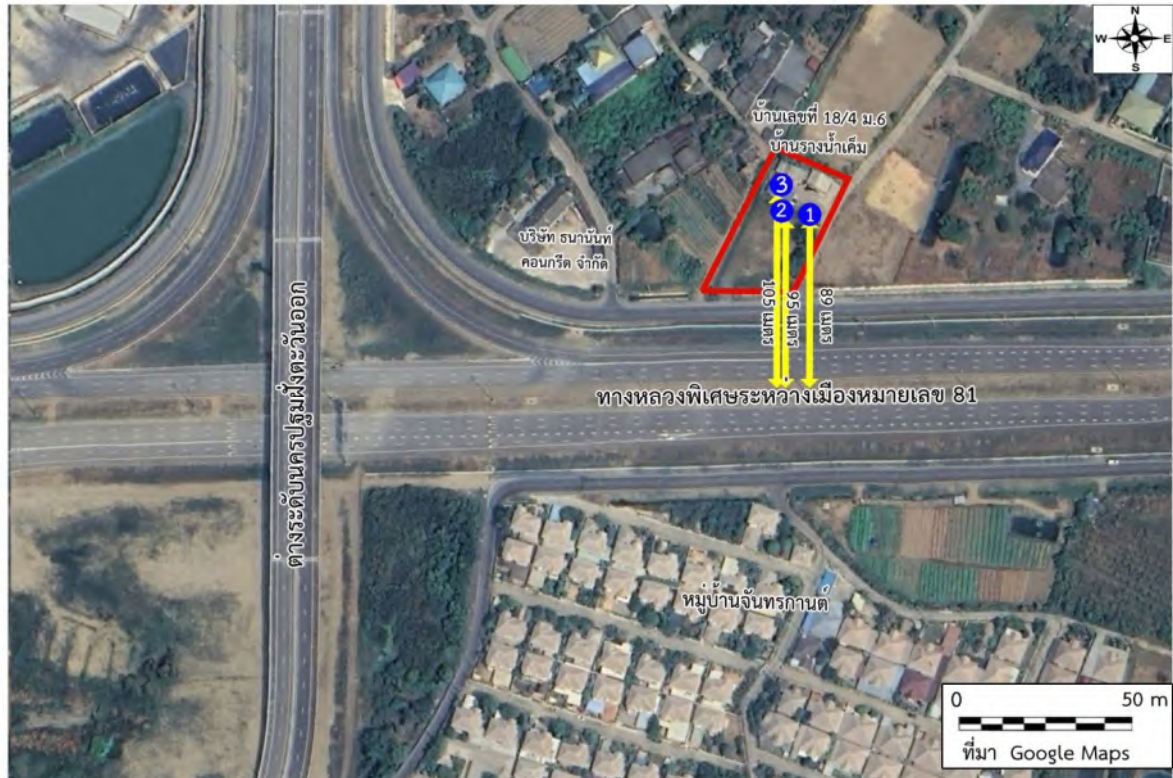


Sound Level Meter



Vibration Meter

รูปที่ 5.2.1-4 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี



Not to Scale



ระวาง : 5036 IV

ที่มา กรมแผนที่ทหาร



TSP, PM₁₀, CO, NO₂, Wind

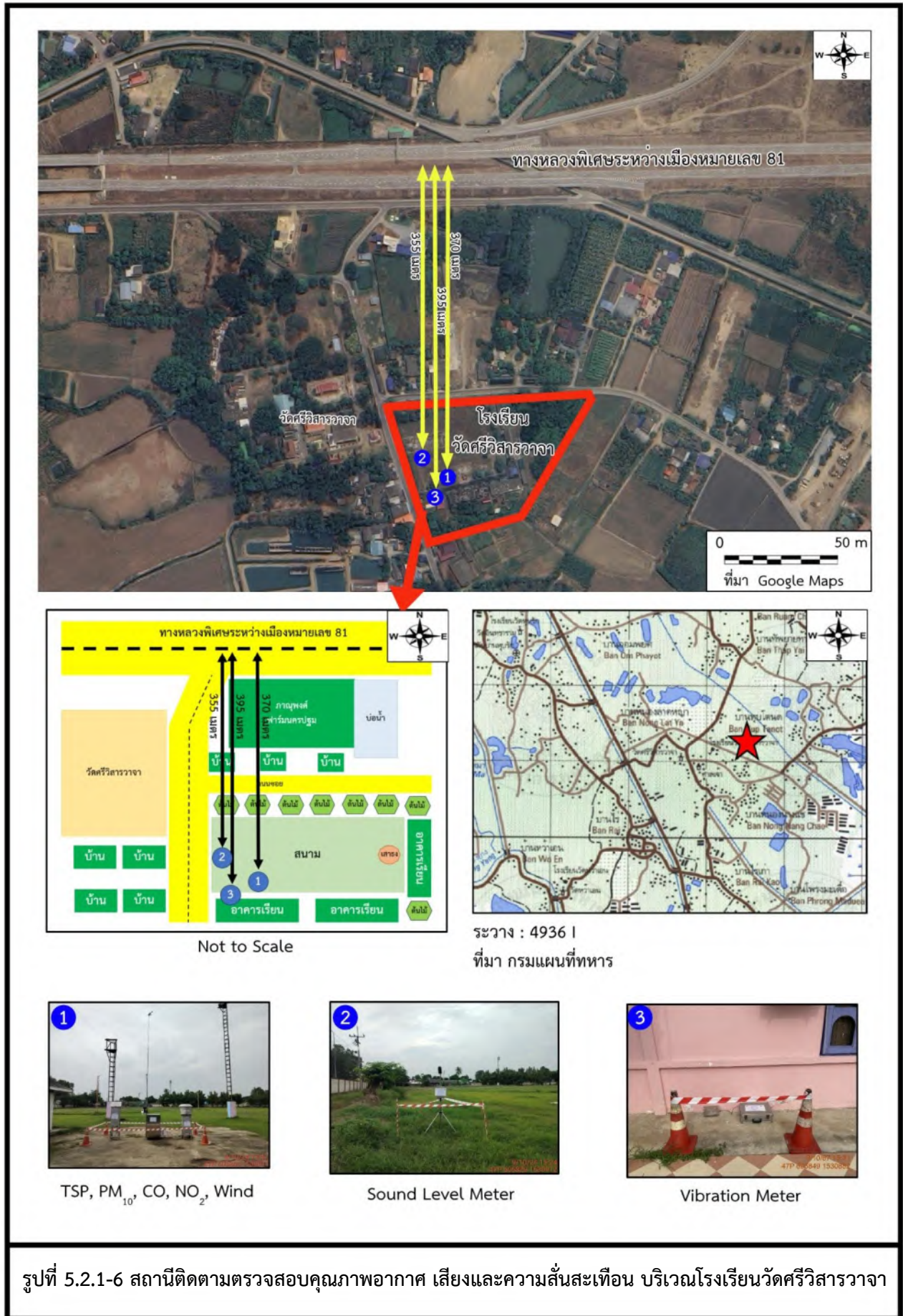


Sound Level Meter

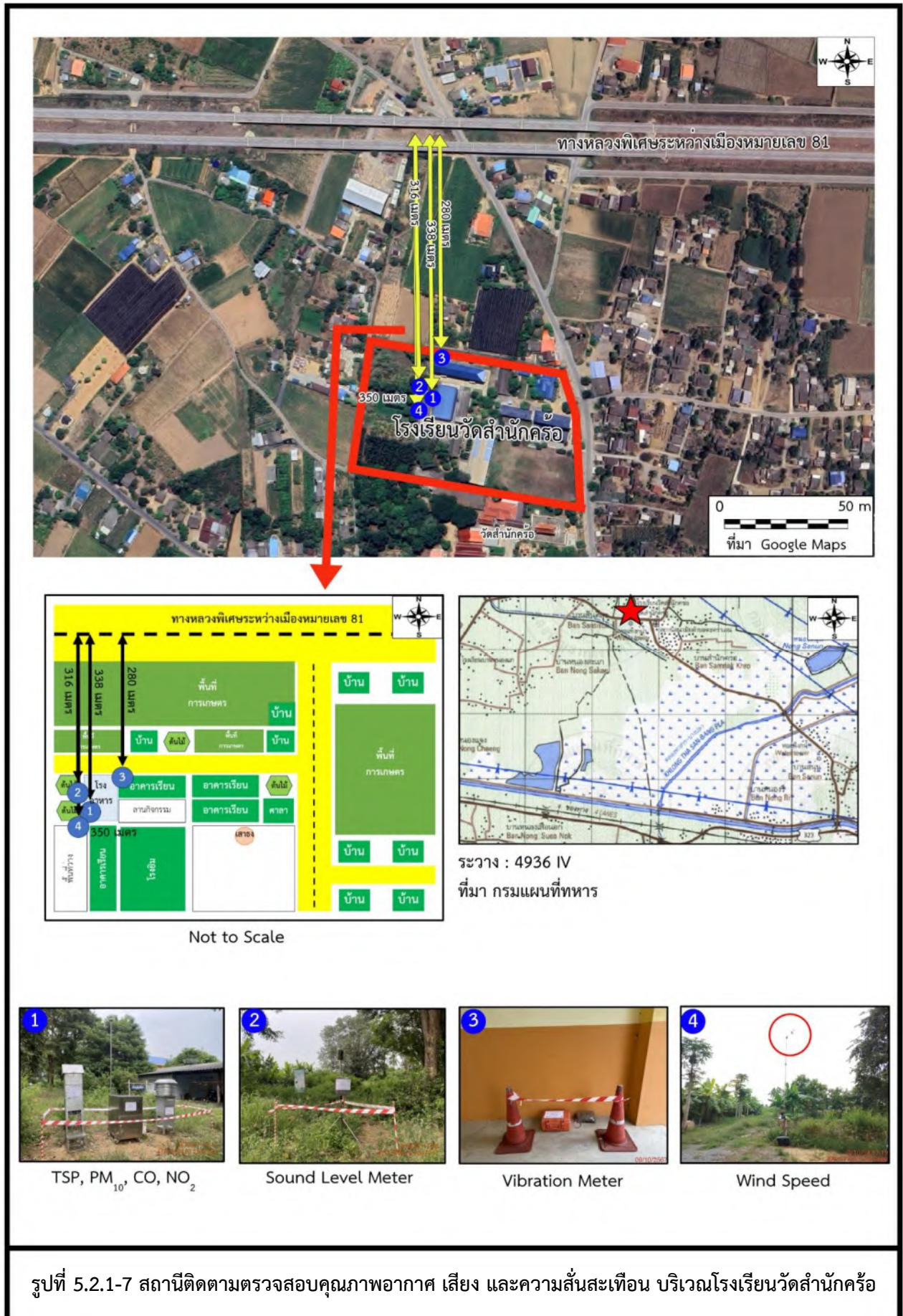


Vibration Meter

รูปที่ 5.2.1-5 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



รูปที่ 5.2.1-6 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดศรีสารวาจา



รูปที่ 5.2.1-7 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชิชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านศิขาร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชิชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านศิขาร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวาราวา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)

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

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

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2566) ได้แก่ ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ คือ สถานีตรวจวัดอากาศกรุงเทพมหานคร สถานีตรวจวัดอากาศจังหวัดนครปฐม สถานีตรวจวัดอากาศ จังหวัดราชบุรี และสถานีตรวจวัดอากาศ จังหวัดกาญจนบุรี

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

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

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

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

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะเวลาที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษา

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

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

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

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

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

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

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

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m³)	PM-10 (mg/m³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.044-0.059	0.032-0.059	0.90-1.10	0.0194-0.0224	0.140-0.250	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.063-0.125	0.032-0.062	1.16-3.26	0.0084-0.0284	0.467-1.368	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.050-0.087	0.024-0.044	0.60-2.98	0.0052-0.0205	0.240-1.098	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.053-0.165	0.028-0.103	0.91-1.80	0.0005-0.0277	0.389-1.029	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.081	0.023-0.041	0.70-1.10	0.0022-0.0103	0.33-0.99	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.075-0.106	0.036-0.049	0.92-2.44	0.0004-0.0017	0.42-1.14	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.087-0.107	0.033-0.054	0.98-2.47	0.0115-0.0578	0.42-1.54	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.038-0.106	0.020-0.043	0.87-2.04	0.0021-0.0326	0.33-1.03	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.114-0.278	0.043-0.085	1.74-2.95	0.0168-0.0385	0.36-1.31	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.159	0.023-0.057	1.16-1.32	0.0204-0.0260	0.81-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.209-0.291	0.020-0.078	0.97-3.04	0.0106-0.0514	0.80-1.61	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.063-0.172	0.032-0.066	1.36-2.15	0.0026-0.0101	0.73-2.21	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.072-0.095	0.024-0.055	1.10-1.78	0.0126-0.0409	0.60-1.51	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m³)	PM-10 (mg/m³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.154	0.023-0.095	0.86-1.87	0.0053-0.0233	0.369-1.245	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.028-0.042	0.014-0.027	0.79-1.76	0.0010-0.0156	0.261-1.364	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.122	0.018-0.079	1.00-3.08	0.0004-0.0341	0.271-0.959	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.022-0.049	0.010-0.034	0.70-1.20	0.0015-0.0119	0.43-1.22	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.029-0.032	0.019-0.022	1.11-1.98	0.0010-0.0682	0.54-1.32	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.070-0.116	0.042-0.060	1.34-2.60	0.0041-0.0525	0.38-1.71	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.031-0.039	0.019-0.028	1.00-1.82	0.0148-0.0465	0.35-1.11	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.060-0.092	0.027-0.040	1.01-2.07	0.0112-0.0238	0.24-1.10	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.032-0.053	0.019-0.036	1.23-1.59	0.0152-0.0195	0.82-1.12	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.079-0.121	0.043-0.101	2.15-3.69	0.0044-0.0369	0.71-1.62	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.030-0.038	0.017-0.025	1.62-2.32	0.0022-0.0103	0.67-1.38	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.037-0.072	0.020-0.047	1.76-2.89	0.0130-0.0378	0.68-1.51	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m³)	PM-10 (mg/m³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.029-0.050	0.014-0.038	0.54-0.67	0.0174-0.0195	0.140-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.033-0.114	0.018-0.065	0.66-1.34	0.0034-0.0186	0.210-1.093	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.078	0.016-0.044	1.04-2.73	0.0001-0.0553	0.288-0.960	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.033-0.121	0.022-0.105	0.51-1.29	0.0019-0.0247	0.392-1.269	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.040-0.199	0.011-0.050	0.60-0.90	0.0007-0.0065	0.44-1.06	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.023-0.035	0.013-0.025	0.52-7.48	0.0019-0.0759	0.43-1.21	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.110-0.164	0.045-0.073	0.50-1.33	0.0035-0.0130	0.77-1.50	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.023-0.063	0.012-0.026	2.17-2.92	0.0033-0.0161	0.33-0.89	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.082-0.200	0.039-0.060	0.84-1.69	0.0006-0.0094	1.29-1.93	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.034-0.070	0.016-0.041	1.63-1.90	0.0056-0.0089	1.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.146-0.183	0.053-0.079	1.58-2.42	0.0047-0.0325	0.70-1.68	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.030	0.010-0.020	1.45-2.18	0.0113-0.0235	0.66-1.56	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.038-0.083	0.023-0.054	1.62-2.20	0.0136-0.0246	0.69-1.61	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

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

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.3.1) การรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา

ผลการรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537 - พ.ศ.2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ของกรมอุตุนิยมวิทยา (ตารางที่ 5.2.1-3 และตารางที่ 5.2.1-6) สรุปได้ดังนี้

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.27 เฮกโตปาสกาล โดยมีความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,024.27 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมีนาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 998.46 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมิถุนายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 27.4-30.8 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 29.0 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนพฤษภาคม มีอุณหภูมิ 41.0 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนธันวาคม มีอุณหภูมิ 13.2 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 64-80 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 72.9 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 92 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยต่ำสุด คือ เดือนมกราคม และเดือนธันวาคม มีความชื้นร้อยละ 49

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,751.9 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 21.6 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 351.1 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.5-2.5 น็อต เดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.0-2.1 น็อต เดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 1.7 น็อต เดือนตุลาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออก ความเร็วเฉลี่ย 1.3 น็อต และเดือนพฤศจิกายนกับเดือนธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 1.4-1.5 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดนครปฐม :

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

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 25.0-30.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 28.0 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 41.4 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนมกราคม มีอุณหภูมิ 10.0 องศาเซลเซียส

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

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,057.3 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 19.3 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 228.1 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกุมภาพันธ์กับเดือนมีนาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.5-1.9 น็อต เดือนเมษายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.9 น็อต เดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 1.5-1.9 น็อต และเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 1.3-1.7 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดราชบุรี :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.41 เฮกโตปาสกาล โดยมีความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,031.65 เฮกโตปาสกาล ในเดือนตุลาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 994.19 เฮกโตปาสกาล ในเดือนกันยายน

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

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 72-86 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 78.0 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด คือ กันยายนกับเดือนตุลาคม ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 96 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยต่ำสุด คือ เดือนมกราคม และเดือนกุมภาพันธ์ มีความชื้นร้อยละ 48

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,143.4 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนตุลาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 17.6 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 234.7 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกุมภาพันธ์กับเดือนพฤษภาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.2-2.7 น็อต เดือนมิถุนายนถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 2.0-2.3 น็อต และเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 2.3-3.4 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดกาญจนบุรี :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.23 เฮกโตปาสกาล โดยมีความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,025.82 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมีนาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 997.92 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมิถุนายน

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

ตารางที่ 5.2.1-3 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร

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

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1012.20	1011.40	1010.00	1008.80	1007.30	1006.80	1006.70	1007.00	1008.10	1009.80	1010.90	1012.30	1009.27
	Mean Daily Range	30	4.60	4.70	4.80	4.80	4.30	3.70	3.70	3.90	4.50	4.60	4.40	4.60	4.38
	Ext.Max.	30	1022.88	1021.33	1024.27	1016.68	1015.36	1014.11	1013.27	1013.16	1018.61	1018.59	1018.68	1022.38	1024.27
	Ext.Min.	30	1005.01	1004.16	1001.66	999.82	1000.03	998.46	999.38	999.73	1000.04	1001.18	1003.32	1002.58	998.46
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	32.8	33.7	34.8	35.8	35.2	34.2	33.5	33.4	33.2	33.1	33.3	32.4	33.8
	Ext.Max.	30	37.6	38.8	40.1	40.0	41.0	38.8	38.4	38.3	37.4	37.9	38.8	36.8	41.0
	Mean Min.	30	23.5	25.0	26.5	27.3	27.0	26.5	26.2	26.0	25.5	25.3	25.0	23.4	25.6
	Ext.Min.	30	14.0	13.9	17.6	22.0	22.3	21.1	22.4	22.3	21.5	18.3	19.2	13.2	13.2
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	30	27.5	28.6	29.8	30.8	30.4	29.7	29.2	29.1	28.6	28.5	28.5	27.4	29.0
	Mean	30	20.4	22.3	24.0	24.8	25.0	24.7	24.3	24.3	24.5	24.0	22.0	19.7	23.3
Relative Humidity(%)	Mean	30	67	71	73	72	74	75	76	76	80	78	69	64	72.9
	Mean Max.	30	83	86	87	86	88	89	89	89	92	91	83	79	86.7
	Mean Min.	30	49	52	54	54	58	60	61	61	63	61	53	49	56.3
	Ext.Min.	30	26	21	21	26	34	38	39	37	40	33	21	28	21.0
Visibility(Km.)	Mean	30	8.6	8.8	9.2	9.7	9.9	10.0	10.0	10.0	9.6	9.1	9.5	9.3	9.5
	07.00LST	30	7.6	7.8	8.8	9.5	9.8	10.0	9.9	10.0	9.5	8.9	9.2	8.8	9.2
	Mean	30	5.0	5.0	5.6	5.8	6.9	7.5	8.0	8.1	8.1	7.3	5.7	4.9	6.5
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	5.0	5.0	5.6	5.8	6.9	7.5	8.0	8.1	8.1	7.3	5.7	4.9	6.5
	Prev.Wind	30	S	S	S	S	S	SW	SW	SW	W	E	NE	NE	-
Wind (Knots)	Mean	30	1.5	2.2	2.5	2.3	2.1	2.1	2.1	2.0	1.7	1.3	1.5	1.4	1.9
	Max.	30	20.0	25.0	34.0	32.0	35.0	38.0	35.0	31.0	33.0	30.0	26.0	18.0	38.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	114.7	118.2	147.7	150.5	141.7	127.8	121.7	121.3	104.5	103.0	106.9	113.2	1471.2
Rainfall(mm)	Total	30	27.0	32.1	51.2	97.4	214.7	202.0	199.2	223.6	351.1	287.5	51.9	14.2	1751.9
	Num. of Days	30	2.8	3.0	4.2	6.9	14.9	16.6	18.1	19.4	21.6	17.1	5.6	1.8	132.0
	Daily Max.	30	62.3	80.6	79.6	216.8	185.9	174.3	132.5	130.7	128.1	188.3	72.6	37.0	216.8
Sunshine Duration(hr.)	Mean	30	217.7	216.3	232.5	226.4	195.5	159.5	138.4	132.5	130.3	158.1	192.0	217.6	2216.8
Phenomena(Days)	Fog	30	0.6	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
	Haze	30	19.5	15.8	13.9	9.0	4.2	1.8	2.0	1.2	1.9	6.4	9.0	14.0	98.7
	Hail	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ThunderStorm	30	0.2	0.4	1.9	4.3	7.9	7.8	6.1	5.9	9.8	8.4	2.0	0.2	54.9
	Squall	30	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.1-4 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดนครปฐม

Station NAKHONPATHOM
 Index Station 48451
 Latitude 14° 0' 42.0" N
 Longitude 99° 58' 12.0" E

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2023

Elevation of station above MSL 7.46 Meters
 Height of barometer above MSL 9.65 Meters
 Height of Thermometer above ground 1.20 Meters
 Height of wind vane above ground 10.80 Meters
 Height of rain gauge 0.80 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	18	1012.60	1011.50	1010.00	1008.70	1007.30	1006.70	1006.70	1006.80	1007.90	1009.80	1011.10	1012.50	1009.30
	Mean Daily Range	18	4.90	5.10	5.30	5.30	4.80	4.10	3.90	4.10	4.70	4.80	4.50	4.80	4.69
	Ext.Max.	18	1023.84	1022.16	1019.85	1017.40	1016.36	1014.90	1013.67	1013.26	1015.77	1017.74	1019.56	1023.39	1023.84
	Ext.Min.	17	1004.83	1003.17	1001.37	1000.64	1000.04	998.12	999.48	999.37	999.50	996.75	1003.14	994.48	994.48
Temperature(Celsius)	Mean Max.	18	31.2	33.5	35.4	36.4	35.8	34.7	34.0	33.8	33.4	32.3	31.6	30.4	33.5
	Ext.Max.	18	36.3	38.0	39.7	41.4	41.1	38.5	38.7	37.7	37.2	36.2	35.9	35.2	41.4
	Mean Min.	18	19.5	21.5	24.0	25.0	25.2	24.9	24.6	24.4	24.4	23.9	22.4	20.0	23.3
	Ext.Min.	18	10.0	11.0	16.6	19.5	21.3	21.5	20.0	0.0	19.5	20.5	13.3	11.1	0.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18	25.1	27.3	29.2	30.2	29.9	29.1	28.6	28.5	28.2	27.6	26.7	25.0	28.0
	Mean	18	19.9	21.8	23.5	24.4	24.9	24.7	24.4	24.4	24.7	24.5	22.5	20.0	23.3
Relative Humidity(%)	Mean	18	75	75	74	74	77	79	79	80	83	84	80	76	78.0
	Mean Max.	18	95	95	95	93	93	94	94	94	96	97	96	94	94.6
	Mean Min.	18	51	49	49	50	55	59	60	61	63	65	58	53	56.0
	Ext.Min.	18	20	22	20	22	33	40	38	41	45	36	31	27	20.0
Visibility(Km.)	Mean	18	8.4	8.5	9.1	9.7	9.7	9.9	9.8	9.7	9.5	9.1	9.3	9.1	9.3
	07.00LST	17	5.2	5.6	7.6	9.0	9.5	9.9	9.6	9.5	9.3	8.3	8.0	6.9	8.2
Cloud Amount(1-10)	Mean	18	2.1	1.8	2.4	3.6	5.7	7.0	7.6	7.9	7.7	6.1	3.8	2.5	4.9
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	N	SE	SE	S	W	W	W	W	W	N	N	N	-
	Mean	18	1.4	1.5	1.9	1.9	1.7	1.6	1.8	1.9	1.5	1.3	1.6	1.7	1.7
	Max.	18	24.0	31.0	39.0	34.0	35.0	30.0	32.0	31.0	32.0	28.0	27.0	29.0	39.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	18	115.3	121.0	157.4	162.3	156.3	139.4	139.8	135.0	126.0	116.6	108.5	116.1	1593.7
Rainfall(mm)	Total	30	4.6	10.7	36.1	48.2	123.4	121.1	96.2	119.9	228.1	212.4	46.8	9.8	1057.3
	Num. of Days	30	1.5	1.4	3.2	4.7	12.9	14.6	16.1	17.0	19.3	14.9	5.6	1.6	112.8
	Daily Max.	30	18.6	44.4	118.2	91.2	146.4	117.3	69.9	92.0	124.3	114.4	66.9	56.6	146.4
Sunshine Duration(hr.)	Mean	18	238.3	234.9	247.5	252.7	219.5	173.7	141.8	145.4	163.8	184.8	203.0	226.9	2432.3
Phenomena(Days)	Fog	18	10.8	7.4	2.7	0.4	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.6	1.8	4.6	28.8
	Haze	18	12.2	12.7	12.1	6.7	2.1	0.4	0.4	0.1	0.2	1.4	3.7	6.9	58.9
	Hail	18	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
	ThunderStorm	18	0.1	0.2	1.1	2.5	6.2	5.0	3.0	3.1	5.9	5.3	1.8	0.2	34.4
	Squall	18	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.5

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.1-5 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดราชบุรี

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2023

Station RATCHA BURI
 Index Station 48464
 Latitude 13° 29' 21.5" N
 Longitude 99° 47' 32.6" E

Elevation of station above MSL 5.00 Meters
 Height of barometer above MSL 0.00 Meters
 Height of Thermometer above ground 1.50 Meters
 Height of wind vane above ground 10.00 Meters
 Height of rain gauge 0.80 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	18	1012.40	1011.30	1010.20	1009.00	1007.60	1007.00	1007.00	1007.20	1008.10	1009.80	1011.00	1012.30	1009.41
	Mean Daily Range	18	3.90	4.00	4.20	4.10	3.80	3.10	3.00	3.20	3.90	3.80	3.60	3.80	3.70
	Ext.Max.	18	1022.75	1020.92	1019.30	1016.81	1015.80	1013.60	1013.12	1013.78	1018.01	1031.65	1017.99	1022.48	1031.65
	Ext.Min.	17	1003.77	1003.00	1002.03	1001.18	1001.50	995.99	1000.69	1000.31	994.19	1001.84	1003.80	1003.55	994.19
Temperature(Celsius)	Mean Max.	18	31.8	33.8	35.3	36.3	35.3	34.0	33.3	33.2	32.9	31.8	31.4	30.8	33.3
	Ext.Max.	18	36.5	38.2	40.0	41.5	40.7	37.4	37.1	37.3	36.6	36.5	36.0	35.5	41.5
	Mean Min.	18	20.5	22.0	23.9	25.2	25.7	25.4	25.0	25.0	24.9	24.6	23.4	21.2	23.9
	Ext.Min.	18	12.0	14.4	17.5	20.4	23.0	23.4	23.5	23.0	22.5	21.3	15.5	13.1	12.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18	25.5	27.2	28.8	29.7	29.3	28.6	28.1	28.1	27.8	27.2	26.6	25.3	27.7
	Mean	18	19.5	21.3	23.1	24.1	24.8	24.5	24.1	24.1	24.4	24.4	22.7	19.9	23.1
	Mean	18	72	73	74	74	79	80	81	81	83	86	81	74	78.0
	Mean Max.	18	90	93	93	92	94	95	95	95	96	96	94	90	93.6
Relative Humidity(%)	Mean Min.	18	48	48	49	50	57	60	61	61	64	68	62	52	56.7
	Ext.Min.	18	17	18	10	28	33	40	17	45	48	45	40	29	10.0
	Mean	18	7.0	7.1	7.7	9.1	10.3	10.9	10.7	10.7	10.4	8.5	8.0	7.8	9.0
	07.00LST	17	5.3	4.4	5.4	7.8	9.6	10.4	10.3	10.3	10.1	7.5	7.3	7.0	8.0
Cloud Amount(1-10)	Mean	18	2.6	2.1	2.6	4.2	6.7	7.7	8.3	8.4	8.2	7.2	4.9	3.5	5.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	NW	SE	SE	SE	SE	W	W	W	W	NW	NW	NW	-
	Mean	18	2.6	2.5	2.7	2.6	2.2	2.0	2.1	2.3	2.3	2.3	3.0	3.4	2.5
	Max.	18	37.0	28.0	27.0	46.0	35.0	45.0	43.0	40.0	40.0	41.0	38.0	32.0	46.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	18	126.4	132.0	160.7	174.3	161.0	137.3	131.4	133.9	127.7	109.0	104.7	241.7	1740.1
Rainfall(mm)	Total	30	5.1	8.5	30.4	43.9	148.1	131.3	130.5	117.2	220.8	234.7	63.0	9.9	1143.4
	Num. of Days	30	1.5	1.5	3.4	5.0	15.0	15.8	18.1	17.8	19.7	17.6	6.4	1.9	123.7
	Daily Max.	30	34.3	39.5	93.9	94.7	98.2	86.6	83.1	62.3	117.5	141.3	304.9	27.0	304.9
Sunshine Duration(hr.)	Mean	18	234.1	229.7	236.1	235.3	196.3	147.6	124.9	125.9	139.4	152.3	183.7	224.4	2229.7
Phenomena(Days)	Fog	18	0.4	0.5	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	1.8
	Haze	18	23.3	22.5	21.9	9.7	0.7	0.3	0.0	0.1	0.3	3.2	8.9	18.4	109.3
	Hail	18	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
	ThunderStorm	18	0.3	0.7	1.9	4.7	10.5	7.4	6.0	5.4	7.0	8.7	2.2	0.1	54.9
	Squall	18	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.1-6 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดกาญจนบุรี

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Station KANCHANA BURI
 Index Station 48450
 Latitude 14° 1' 21.0" N
 Longitude 99° 32' 9.0" E

Elevation of station above MSL 27.53 Meters
 Height of barometer above MSL 28.78 Meters
 Height of Thermometer above ground 1.25 Meters
 Height of wind vane above ground 15.00 Meters
 Height of rainguage 0.92 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1012.30	1011.20	1009.60	1008.40	1007.10	1006.60	1006.60	1006.90	1008.00	1010.00	1011.30	1012.80	1009.23
	Mean Daily Range	30	5.10	5.50	5.60	5.50	4.70	3.90	3.70	4.00	4.60	4.80	4.70	4.90	4.75
	Ext.Max.	30	1024.18	1022.53	1025.82	1018.00	1016.80	1014.41	1013.13	1013.03	1015.80	1018.17	1019.44	1023.67	1025.82
	Ext.Min.	30	1004.10	1002.17	1000.16	999.62	999.60	997.92	1000.11	999.28	999.30	1001.01	1002.84	1002.31	997.92
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	33.0	35.2	36.8	37.8	36.1	34.8	33.9	33.8	33.6	32.5	32.1	31.7	34.3
	Ext.Max.	30	38.4	40.8	42.3	43.5	42.7	40.6	39.5	38.3	39.8	36.6	37.0	36.3	43.5
	Mean Min.	30	20.3	22.1	24.1	25.4	25.4	25.1	24.8	24.7	24.4	23.7	22.4	20.3	23.6
	Ext.Min.	30	10.6	12.3	15.5	17.9	20.5	21.5	21.1	20.5	21.5	17.0	15.0	9.3	9.3
	Mean	30	26.3	28.2	29.9	31.0	30.1	29.4	28.8	28.7	28.3	27.8	27.1	25.8	28.5
	Dew Point Temp.(Celsius)	30	18.3	19.7	21.3	22.7	23.7	23.5	23.3	23.3	23.6	23.5	21.4	18.4	21.9
	Relative Humidity(%)	30	64	63	63	64	70	72	73	74	77	79	73	66	69.9
	Mean Max.	30	84	83	83	82	86	86	87	87	90	92	89	84	86.1
	Mean Min.	30	41	39	39	41	51	54	56	56	58	61	53	45	49.4
	Ext.Min.	30	15	11	10	18	22	28	27	37	35	31	31	22	10.0
	Visibility(Km.)	30	6.3	6.3	6.8	8.5	9.9	10.5	10.3	10.4	10.0	8.3	7.5	7.2	8.5
	07.00LST	30	5.8	5.6	6.2	8.1	9.6	10.4	10.2	10.3	9.9	7.9	7.1	6.8	8.2
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	2.6	2.4	2.9	3.6	5.7	6.8	7.4	7.7	7.4	6.2	4.1	2.9	5.0
Wind (Knots)	Prev.Wind	30	NE	SE	SE	SE,S	W	SW	W	W	W	NE	NE	NE	-
	Mean	30	1.0	1.2	1.4	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4	1.2	0.9	1.2	1.2	1.2
	Max.	30	20.0	28.0	28.0	35.0	35.0	35.0	35.0	32.0	32.0	29.0	40.0	25.0	40.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	142.1	152.0	193.0	204.5	181.6	157.9	149.4	143.3	136.6	122.3	123.4	137.9	1844.0
Rainfall(mm)	Total	30	8.3	28.2	43.4	68.0	142.1	101.2	107.0	101.6	222.6	212.1	48.0	5.8	1088.3
	Num. of Days	30	1.4	2.0	3.7	6.0	13.3	13.6	16.2	16.7	18.6	14.4	5.2	1.4	112.5
	Daily Max.	30	32.0	124.7	100.5	89.8	93.9	69.3	70.6	108.7	119.0	132.4	84.1	25.7	132.4
Sunshine Duration(hr.)	Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
Phenomena(Days)	Fog	30	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3
	Haze	30	29.9	27.1	28.1	20.1	5.4	1.0	1.1	1.0	1.6	11.2	21.8	27.2	175.5
	Hail	30	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2
	ThunderStorm	30	0.0	0.4	1.3	3.1	4.8	2.7	1.9	1.9	3.8	4.3	1.2	0.0	25.4
	Squall	30	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.4

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 63-79 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 69.9 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด คือ เดือนตุลาคม ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 92 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยต่ำสุด คือ เดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมีนาคม มีความชื้นร้อยละ 39

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,088.3 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18.6 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 222.6 มิลลิเมตร

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

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

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

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

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

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

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก-ตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบาและความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 35.00 และร้อยละ 33.33 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.46 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา-ลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 6.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านชีขาร เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศทางที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก-ตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบาและความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 40.83 และร้อยละ 25.00 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.12 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 10.0 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศทางที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก-ตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบาและความเร็วลมอยู่ใน

ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 30.83 และร้อยละ 20.83 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.77 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 8.33 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

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

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

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

เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

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

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

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างไปทางเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 50.00 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.64 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 26.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานียังนี้ตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านชิขารเป็นสถานียังนี้ที่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานียังนี้ตรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานียังนี้ตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

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

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

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

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

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศเหนือ-ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 40.00 และร้อยละ 17.50 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.06 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 22.50 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

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

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ-ทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 28.33 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.14 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมสงบ และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 70.83 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

(3) ครั้งที่ 3 : ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-7 และรูปที่ 5.2.1-8 ถึงรูปที่ 5.2.1-9 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

สถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.052-0.108 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.108 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.035-0.065 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.065 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.78-0.86 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.86 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0230-0.0259 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0259 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.80-0.86 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางทิศใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 39.17 และร้อยละ 25.00 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.14 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา-ลมอ่อน เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการปฐมนิเทศพื้นที่ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่บ้านซิกขาร : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.031-0.049 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.049 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.015-0.026 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.026 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.69-0.77 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.77 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0156-0.0189 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0189 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.86-0.97 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.22 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา-ลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 14.17 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านซิกขาร เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต และก่อสร้างอาคารควบคุม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.025-0.040 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.040 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.013-0.024 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.024 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.54-0.58 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.58 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0096-0.0100 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0100 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.73-0.79 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม.

ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศ ตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.78 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 38.33 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณ ใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้ว เสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.028-0.046 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.046 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.016-0.028 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.028 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.63-0.70 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด เท่ากับ 0.70 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0098-0.0102 ppm คิดเป็น ค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0102 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.78-0.83 ppm ซึ่ง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศ ตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างทิศใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นความเร็ว ลมเฉลี่ย 1.70 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 1.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการ ก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรม การก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต และก่อสร้าง อาคารควบคุม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจ ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมี ค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อ คุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.017-0.026 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.026 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.013-0.018 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.018 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.55-0.59 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด เท่ากับ 0.59 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0104 ppm คิดเป็น ค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0104 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.72-0.78 ppm ซึ่ง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศ ใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.02 เมตร/วินาที ซึ่ง มีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 20.00 โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัดอยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจาก กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตาม

เกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.014-0.019 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.019 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.010-0.013 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.013 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.55-0.58 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.58 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0093-0.0099 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0099 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.66-0.76 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.33 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 60.00 โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัดอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

(4) ครั้งที่ 4 : ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-7 และรูปที่ 5.2.1-8 ถึง รูปที่ 5.2.1-9 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

สถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.039-0.086 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.086 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.018-0.034 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.034 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.81-0.90 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.90 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0192-0.0207 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0207 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.70-0.74 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างไปทางทิศเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 48.33 และร้อยละ 21.67 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.05 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 12.50 เมื่อพิจารณาจาก

กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตำรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้เป็นสถานีตำรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตำรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตำรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่บ้านชิชากร : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.050-0.084 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.084 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.023-0.050 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.050 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.74-0.78 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.78 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0172-0.0188 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0188 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.69-0.74 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 55.00 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.43 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 38.33 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตำรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านชิชากร เป็นสถานีตำรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยในขณะตรวจวัดโครงการฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างการติดตั้งรั้วกันทางหลวงพิเศษ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ อยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตำรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานีตำรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตำรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.053-0.079 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.079 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.032-0.063 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.063 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.57-0.63 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.63 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0087-0.0101 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0101 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.72-0.78 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 50.00 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.81 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 16.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตำรวจวัด พบว่า บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) เป็นสถานีตำรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตำรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตำรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.039-0.060 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.060 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.021-0.035 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.035 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.63-0.74 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.74 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0101-0.0117 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0117 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.76-0.80 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ-ทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 42.50 และร้อยละ 26.67 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.13 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 10.83 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งในขณะตรวจวัด พบว่า โครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางฯ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.039-0.079 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.079 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.023-0.046 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.046 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.54-0.61 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.61 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0097-0.0099 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0099 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.74-0.80 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 44.17 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.86 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 19.17 โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.046-0.072 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.072 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.021-0.040 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.040 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.55-0.61 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.61 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0093-0.0098 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0098 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.68-0.78 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างไปทางทิศตะวันออก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 37.50 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.32 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมสงบ และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 54.17 โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.044-0.059	0.032-0.059	0.90-1.10	0.0194-0.0224	0.140-0.250	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.063-0.125	0.032-0.062	1.16-3.26	0.0084-0.0284	0.467-1.368	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.050-0.087	0.024-0.044	0.60-2.98	0.0052-0.0205	0.240-1.098	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.053-0.165	0.028-0.103	0.91-1.80	0.0005-0.0277	0.389-1.029	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.081	0.023-0.041	0.70-1.10	0.0022-0.0103	0.33-0.99	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.075-0.106	0.036-0.049	0.92-2.44	0.0004-0.0017	0.42-1.14	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.087-0.107	0.033-0.054	0.98-2.47	0.0115-0.0578	0.42-1.54	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.038-0.106	0.020-0.043	0.87-2.04	0.0021-0.0326	0.33-1.03	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.114-0.278	0.043-0.085	1.74-2.95	0.0168-0.0385	0.36-1.31	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.159	0.023-0.057	1.16-1.32	0.0204-0.0260	0.81-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.209-0.291	0.020-0.078	0.97-3.04	0.0106-0.0514	0.80-1.61	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.063-0.172	0.032-0.066	1.36-2.15	0.0026-0.0101	0.73-2.21	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.072-0.095	0.024-0.055	1.10-1.78	0.0126-0.0409	0.60-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.133-0.151	0.054-0.067	1.26-1.47	0.0204-0.0248	1.03-1.16	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.088-0.110	0.037-0.046	0.81-0.93	0.0236-0.0259	1.13-1.22	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.052-0.108	0.035-0.065	0.78-0.86	0.0230-0.0259	0.80-0.86	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.039-0.086	0.018-0.034	0.81-0.90	0.0192-0.0207	0.70-0.74	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.215	-	2.77	0.131	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

*ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.154	0.023-0.095	0.86-1.87	0.0053-0.0233	0.369-1.245	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.028-0.042	0.014-0.027	0.79-1.76	0.0010-0.0156	0.261-1.364	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.122	0.018-0.079	1.00-3.08	0.0004-0.0341	0.271-0.959	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.022-0.049	0.010-0.034	0.70-1.20	0.0015-0.0119	0.43-1.22	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.029-0.032	0.019-0.022	1.11-1.98	0.0010-0.0682	0.54-1.32	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.070-0.116	0.042-0.060	1.34-2.60	0.0041-0.0525	0.38-1.71	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.031-0.039	0.019-0.028	1.00-1.82	0.0148-0.0465	0.35-1.11	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.060-0.092	0.027-0.040	1.01-2.07	0.0112-0.0238	0.24-1.10	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.032-0.053	0.019-0.036	1.23-1.59	0.0152-0.0195	0.82-1.12	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.079-0.121	0.043-0.101	2.15-3.69	0.0044-0.0369	0.71-1.62	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.030-0.038	0.017-0.025	1.62-2.32	0.0022-0.0103	0.67-1.38	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.037-0.072	0.020-0.047	1.76-2.89	0.0130-0.0378	0.68-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.134-0.163	0.055-0.073	1.43-1.55	0.0171-0.0293	0.98-1.10	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.068-0.082	0.047-0.054	0.81-0.92	0.0192-0.0200	1.12-1.15	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.031-0.049	0.015-0.026	0.69-0.77	0.0156-0.0189	0.86-0.97	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.050-0.084	0.023-0.050	0.74-0.78	0.0172-0.0188	0.69-0.74	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.240	-	2.77	0.137	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

*ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.029-0.050	0.014-0.038	0.54-0.67	0.0174-0.0195	0.140-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.033-0.114	0.018-0.065	0.66-1.34	0.0034-0.0186	0.210-1.093	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.078	0.016-0.044	1.04-2.73	0.0001-0.0553	0.288-0.960	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.033-0.121	0.022-0.105	0.51-1.29	0.0019-0.0247	0.392-1.269	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.040-0.199	0.011-0.050	0.60-0.90	0.0007-0.0065	0.44-1.06	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.023-0.035	0.013-0.025	0.52-7.48	0.0019-0.0759	0.43-1.21	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.110-0.164	0.045-0.073	0.50-1.33	0.0035-0.0130	0.77-1.50	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.023-0.063	0.012-0.026	2.17-2.92	0.0033-0.0161	0.33-0.89	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.082-0.200	0.039-0.060	0.84-1.69	0.0006-0.0094	1.29-1.93	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.034-0.070	0.016-0.041	1.63-1.90	0.0056-0.0089	1.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.146-0.183	0.053-0.079	1.58-2.42	0.0047-0.0325	0.70-1.68	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.030	0.010-0.020	1.45-2.18	0.0113-0.0235	0.66-1.56	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.038-0.083	0.023-0.054	1.62-2.20	0.0136-0.0246	0.69-1.61	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.167-0.195	0.059-0.076	0.59-0.70	0.0099-0.0103	0.86-0.91	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.074-0.101	0.040-0.055	0.56-0.67	0.0095-0.0100	0.89-0.95	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.025-0.040	0.013-0.024	0.54-0.58	0.0096-0.0100	0.73-0.79	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.053-0.079	0.032-0.063	0.57-0.63	0.0087-0.0101	0.72-0.78	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.233	-	2.80	0.148	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

*ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.032-0.106	0.019-0.073	1.14-1.80	0.0028-0.0069	0.365-1.222	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.043-0.110	0.022-0.050	1.62-2.94	0.0005-0.0263	0.338-0.995	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.052-0.172	0.021-0.095	0.87-1.47	0.0008-0.0493	0.223-1.140	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.068-0.089	0.036-0.047	0.80-1.60	0.0005-0.0164	0.25-1.41	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.039-0.077	0.020-0.036	0.58-1.20	0.0043-0.0142	0.39-1.65	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.089-0.149	0.045-0.089	0.70-1.59	0.0026-0.0106	0.69-1.48	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.072-0.167	0.018-0.038	1.32-2.31	0.0022-0.0150	0.41-0.98	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.056-0.079	0.041-0.069	1.06-1.90	0.0015-0.0089	1.34-2.17	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.085	0.013-0.037	1.39-1.67	0.0061-0.0096	1.71-1.84	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.091-0.137	0.055-0.101	1.75-2.85	0.0034-0.0396	0.64-1.45	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.114-0.192	0.036-0.072	1.41-2.27	0.0109-0.0229	0.70-2.03	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.060-0.088	0.028-0.057	1.61-2.35	0.0146-0.0247	0.77-1.94	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.107-0.140	0.057-0.071	0.56-0.65	0.0091-0.0097	0.83-0.90	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.052-0.066	0.036-0.045	0.51-0.61	0.0096-0.0104	0.92-0.98	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.028-0.046	0.016-0.028	0.54-0.58	0.0098-0.0102	0.78-0.83	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.039-0.060	0.021-0.035	0.63-0.74	0.0101-0.0117	0.76-0.80	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.215	-	2.77	0.128	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

*ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	0.250-0.360	*	0.16-0.24	0.0090-0.0650	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.123	0.022-0.094	0.39-0.84	0.0015-0.0124	0.128-1.002	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.031-0.036	0.011-0.022	0.42-1.52	0.0021-0.0093	0.366-1.300	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.054-0.147	0.033-0.096	0.67-3.41	0.0061-0.0367	0.077-1.182	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.032-0.069	0.017-0.042	0.60-0.90	0.0007-0.0054	0.24-1.14	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.025-0.032	0.012-0.022	0.52-1.53	0.0035-0.0192	0.37-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.123-0.149	0.051-0.070	0.55-1.42	0.0038-0.0150	0.29-1.90	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.026-0.034	0.016-0.024	0.95-1.35	0.0070-0.0202	0.51-1.29	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.070-0.093	0.033-0.051	1.16-1.79	0.0005-0.0136	1.31-2.24	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.026-0.048	0.014-0.037	1.08-1.34	0.0050-0.0066	1.19-1.85	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.085-0.118	0.065-0.094	1.89-3.06	0.0029-0.0274	0.77-1.47	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.028-0.036	0.017-0.025	1.45-2.10	0.0100-0.0238	0.73-1.49	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.036-0.095	0.018-0.038	1.42-2.04	0.0130-0.0240	0.62-1.64	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.094-0.123	0.039-0.048	0.61-0.63	0.0089-0.0102	0.71-0.79	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.066-0.096	0.036-0.045	0.52-0.62	0.0091-0.0101	0.85-0.90	
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการฯ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.017-0.026	0.013-0.018	0.55-0.59	0.0089-0.0104	0.72-0.78	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.039-0.079	0.023-0.046	0.54-0.61	0.0097-0.0099	0.74-0.80	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.210	-	2.80	0.132	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.060-0.085	0.035-0.051	0.50-0.64	0.0184-0.0224	0.100-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.062-0.097	0.026-0.062	1.20-2.50	0.0015-0.0199	0.181-0.917	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.048	0.015-0.023	0.26-1.48	0.0012-0.0109	0.074-1.173	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.120	0.024-0.089	1.60-3.18	0.0061-0.0731	0.261-1.378	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.069	0.022-0.059	0.60-1.00	0.0004-0.0089	0.38-1.30	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.028-0.051	0.014-0.037	0.49-1.45	0.0040-0.0397	0.52-1.44	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.080-0.103	0.035-0.048	0.60-1.36	0.0063-0.0198	0.67-1.53	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.064-0.097	0.015-0.020	1.62-2.22	0.0010-0.0416	0.12-1.15	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.032-0.060	0.022-0.049	0.99-1.63	0.0012-0.0053	1.07-1.92	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.029-0.044	0.019-0.031	1.17-1.27	0.0044-0.0066	0.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.074-0.114	0.064-0.097	1.67-2.65	0.0059-0.0182	0.69-1.53	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.027	0.011-0.017	1.43-2.30	0.0112-0.0213	0.63-1.47	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.042-0.062	0.027-0.048	1.38-2.24	0.0126-0.0234	0.65-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.101-0.149	0.041-0.054	0.57-0.60	0.0092-0.0102	0.76-0.82	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.071-0.088	0.030-0.042	0.53-0.60	0.0089-0.0101	0.83-0.89	
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการฯ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.014-0.019	0.010-0.013	0.55-0.58	0.0093-0.0099	0.66-0.76	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.046-0.072	0.021-0.040	0.55-0.61	0.0093-0.0098	0.68-0.78	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.165	-	2.73	0.090	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

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

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

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

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

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

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

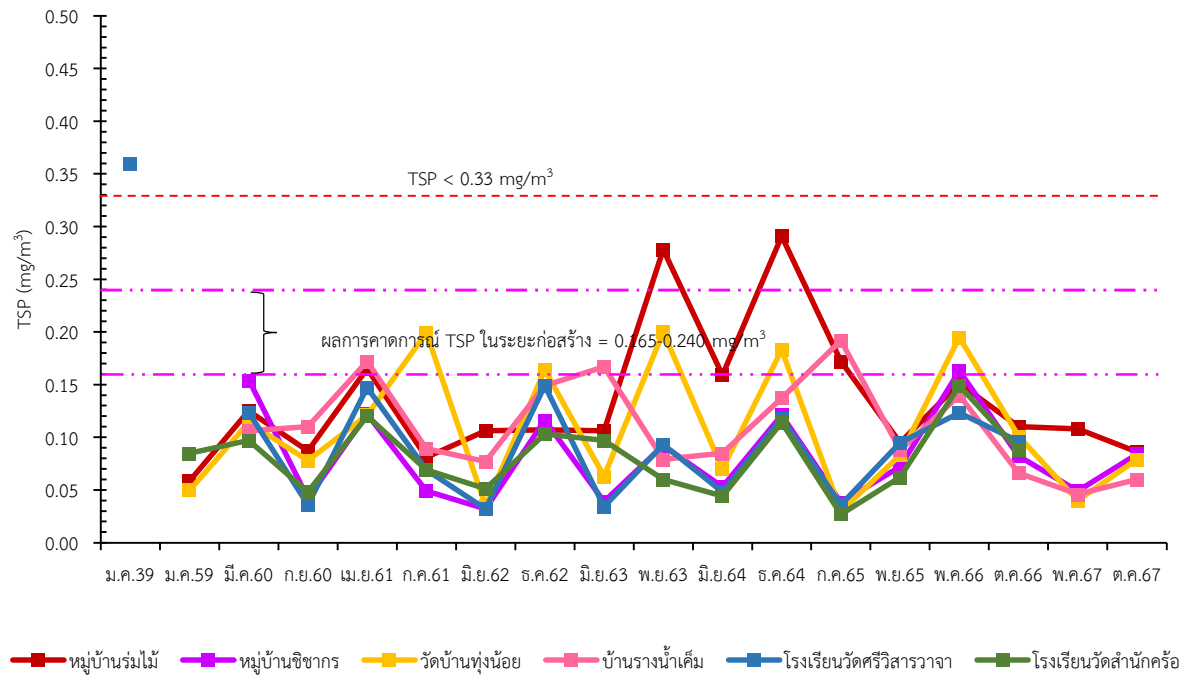
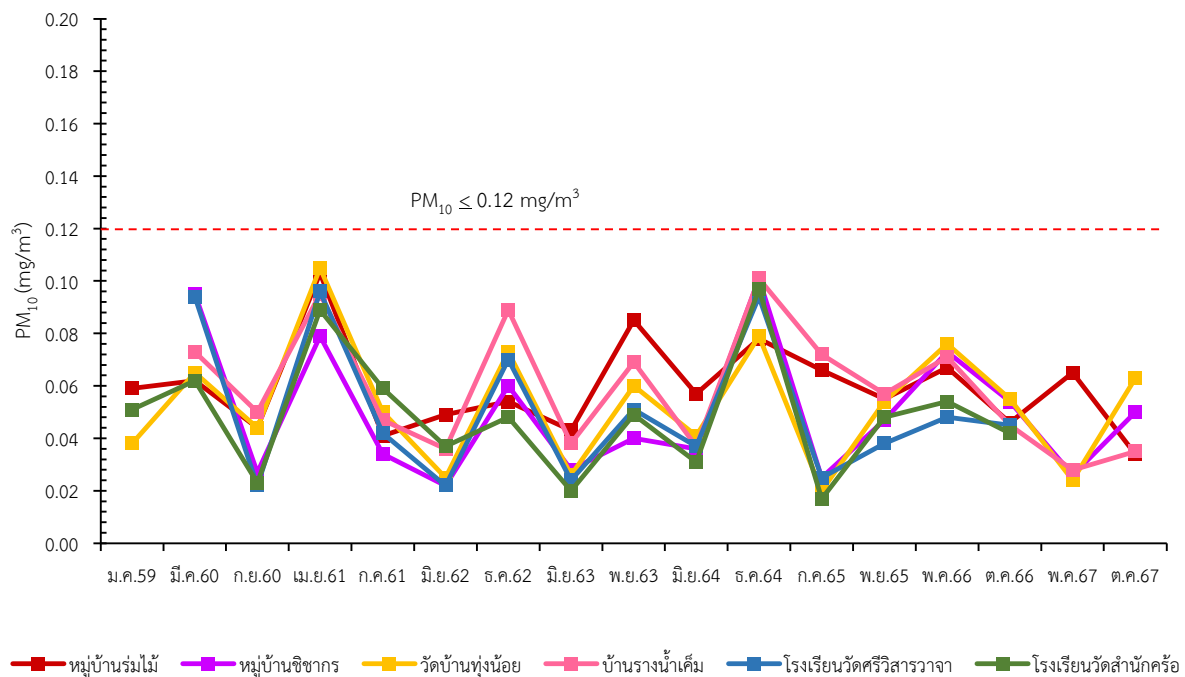
⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

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

- ไม่ได้กำหนด

*ไม่ได้ตรวจวัด

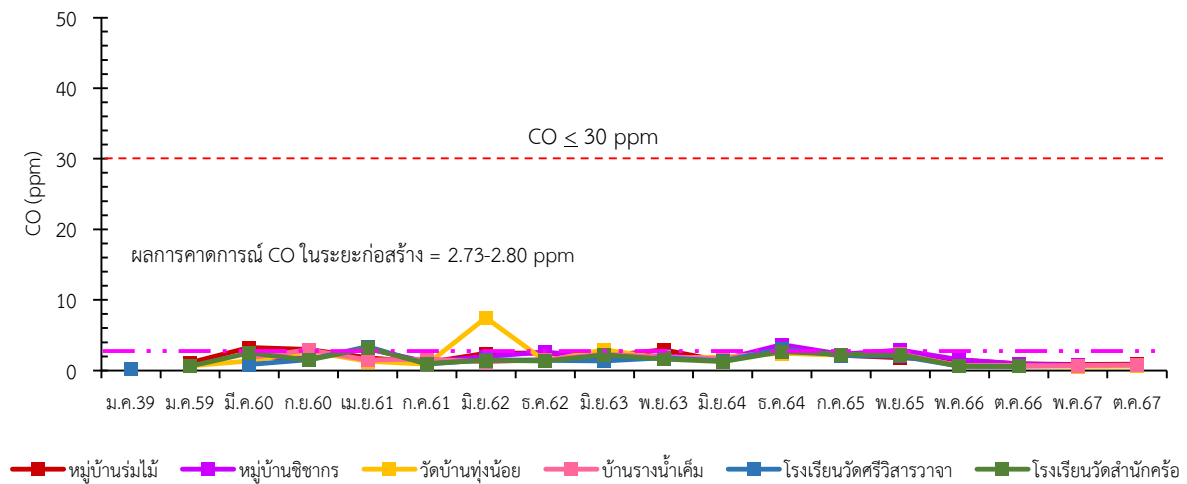
ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

ปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)

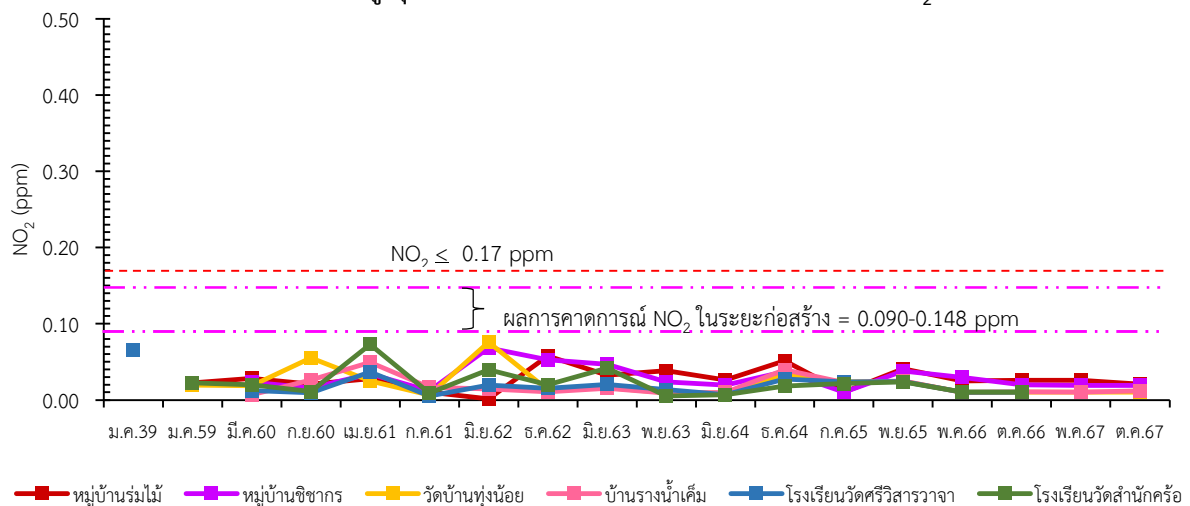
(ก) ระยะก่อสร้าง

รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

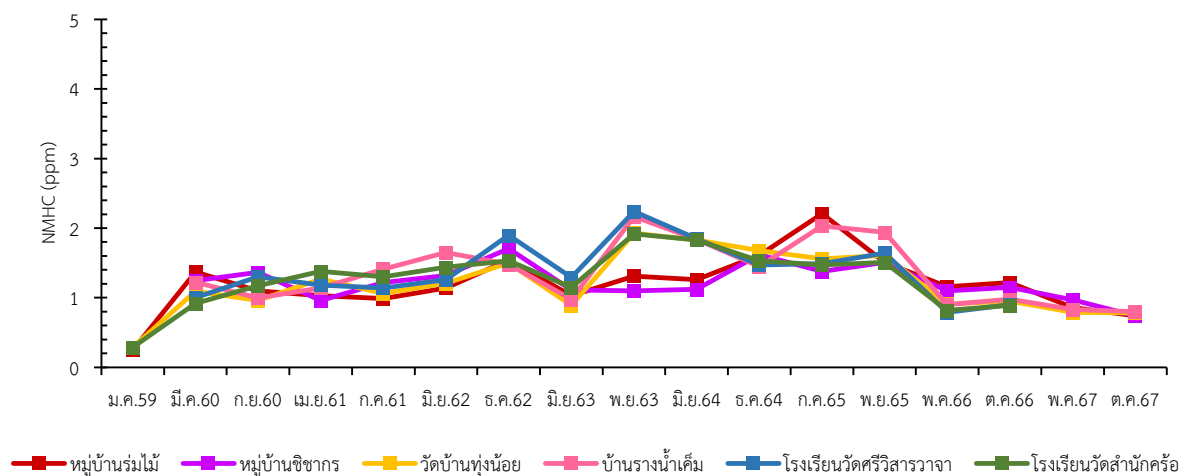
ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



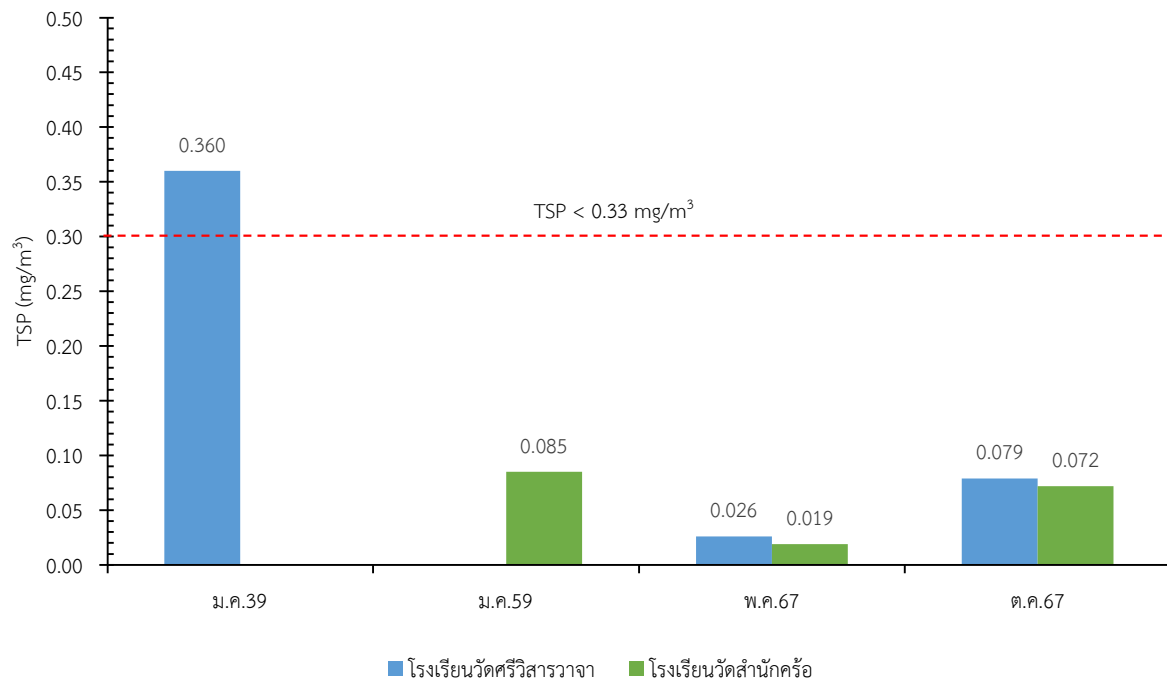
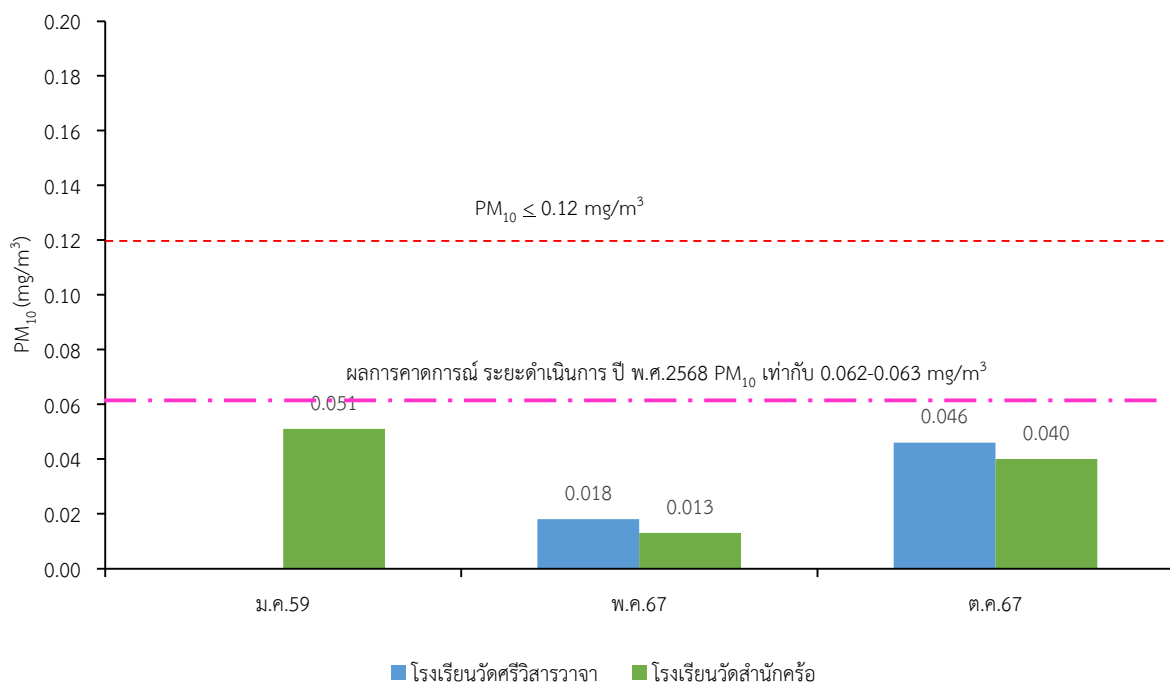
ก๊าซนัมมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC)



(ก) ระยะก่อสร้าง

รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)

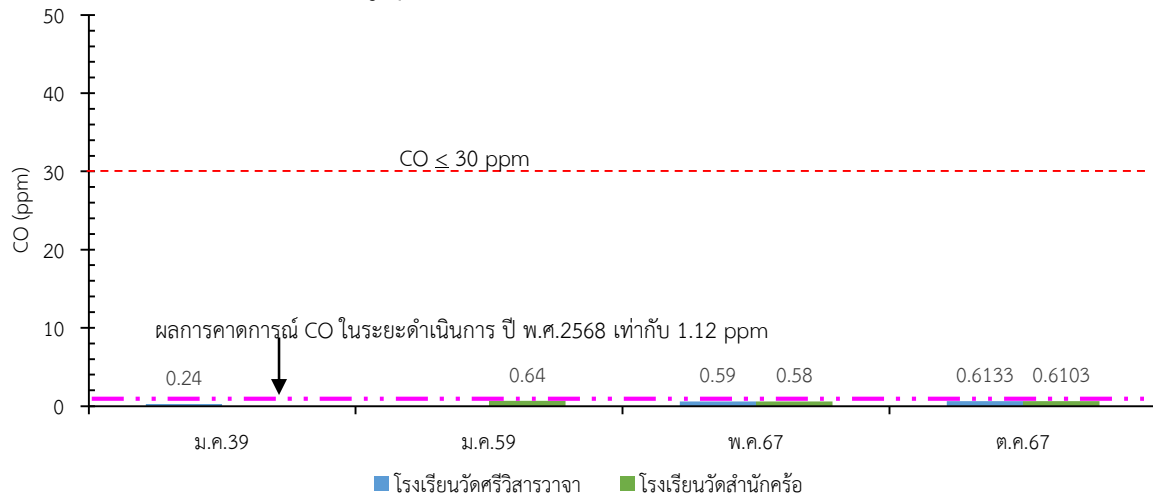
ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

ปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)

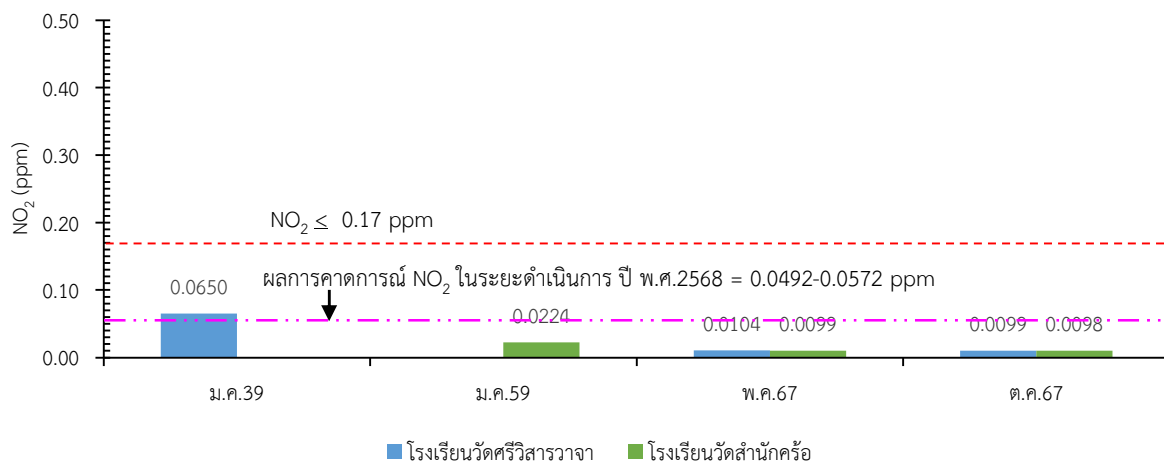
(ข) ช่วงเปิดทดลองใช้

รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)

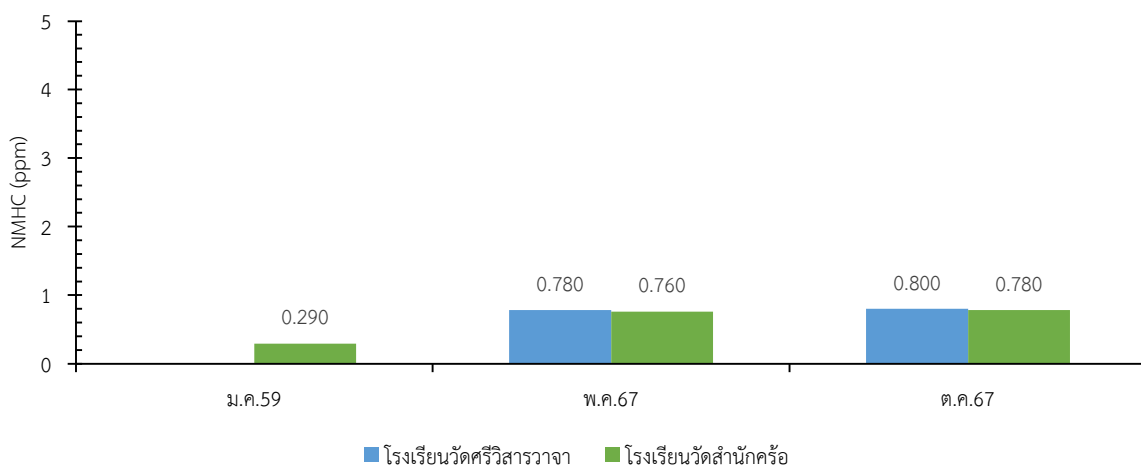
ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)

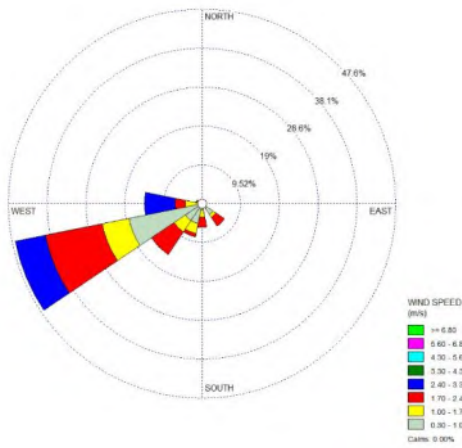


ก๊าซนัมมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC)

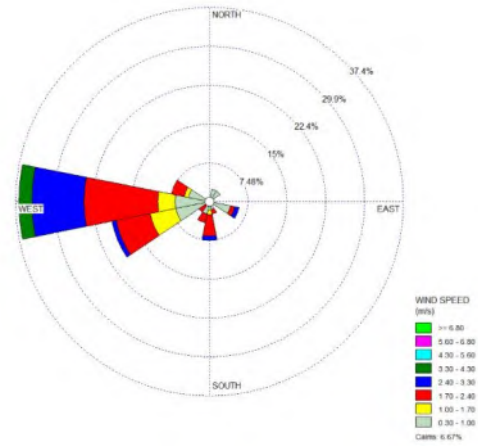


(ข) ช่วงเปิดทดลองใช้

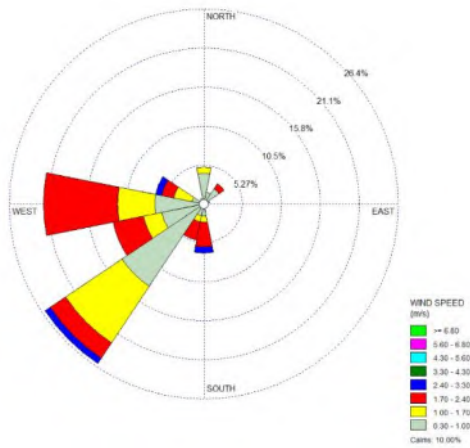
รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)



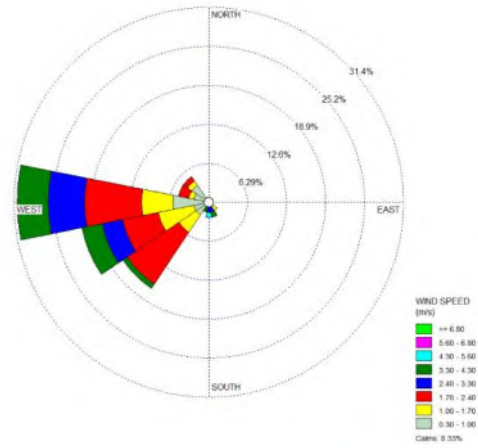
หมู่บ้านร่มไม้



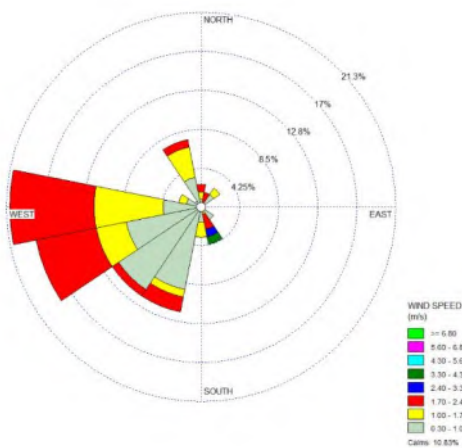
หมู่บ้านศิขาร



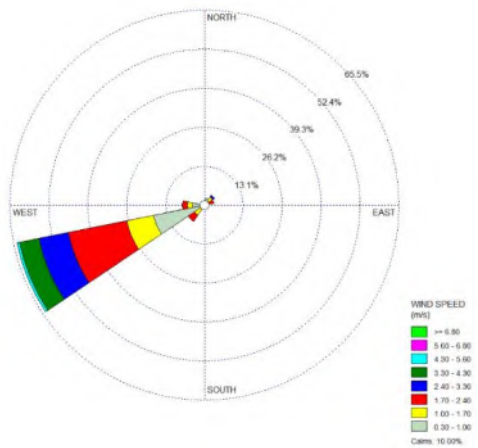
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



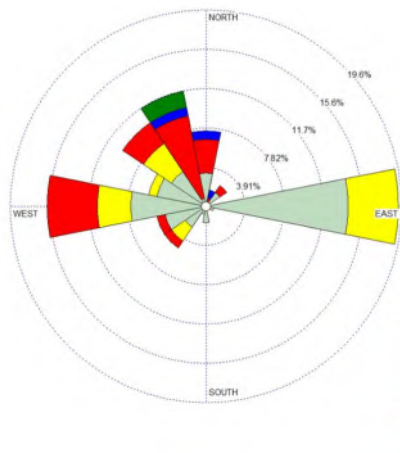
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



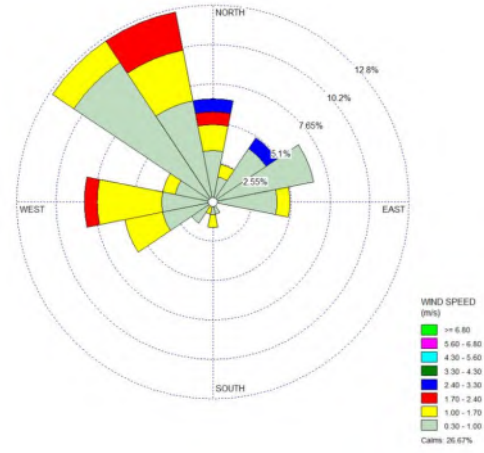
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

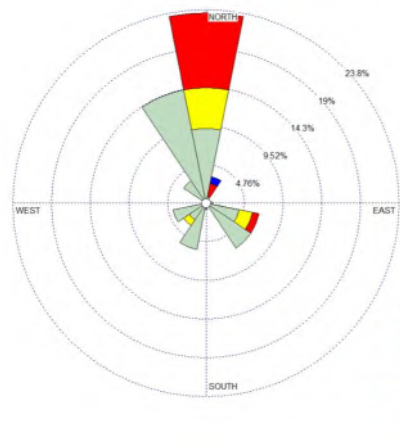
รูปที่ 5.2.1-9 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม



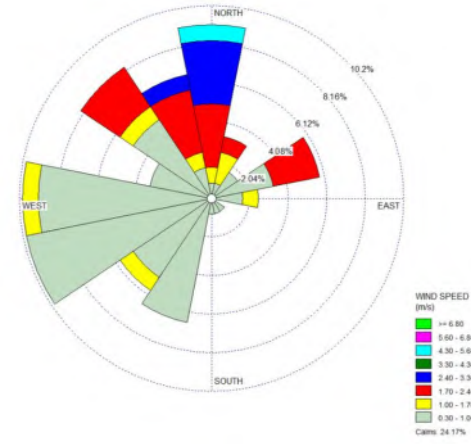
หมู่บ้านร่มไม้



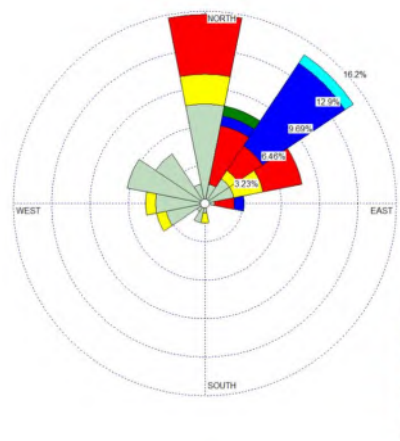
หมู่บ้านศิขาร



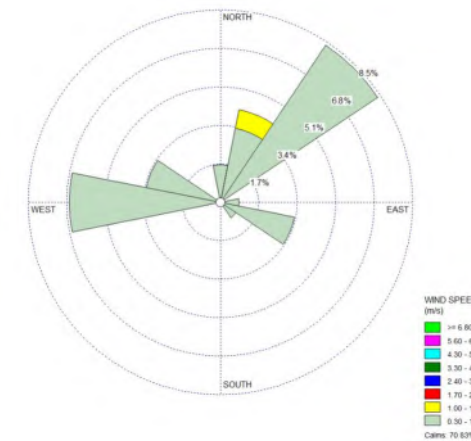
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



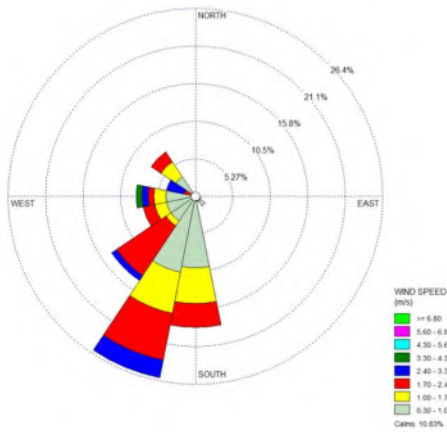
โรงเรียนวัดศรีวาราวา



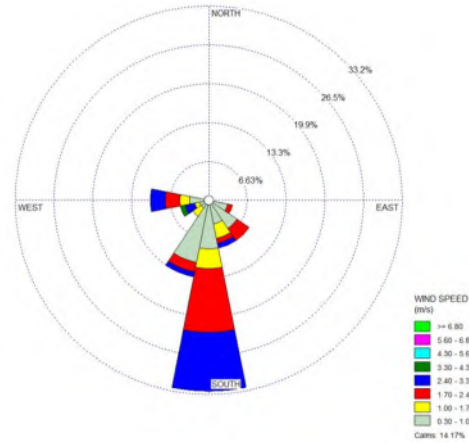
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

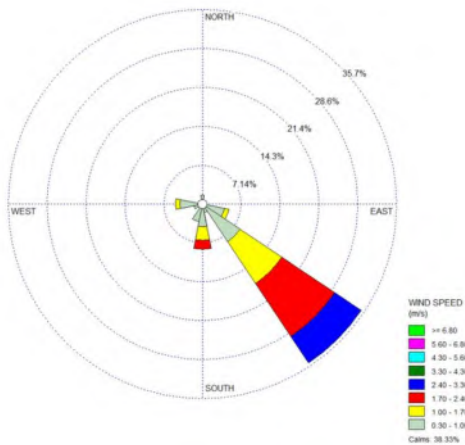
รูปที่ 5.2.1-9 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม (ต่อ)



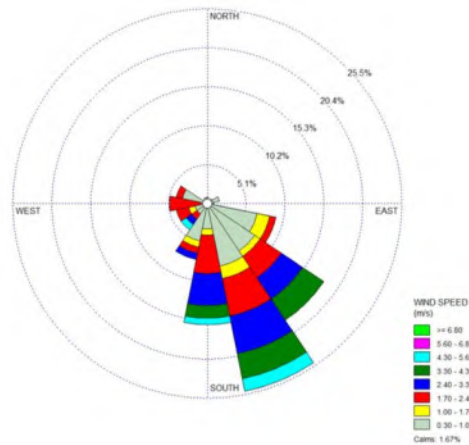
หมู่บ้านร่มไม้



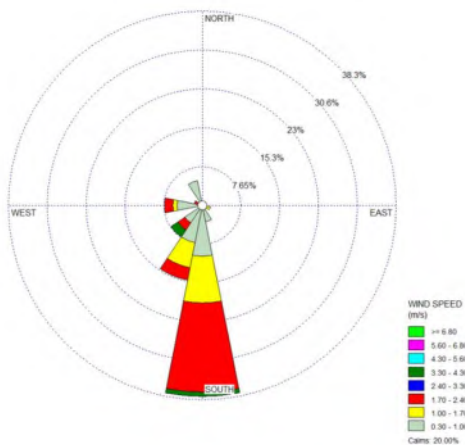
หมู่บ้านศิขาร



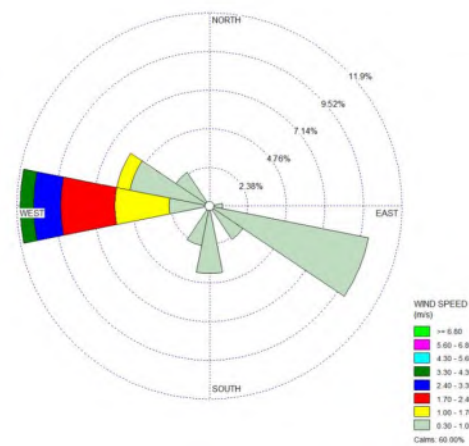
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



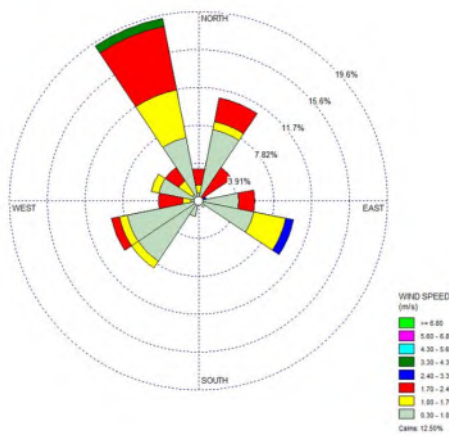
โรงเรียนวัดศรีวาราวา



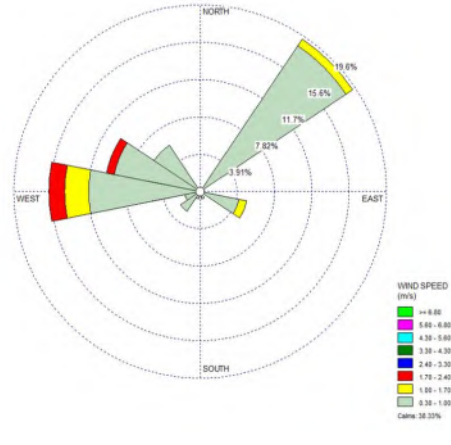
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

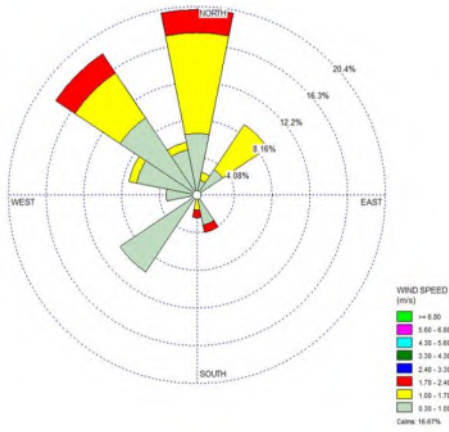
รูปที่ 5.2.1-9 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม (ต่อ)



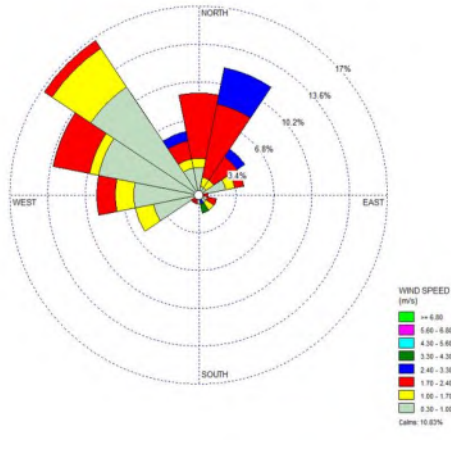
หมูบ้านร่มไม้



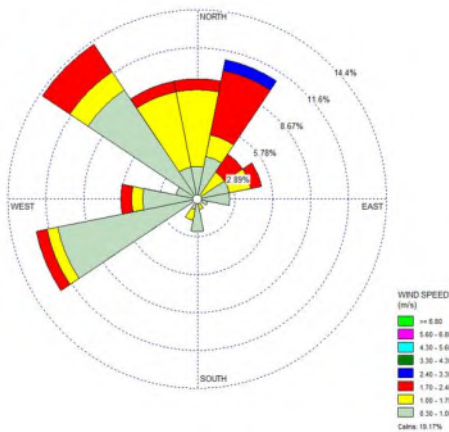
หมูบ้านชีขากร



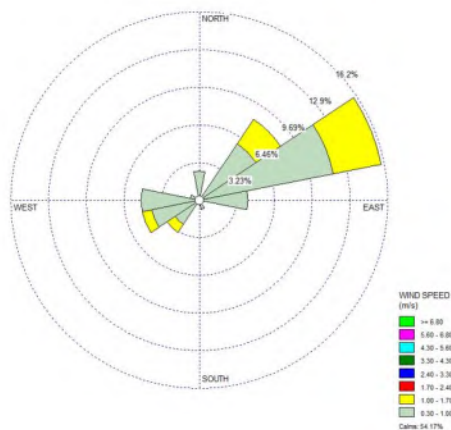
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

รูปที่ 5.2.1-9 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม (ต่อ)

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจากการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการช่วงระหว่าง ด่านเก็บผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-อาทิตย์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-จันทร์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ ดังนั้น ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ จึงประกอบด้วย ผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ ดังนี้

สถานีตรวจวัด	สถานะโครงการ			
	พ.ค.66	ต.ค.66	พ.ค.67	ต.ค.67
หมู่บ้านร่มไม้	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่บ้านชีชากร	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้

ดังนั้น การเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) และรายการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกตามสถานะของการก่อสร้างโครงการ ได้ดังนี้

(1) ระยะก่อสร้าง :

(1.1) ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ : เนื่องจากในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จึง**ไม่สามารถเปรียบเทียบ**ผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม พ.ศ.2567) กับผลการศึกษาในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม พ.ศ.2567) ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบใน**ระยะก่อสร้าง**แนวเส้นทางโครงการ กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.052-0.108 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.133-0.151 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.033-0.172 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.035-0.065 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.054-0.067 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.020-0.066 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.78-0.86 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 1.26-1.47 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.60-2.44 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0230-0.0259 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0204-0.0248 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0004-0.0326 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.80-0.86 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 1.03-1.16 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.24-2.21 ppm

หมู่บ้านชีขากร : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม พ.ศ.2567) ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.031-0.049 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.134-0.163 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าสูงกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.022-0.053 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.015-0.026 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.055-0.073 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าสูงกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.010-0.036 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.69-0.77 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 1.43-1.55 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.

2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.70-2.32 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0156-0.0189 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0171-0.0293 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0010-0.0682 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.86-0.97 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.98-1.10 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.35-1.38 ppm

วัดท่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านท่งน้อย) : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบใน**ระยะก่อสร้าง**แนวเส้นทางโครงการ กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.025-0.040 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.167-0.195 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.021-0.199 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.013-0.024 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.059-0.076 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.010-0.050 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.54-0.58 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.59-0.70 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.52-7.48 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0096-0.0100 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0099-0.0103 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0001-0.0759 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.73-0.79 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.86-0.91 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.28-1.83 ppm

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบใน**ระยะก่อสร้าง**แนวเส้นทางโครงการ กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ. 2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.028-0.046 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.107-0.140 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.039-0.192 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.016-0.028 mg/m³ ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.057-0.071 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.013-0.072 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.54-0.58 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.56-0.65 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.058-2.270 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0098-0.0102 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0097 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0005-0.0263 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.78-0.83 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.83-0.90 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษารั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.25-2.03 ppm

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่**ระหว่างการก่อสร้าง** กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.094-0.123 mg/m³ ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.025-0.069 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.039-0.048 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561

มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.011-0.042 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.61-0.63 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.42-2.10 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0102 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0007-0.0238 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.71-0.79 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.24-1.85 ppm

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.101-0.149 mg/m³ ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.021-0.097 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.041-0.054 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.011-0.059 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.57-0.60 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.26-2.30 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.0092-0.0102 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0004-0.0416 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.76-0.82 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.07-1.83 ppm

(1.2) ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : สำหรับผลการ

เปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาการก่อสร้าง กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.039-0.086 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.088-0.110 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) แต่ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.044-0.059 mg/m³ และผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.053-0.291 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.018-0.034 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.037-0.046 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.032-0.059 mg/m³ และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.020-0.103 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.81-0.90 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.81-0.93 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.90-1.10 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.91-3.26 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0192-0.0207 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0236-0.0259 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.0194-0.0224 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0005-0.0578 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.70-0.74 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 1.13-1.22 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.14-0.25 ppm แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561

ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.36-1.61 ppm

หมู่บ้านชิชากร : ไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดที่บริเวณ **หมู่บ้านชิชากร** สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่**ระหว่างการก่อสร้าง** กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.050-0.084 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.068-0.082 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.036-0.154 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.023-0.050 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.047-0.054 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.018-0.101 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.74-0.78 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.81-0.92 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 1.00-3.69 ppm แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 ที่มีค่าระหว่าง 0.86-1.87 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0172-0.0188 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0192-0.0200 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0004-0.0525 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.69-0.74 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 1.12-1.15 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.24-1.71 ppm

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่**ระหว่างการก่อสร้าง** กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.053-0.079 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.074-0.101 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.029-0.050 mg/m³ และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.033-0.200 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.032-0.063 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.040-0.055 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.014-0.038 mg/m³ และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.018-0.105 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.57-0.63 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.56-0.67 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.54-0.67 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 และ ธันวาคม พ.ศ.2562) ที่มีค่าระหว่าง 0.50-1.34 ppm แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 ที่มีค่าระหว่าง 0.84-2.42 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0087-0.0101 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0095-0.0100 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.0174-0.0195 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0006-0.0325 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.72-0.78 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.89-0.95 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.14-0.29 ppm แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.21-1.93 ppm

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดที่บริเวณ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.039-0.060 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.052-0.066 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม

พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.032-0.172 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.021-0.035 mg/m³ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.036-0.045 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.019-0.101 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.63-0.74 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.51-0.61 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.87-2.85 ppm แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนธันวาคม พ.ศ.2562 ที่มีค่าระหว่าง 0.70-1.59 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0101-0.0117 ppm ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.0096-0.0104 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0008-0.0493 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.76-0.80 ppm ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.92-0.98 ppm โดยผลการตรวจวัดในการศึกษาครั้งนี้ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.22-2.17 ppm

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่าง**การก่อสร้าง** กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่ไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) และเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.066-0.096 mg/m³ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่มีค่าระหว่าง 0.250-0.360 mg/m³ แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.036-0.149 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.036-0.045 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤษจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤษจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.018-0.096 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.52-0.62 ppm ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่มีค่าระหว่าง 0.16-

0.24 ppm และมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.39-3.41 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0101 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.0090-0.0650 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0015-0.0367 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.85-0.90 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.077-2.240 ppm

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าระหว่าง 0.071-0.088 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.060-0.085 mg/m³ และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.032-0.120 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.030-0.042 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.035-0.051 mg/m³ และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.022-0.097 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.53-0.60 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.50-0.64 ppm และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.60-2.65 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0101 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.0184-0.0224 ppm แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.0012-0.0731 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 0.83-0.89 ppm ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง

0.10-0.29 ppm แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ที่มีค่าระหว่าง 0.18-1.92 ppm

(2) **ระยะเปิดทดลองใช้** : เนื่องจากขณะดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่**เปิดทดลองใช้** ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานีในแต่ละช่วงลมมรสุมได้ดังนี้

(2.1) **ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้** : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ เป็นการติดตามตรวจสอบครั้งแรกในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ของการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2567) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้

(2.2) **ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ** : การตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ เป็นการติดตามตรวจสอบครั้งแรกในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือของการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (ตุลาคม พ.ศ.2567) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ สำหรับการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ซึ่งไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.039-0.079 mg/m^3 ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่มีค่าระหว่าง 0.250-0.360 mg/m^3 โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.54-0.61 ppm ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่มีค่าระหว่าง 0.16-0.24 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0097-0.0099 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ที่มีค่าระหว่าง 0.0090-0.0650 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละดัชนีตรวจวัด ดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.046-0.072 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.060-0.085 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.021-0.040 mg/m³ ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.035-0.051 mg/m³ โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

CO : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.55-0.61 ppm ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.50-0.64 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NO₂ : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0093-0.0098 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.0184-0.0224 ppm โดยผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

NMHC : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.68-0.78 ppm ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ที่มีค่าระหว่าง 0.10-0.29 ppm

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1) **ระยะก่อสร้าง :** จากการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการเปิดหน้าดิน และมลสารที่ระบายออกจากอุปกรณ์และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง จะมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์และฝุ่นละอองรวมมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานในบางพื้นที่อ่อนไหว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากิจกรรมการปรับพื้นที่จะเป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินการในระยะเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-8)

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีจักร วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม มีการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 สำหรับบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ มีการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 สามารถอธิบายเป็นรายสถานีตามดัชนีตรวจวัดได้ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย การติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างงานผิวทางชั้นทางบนทางต่างระดับ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์ และเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.215 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง

0.133-0.151 mg/m³, 0.088-0.110 mg/m³, 0.052-0.108 mg/m³ และ 0.039-0.086 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.26-1.47 ppm, 0.81-0.93 ppm, 0.78-0.86 ppm และ 0.81-0.90 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.131 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0204-0.0248 ppm, 0.0236-0.0259 ppm, 0.0230-0.0259 ppm และ 0.0192-0.0207 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

หมู่บ้านชีขากร : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ประกอบด้วย การปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การเปิดหน้าดิน การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต และก่อสร้างอาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ สำหรับเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.240 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.134-0.163 mg/m³, 0.068-0.082 mg/m³, 0.031-0.049 mg/m³ และ 0.050-0.084 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.43-1.55 ppm, 0.81-0.92 ppm, 0.69-0.77 ppm และ 0.74-0.78 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.137 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0171-0.0293 ppm, 0.0192-0.0200 ppm, 0.0156-0.0189 ppm และ 0.0172-0.0188 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.233 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.167-0.195 mg/m³, 0.074-0.101 mg/m³, 0.025-0.040 mg/m³ และ 0.053-0.079 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.80 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.59-0.70 ppm, 0.56-0.67 ppm, 0.54-0.58 ppm และ 0.57-0.63 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.148 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0099-0.0103 ppm, 0.0095-0.0100 ppm 0.0096-0.0100 ppm และ 0.0087-0.0101 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออก สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก และกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.215 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.107-0.140 mg/m³, 0.052-0.066 mg/m³, 0.028-0.046 mg/m³ และ 0.039-0.060 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผล

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.56-0.65 ppm, 0.51-0.61 ppm, 0.54-0.58 ppm และ 0.63-0.74 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.128 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0091-0.0097 ppm, 0.0096-0.0104 ppm, 0.0098-0.0102 ppm และ 0.0101-0.0117 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.210 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.094-0.123 mg/m³ และ 0.066-0.096 mg/m³ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

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

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

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีดตรวจวัดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.165 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.101-0.149 mg/m³ และ 0.071-0.088 mg/m³ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

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

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

ตารางที่ 5.2.1-8 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)				
สถานีดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)
1. หมู่บ้านร่มไม้	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.133-0.151	1.26-1.47	0.0204-0.0248
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.088-0.110	0.81-0.93	0.0236-0.0259
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.052-0.108	0.78-0.86	0.0230-0.0259
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.039-0.086	0.81-0.90	0.0192-0.0207
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.215	2.77	0.131
2. หมู่บ้านชิชากร	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.134-0.163	1.43-1.55	0.0171-0.0293
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.068-0.082	0.81-0.93	0.0192-0.0200
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.031-0.049	0.69-0.77	0.0156-0.0189
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.050-0.084	0.74-0.78	0.0172-0.0188
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.240	2.77	0.137
3. วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.167-0.195	0.59-0.70	0.0099-0.0103
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.074-0.101	0.56-0.67	0.0095-0.0100
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.025-0.040	0.54-0.58	0.0096-0.0100
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.053-0.079	0.57-0.63	0.0087-0.0101
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.233	2.80	0.148

ตารางที่ 5.2.1-8 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.107-0.140	0.56-0.65	0.0091-0.0097
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.052-0.066	0.51-0.61	0.0096-0.0104
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.028-0.046	0.54-0.58	0.0098-0.0102
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.039-0.060	0.63-0.74	0.0101-0.0117
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.215	2.77	0.128
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.094-0.123	0.61-0.63	0.0089-0.0102
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.066-0.096	0.52-0.62	0.0091-0.0101
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.210	2.80	0.132
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.101-0.149	0.57-0.60	0.0092-0.0102
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.071-0.088	0.53-0.60	0.0089-0.0101
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.165	2.73	0.090
มาตรฐาน		0.33 ²	30 ³	0.17 ⁴

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

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

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

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

(2) **ระยะเปิดทดลองใช้** : จากการคาดการณ์ผลกระทบจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า มาจากมลพิษที่ระบายออกจากรถยนต์ และปริมาณจราจรที่สัญจรบนแนวเส้นทางโครงการฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศต่อผู้รับที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการในระยะยาว ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงเปิดดำเนินการจึงอยู่ในระดับสูง ซึ่งมีรายละเอียดการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการแสดงดังตารางที่ 5.2.1-9 เมื่อพิจารณาจากสถานะของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน ซึ่งมีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในระยะเปิดทดลองใช้ (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลแยกรายดัชนีตรวจวัดดังนี้

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.013-0.018 mg/m³ และ 0.023-0.046 mg/m³ ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.063 mg/m³ จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : ผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดระหว่าง 0.55-0.59 ppm และ 0.54-0.61 ppm ซึ่งกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้เท่ากับ 1.12 ppm จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0104 ppm และ 0.0097-0.0099 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ เท่ากับ 0.0572 ppm จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลแยกราชดชนีตรวจวัดดังนี้

PM₁₀ : ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.010-0.013 mg/m³ และ 0.021-0.040 mg/m³ ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.062 mg/m³ จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : ผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดระหว่าง 0.55-0.58 ppm และ 0.55-0.61 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้เท่ากับ 1.12 ppm จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO₂ : ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 0.0093-0.0099 ppm และ 0.0093-0.0098 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ เท่ากับ 0.0492 ppm จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ตารางที่ 5.2.1-9 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)
1. โรงเรียนวัดศรีวาริน	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.013-0.018	0.55-0.59	0.0089-0.0104
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.023-0.046	0.54-0.61	0.0097-0.0099
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.063	1.12	0.0572
2. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.010-0.013	0.55-0.58	0.0093-0.0099
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.021-0.040	0.55-0.61	0.0093-0.0098
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.062	1.12	0.0492
มาตรฐาน		0.33 ²	30 ³	0.17 ⁴

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

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

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

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

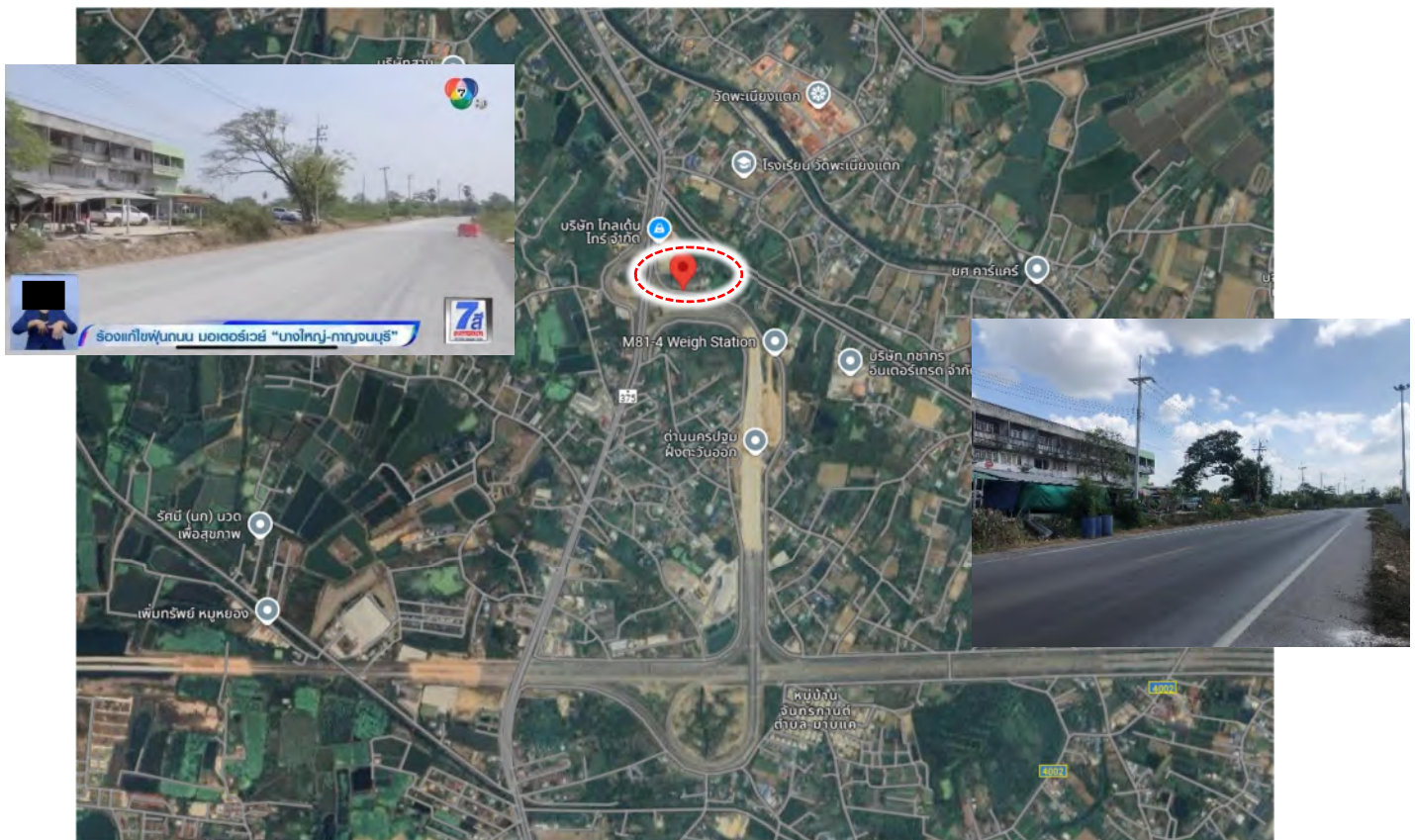
4) สรุปผลการศึกษา

4.1) ระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ**หมู่บ้านร่มไม้** หมู่บ้านชัชวาลย์ วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

สำหรับผลการตรวจวัดบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ส่วนผลการตรวจสอบการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ผ่านสื่อออนไลน์ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ บริเวณตำบลบางแค อำเภอมะนังนครปฐม จังหวัดนครปฐม (รูปที่ 5.2.1-10) ซึ่งได้รับผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจากกิจกรรมการปรับถมดิน เพื่อก่อสร้างทางบริการบริเวณใกล้เคียงทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11



รูปที่ 5.2.1-10 บริเวณที่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ผ่านสื่อออนไลน์

จากการตรวจสอบพบว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ อย่างเคร่งครัด ได้แก่ การฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง วันละ 3 ครั้ง การล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะ และการปิดคลุมกระเบบรกรถขนส่งดิน อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากได้รับการร้องเรียน ผลกระทบดังกล่าว ผู้รับจ้างก่อสร้างได้เพิ่มเติมความถี่ในการฉีดพรมน้ำ รวมทั้งเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน บริเวณสถานีตรวจวัด หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียง ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ที่ดำเนินการสำรวจ 2 ครั้ง ในช่วงระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2567 และระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งไม่พบข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละอองในบริเวณดังกล่าว จึงสามารถสรุปได้ว่าการที่ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศและบรรยากาศ อย่างเคร่งครัด มีความเพียงพอที่จะสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ควรนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบริเวณใกล้เคียงมาประกอบการหาหรือมาตรการเพิ่มเติมกับผู้ร้องเรียน รวมทั้งตรวจสอบความเข้มงวดในการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง ของผู้รับจ้างก่อสร้าง และพิจารณาเพิ่มความถี่ในการฉีดพรมน้ำ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

4.2) ระเบียบเปิดทดลองใช้

เนื่องจากปัจจุบัน มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ทุกวันหยุดสุดสัปดาห์ เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงที่เปิดทดลองใช้

ปัจจุบันสถานการณ์ด้านฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกภูมิภาคของประเทศไทย โดยสาเหตุของฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ส่วนใหญ่เกิดจากการเผาไหม้ต่างๆ โดยเฉพาะการเผาไหม้ในภาคอุตสาหกรรม และการเผาไหม้เชื้อเพลิงจากการจราจร อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้มีแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ บนแนวสายทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และแนวสายทางที่เปิดดำเนินการแล้ว โดยแบ่งเป็น 2 กรณี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-11)

1) กรณีที่ปริมาณฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ มีค่าไม่เกิน 37.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร : มีแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

1.1) งานก่อสร้างและบำรุงทาง :

- ให้จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น
- ปฏิบัติตามมาตรการฯ ลดฝุ่นละอองอย่างเคร่งครัด
- ไม่กำจัดขยะโดยการเผา
- พิจารณาวិธีการก่อสร้างที่ใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงน้อย
- ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี

- อำนวยความสะดวกต่อการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- ทำความสะอาดเศษวัสดุที่ตกหล่น หรือสะสมอยู่บริเวณขอบทางและเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ

1.2) การให้บริการผู้ใช้ทางและบริหารจัดการจราจรบนสายทาง

- ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องตรวจสอบยานพาหนะที่มีเขม่าควันดำ
- จัดจราจรให้มีความสโลนไหล
- บำรุงรักษาต้นไม้ริมทางหลวงให้อยู่ในสภาพดี
- ไม่ก่อให้เกิดเหตุที่อาจมีการเผาไหม้ได้
- แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกรณีพบเห็นการเผาไหม้ในที่โล่ง
- การจำกัดยานพาหนะบนทางหลวง

1.3) งานสำนักงาน

- ให้พิจารณาใช้เทคโนโลยีในการทำงาน เพื่อลดการเดินทางของบุคลากร
- ลดการใช้ยานพาหนะส่วนตัว
- ประหยัดพลังงานในสำนักงาน
- ไม่ติดเครื่องยนต์ระหว่างจอดรถ

2) กรณีที่ปริมาณฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ มีค่าเกิน 37.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร : จะมีการดำเนินการปล่อยฝอยละอองน้ำความดันสูง (High Pressure Water System) เพื่อดักจับฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ บนทางหลวง และบนทางหลวงพิเศษ โดยติดตั้งไว้ที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9

สำหรับการก่อสร้างโครงการฯ ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ สำหรับงานก่อสร้างครบถ้วน สำหรับในระยะดำเนินการ ควรพิจารณาปริมาณจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ หากพบว่ามีปริมาณจราจรหนาแน่น ควรพิจารณาติดตั้งอุปกรณ์ปล่อยฝอยละอองน้ำความดันสูง (High Pressure Water System) เพื่อดักจับฝุ่นละออง $PM_{2.5}$

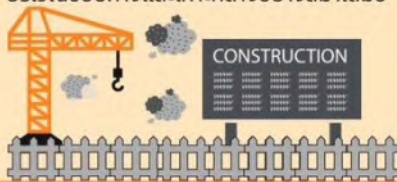


การดำเนินการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) ของกรมทางหลวง

1. กรณีที่ระดับปริมาณฝุ่นละออง PM 2.5 มีค่าไม่เกิน 50 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

1) งานก่อสร้างและบำรุงทาง

- 1.1 จำกัดพื้นที่หน้างานที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น
- 1.2 เข้มงวดมาตรการป้องกันและลดฝุ่นละออง เช่น การฉีดพรมน้ำ การทำความสะอาดล้อรถเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง การกวาดล้างถนนที่เป็นดินจากการก่อสร้าง การปิดคลุมวัสดุก่อสร้างในการเก็บกองและขนย้าย
- 1.3 จัดการขยะอย่างเหมาะสม ห้ามเผาขยะโดยเด็ดขาด
- 1.4 พิจารณาวิธีการก่อสร้างที่ใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงน้อย เช่น warm mix asphalt
- 1.5 ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี ห้ามใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเขม่าควันดำ และงดใช้น้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วกับเครื่องจักร
- 1.6 อำนวยความสะดวกต่อการจราจรบนถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัดจากการก่อสร้างและบำรุงทาง
- 1.7 ทำความสะอาดเศษฝุ่นและเศษวัสดุที่สะสมบริเวณขอบทางและเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ



2) การให้บริการผู้ใช้ทางและบริหารจัดการจราจรบนสายทาง

- 2.1 ร่วมมือกับตำรวจทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีเขม่า ควันดำ และเข้มงวดไม่ให้มีการจอดรถในพื้นที่ผิวถนนที่มีการจราจรแออัด
- 2.2 จัดการจราจรให้ลื่นไหล ลดการติดขัด
- 2.3 บำรุงรักษาต้นไม้ริมทางหลวงให้อยู่ในสภาพดี อันจะช่วยจับฝุ่นละอองจากถนนได้บางส่วน
- 2.4 ดูแลต้นไม้ริมทางหลวงไม่ให้มีหญ้าแห้งและดับไฟอย่างทันก่วงที่หากเกิดมีการเผาไหม้ขึ้น
- 2.5 ร่วมสอดส่องเป็นหูเป็นตาการเผาไหม้ในที่โล่งและรายงานสถานการณ์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับจังหวัด
- 2.6 ร่วมมือกับหน่วยงานอื่น หากมีข้อสั่งการเกี่ยวกับการจำกัดยานพาหนะบนทางหลวง



3) งานสำนักงาน

- 3.1 ลดการเดินทางของบุคลากร พิจารณาใช้เทคโนโลยีในการทำงานที่ช่วยลดการเดินทาง เช่น Teleconference หรือการใช้รถยนต์เก็สโซลิน แทนเครื่องยนต์ดีเซลตามความเหมาะสม
- 3.2 ลดการใช้น้ำมันพาหนะส่วนตัว พิจารณาใช้การขนส่งสาธารณะ หรือใช้รถยนต์ร่วมกัน (Carpool) สำหรับการเดินทางเส้นทางเดียวกัน
- 3.3 จัดการขยะอย่างเหมาะสม ห้ามเผาขยะโดยเด็ดขาด
- 3.4 ประหยัดพลังงานในสำนักงาน
- 3.5 ปฏิบัติตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ห้ามติดเครื่องยนต์ระหว่างจอดรถ

รวมถึงดำเนินการ
เผารังเพลิงและดับไฟในกองไม้
ริมทางหลวง
อย่างทันก่วง



2. กรณีที่ระดับปริมาณฝุ่นละออง PM 2.5 มีค่าเกิน 50 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ดำเนินการปล่อยฝอยละอองน้ำความดันสูง (High Pressure Water System) เพื่อดักจับฝุ่นละอองฝุ่น PM2.5 จำนวน 15 แห่ง

1. สะพานลอยคนเดินข้าม บริเวณหน้าด่านฯ ทับช้าง 1 (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง M Flow)
2. ป้าย Overhead Gantry หน้าด่านทับช้าง 2 (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง M Flow)
3. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ ลาดกระบัง ขาออก (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
4. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ ลาดกระบัง ขาเข้า (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
5. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ ทับช้าง 1 (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง M Flow)
6. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ ทับช้าง 2 (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง M Flow)
7. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ บางปะกง TYPE A (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
8. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ ฝั่ง 3 (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
9. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ หมอชยาง 1 (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
10. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ หมอชยาง 4 (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
11. อาคาร Canopy สบรุทุก ด้านฯ พัทยา ขาออก (เปิด 7.00 - 9.00 น.)
12. บริเวณสะพานลอยคนเดินข้ามหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ถนนวิภาวดีรังสิต ทางหลวงหมายเลข 31 กม.15+475 (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้างโครงการอุโมงค์วิภาวดีรังสิต)
13. บริเวณสะพานลอยคนเดินข้ามหน้า ปตท.สำนักงานใหญ่ บนถนนวิภาวดีรังสิต ทางหลวงหมายเลข.31 (เปิด 7.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 18.00 น.)
14. บนทางหลวงหมายเลข 35 กม.8+400 (การเคหะธนบุรี) (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้างทางยกระดับของการทางพิเศษและมอเตอร์เวย์)
15. บนทางหลวงหมายเลข 35 กม.11+240 (ปากทางบางกระดี่) (ไม่เปิด เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้างทางยกระดับของการทางพิเศษและมอเตอร์เวย์)



ข้อมูล ณ วันที่ 8 มกราคม 2568

รูปที่ 5.2.1-11 การดำเนินการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ของกรมทางหลวง

5.2.2 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

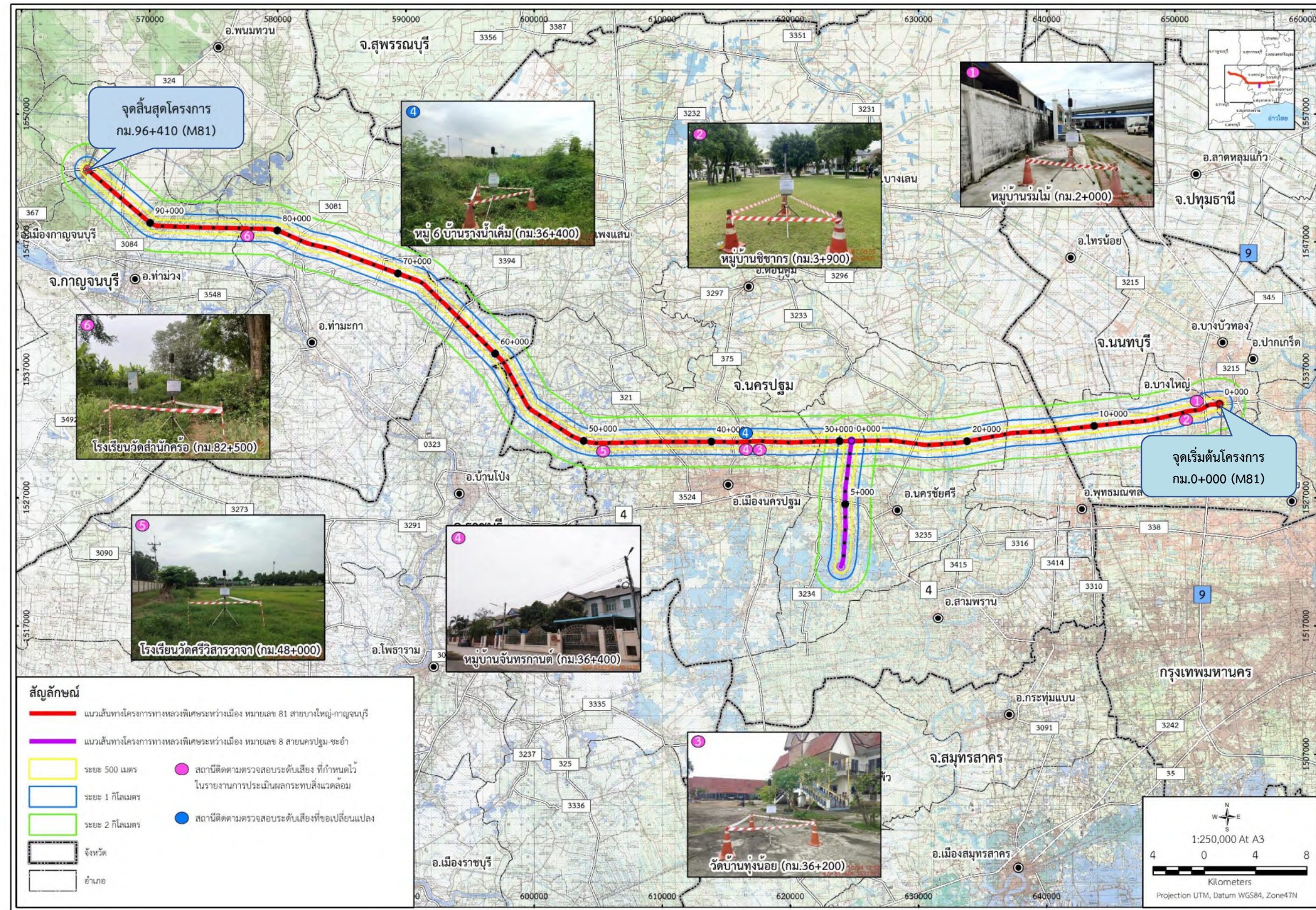
2) วิธีการศึกษา

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

สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)*
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านชีชากร	กม.3+900	35
วัดบ้านทุ่งน้อย	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ^{1/}	กม.48+000	270
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

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

* อ้างอิงระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการถึงสถานีตรวจวัด ตามรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560



รูปที่ 5.2.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง

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

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

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

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

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

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

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.4) การประเมินผลกระทบการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

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

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชิชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชิชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิกากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิกากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 4-10 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง วัดสำนักคร้อ และโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.5-63.6 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.7-66.4 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 44.5-48.5 dB(A)

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

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะก่อสร้างจาก กิจกรรมก่อสร้างถนน มีค่าเท่ากับ 63.3-81.0 dB(A) และกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และทางต่างระดับ มีค่า 64.6-81.9 dB(A) ซึ่งค่าระดับเสียงส่วนใหญ่จะส่งผลให้พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้รับเสียงเกินค่ามาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น และเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมนั้นๆ มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.2-1

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้าง		
พื้นที่อ่อนไหว	L _{eq} 24 hr (dB (A))	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและ ทางแยกต่างระดับ
หมู่บ้านร่มไม้	81.0	81.9
หมู่บ้านชีขากร	81.0	81.9
วัดบ้านทุ่งน้อย	81.0	81.8
หมู่บ้านจันทรวงศ์	81.0	81.8
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	63.8	64.6
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	63.3	-

ที่มา : รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 45.9-71.5 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 48.4-105.2 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น สถานีวัดบ้านทุ่งน้อยมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) เนื่องจากวัดมีการจัดมหรสพ “ลิเก” ในช่วงกลางคืนของวันที่ 25 26 27 และ 28 กันยายน 2560 ช่วงเวลาประมาณ 19.00-24.00 น. ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 50.1-76.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าระหว่าง 34.7-71.2 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ. 2563 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 39.1-69.9 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 45.2-108.8 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 34.5-74.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าระหว่าง 28.9-60.9 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), สิงหาคม พ.ศ.2564 (เฉพาะบริเวณโรงเรียนพลอยจาดูจินดา), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 47.7-61.1 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 47.9-100.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.0-65.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าระหว่าง 33.7-61.4 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

** มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

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

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

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

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

- ไม่ได้กำหนด

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) **ครั้งที่ 3 :** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านศิขาร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่าง การก่อสร้าง ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ เปิดทดลองใช้ โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง แยกรายสถานี ดังนี้

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์บนโครงสร้างทางยกระดับ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.4-61.6 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 60.5-60.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 65.9-68.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 92.3-99.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 54.9-56.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

หมู่บ้านซิกากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.1-55.6 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 48.0-49.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 55.2-64.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 74.5-81.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 48.1-59.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 41.5-42.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 41.2-42.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 47.7-48.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 71.5-77.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 36.7-41.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) แต่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) เนื่องจากมีการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโวในช่วงการตรวจวัด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก อยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 63.5-66.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 57.8-62.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 72.4-75.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 87.6-97.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 68.0-72.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการเปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.9-64.4 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 52.6-61.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.6-66.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.0-92.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 49.3-53.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 24-26 พฤษภาคม พ.ศ. 2567) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 58.1-64.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ระหว่าง 80.0-92.1 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.3-68.1 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 51.1-57.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 63.0-76.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 82.2-98.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 60.2-76.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับ

เสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 24-26 พฤษภาคม พ.ศ. 2567) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 61.1-66.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ระหว่าง 82.2-89.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

(4) ครั้งที่ 4 : ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง แยกรายสถานี ดังนี้

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.5-64.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 60.8-67.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 66.1-68.1 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 93.6-104.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 55.2-60.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

หมู่บ้านชีขากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งรั้วกันทางหลวงพิเศษ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ อยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 45.5-64.3 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 45.7-68.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 51.2-64.8 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 76.4-101.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 43.3-52.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.8-70.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 53.3-70.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.5-71.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 83.7-111.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 51.8-70.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) แต่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) เนื่องจากมีการจัดพิธีศพ และการสวดพระอภิธรรมที่วัดทุ่งน้อยสามัคคี

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานที่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางฯ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 53.8-61.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 51.4-63.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.8-70.9 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 82.2-97.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 55.6-68.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สถานที่ติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการเปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 46.9-61.1 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 47.1-65.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.4-62.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 77.6-92.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 44.6-54.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 11-13 ตุลาคม พ.ศ. 2567) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 50.2-61.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ระหว่าง 83.5-92.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 53.6-66.8 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 50.1-53.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.2-76.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 83.6-95.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 62.0-76.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 11-13 ตุลาคม พ.ศ. 2567) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 53.6-66.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ระหว่าง 84.9-95.8 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-2						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	**	51.3-59.5	76.6-94.5	36.4-47.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	**	55.5-59.8	55.2-93.5	36.0-53.5
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	**	59.1-64.4	59.5-99.1	36.1-58.0
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	**	57.4-59.9	55.0-85.4	37.1-49.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	**	67.8-71.3	70.0-100.2	49.9-62.4
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	**	56.6-60.8	56.0-92.9	40.5-50.9
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	**	44.8-62.5	50.6-104.1	43.2-50.1
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	**	56.0-62.2	53.3-89.2	40.0-56.8
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	**	52.0-55.3	50.4-104.9	38.3-50.7
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	**	48.1-50.5	48.2-81.3	34.6-44.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	**	51.8-58.5	49.4-76.3	38.0-48.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	**	57.3-62.5	53.2-88.1	40.9-52.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	**	57.5-60.3	54.4-90.0	39.5-56.1
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	57.1-58.2	58.1-59.0	62.1-64.0	86.8-90.4	53.7-54.0
	ตุลาคม พ.ศ.2566	60.9-62.2	61.9-63.1	65.8-66.4	89.8-95.8	61.2-63.7
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	60.4-61.4	60.5-60.9	65.9-68.7	92.3-99.0	54.9-56.9
	ตุลาคม พ.ศ.2567	60.5-64.2	60.8-67.1	66.1-68.1	93.6-104.3	55.2-60.0
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.9	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

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

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

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

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

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

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน - ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	**	**	**	**	**
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	53.6-62.2	**	58.8-68.4	65.5-103.0	43.3-58.3
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	59.5-61.5	**	64.6-68.3	71.3-94.5	48.6-59.2
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.6-58.5	**	58.8-65.8	58.9-94.8	38.3-57.7
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	49.1-53.4	**	54.8-58.5	57.7-88.5	39.0-51.5
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.1-54.3	**	55.9-59.6	60.2-84.7	40.3-47.6
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	39.1-67.9	**	38.6-65.4	52.7-90.9	35.5-41.8
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-59.5	**	56.2-67.6	54.7-97.1	36.1-60.9
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	41.3-60.4	**	44.1-62.3	45.2-108.8	33.0-51.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.0	**	55.2-58.5	51.3-90.9	33.7-52.7
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	55.9-57.1	**	59.7-62.9	57.2-92.9	41.5-53.6
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.0-56.4	**	60.6-61.5	72.1-87.0	46.3-51.6
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.7-55.2	**	56.3-62.1	47.9-90.6	39.5-51.9
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	52.5-54.5	53.2-56.3	58.3-60.7	85.6-93.9	45.1-54.0
	ตุลาคม พ.ศ.2566	51.6-56.9	53.5-60.7	56.2-58.9	87.2-93.9	47.3-62.4
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	49.1-55.6	48.0-49.8	55.2-64.5	74.5-81.1	48.1-59.5
	ตุลาคม พ.ศ.2567	45.5-64.3	45.7-68.9	51.2-64.8	76.4-101.1	43.3-52.0
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.9	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

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

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

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

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

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

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน - ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2							
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{eq} 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	51.5-54.8	**	54.9-57.7	80.8-88.9	38.8-48.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ค่า L _{eq} 24 hr และ L _{eq} 8 hr มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด เนื่องจาก วันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 วัดมีการประกาศประชาสัมพันธ์และจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว และเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ค่า L _{eq} 24 hr มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด เนื่องจาก มีการจัดพิธีศพ และสวดพระอภิธรรมที่วัดบ้านทุ่งน้อย
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.8	**	57.1-65.9	59.9-98.4	40.9-59.8	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	57.1-71.5	**	62.9-76.2	61.3-93.3	42.5-71.2	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.4-58.7	**	57.4-60.4	62.4-93.1	41.9-50.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	52.2-68.3	**	58.0-73.3	60.4-94.7	40.1-65.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.7-52.4	**	55.3-56.8	59.8-91.7	39.5-47.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-69.5	**	44.9-72.7	58.1-89.5	40.9-51.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	57.7-59.3	**	61.0-62.0	61.3-84.5	41.3-56.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	53.8-57.3	**	58.9-60.4	63.4-86.5	42.9-54.1	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	54.0-58.7	**	58.4-61.7	59.4-88.4	44.3-53.7	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	53.9-56.1	**	57.6-60.5	59.5-88.0	43.7-53.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.3-58.8	**	60.9-63.4	58.7-97.1	42.9-56.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	52.1-53.3	**	55.1-57.6	58.8-84.9	37.9-50.9	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	59.1-62.9	61.7-66.3	62.6-67.5	84.1-90.3	54.0-56.8	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	60.3-88.0	61.5-89.3	64.1-95.1	87.5-110.3	57.7-87.1	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	41.5-42.2	41.2-42.9	47.7-48.5	71.5-77.1	36.7-41.9	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	52.8-70.2	53.3-70.1	56.5-71.2	83.7-111.5	51.8-70.7	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม							
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-	
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.8	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵		

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

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

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

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

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

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน - ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	**	**	**	**	**
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.4	**	56.1-64.3	59.0-86.8	37.0-58.4
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	53.2-61.8	**	58.9-70.9	56.3-89.1	38.7-69.2
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	51.6-56.6	**	55.6-58.6	58.6-87.0	39.0-51.3
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	50.1-56.5	**	55.5-58.5	55.9-89.4	38.5-50.0
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	44.3-46.8	**	49.5-54.4	52.4-91.1	28.9-41.1
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	43.5-69.9	**	34.5-74.1	62.2-89.3	39.0-55.8
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-55.0	**	58.0-60.0	61.5-85.2	42.8-52.4
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	54.3-55.8	**	59.5-62.5	56.8-100.9	45.3-56.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.6	**	56.5-59.1	54.0-100.2	35.7-53.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	49.3-54.0	**	53.3-56.4	59.9-78.2	39.7-46.1
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	54.8-60.3	**	60.9-67.1	55.4-94.8	37.1-61.4
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.8-52.7	**	55.2-58.5	52.8-89.8	36.3-54.3
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	49.6-53.6	46.8-55.4	52.4-58.3	83.6-96.0	42.3-58.2
	ตุลาคม พ.ศ.2566	56.7-63.4	57.1-66.8	62.2-64.5	84.2-96.6	53.1-57.7
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	63.5-66.7	57.8-62.3	72.4-75.5	87.6-97.9	68.0-72.6
	ตุลาคม พ.ศ.2567	53.8-61.7	51.4-63.7	59.8-70.9	82.2-97.1	55.6-68.2
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.8	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

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

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

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

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

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

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

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

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

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

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

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

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

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

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยต่อระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2							
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	49.5-53.6	50.6-57.2	53.4-55.5	80.7-92.2	48.3-57.9	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	50.3-55.6	48.9-57.1	54.6-62.3	78.7-94.7	45.7-55.1	
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการฯ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	51.9-64.4	52.6-61.9	57.6-66.2	80.0-92.5	49.3-53.6	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	46.9-61.1	47.1-65.7	52.4-62.3	77.6-92.9	44.6-54.0	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม							
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		63.8	-	-	-	-	
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		64.6	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵		

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

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

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

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

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

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

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	**	51.3-59.5	76.6-94.5	36.4-47.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	**	55.5-59.8	55.2-93.5	36.0-53.5
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	**	59.1-64.4	59.5-99.1	36.1-58.0
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	**	57.4-59.9	55.0-85.4	37.1-49.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	**	67.8-71.3	70.0-100.2	49.9-62.4
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	**	56.6-60.8	56.0-92.9	40.5-50.9
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	**	44.8-62.5	50.6-104.1	43.2-50.1
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	**	56.0-62.2	53.3-89.2	40.0-56.8
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	**	52.0-55.3	50.4-104.9	38.3-50.7
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	**	48.1-50.5	48.2-81.3	34.6-44.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	**	51.8-58.5	49.4-76.3	38.0-48.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	**	57.3-62.5	53.2-88.1	40.9-52.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	**	57.5-60.3	54.4-90.0	39.5-56.1
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	54.4-68.2	54.6-71.1	59.8-74.6	90.4-94.3	52.5-65.9
	ตุลาคม พ.ศ.2566	52.0-55.8	48.1-53.2	57.3-61.4	81.5-95.3	53.3-66.4
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการฯ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	56.3-68.1	51.1-57.7	63.0-76.4	82.2-98.3	60.2-76.2
	ตุลาคม พ.ศ.2567	53.6-66.8	50.1-53.1	62.2-76.4	83.6-95.8	62.0-76.4
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		63.3	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		-	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

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

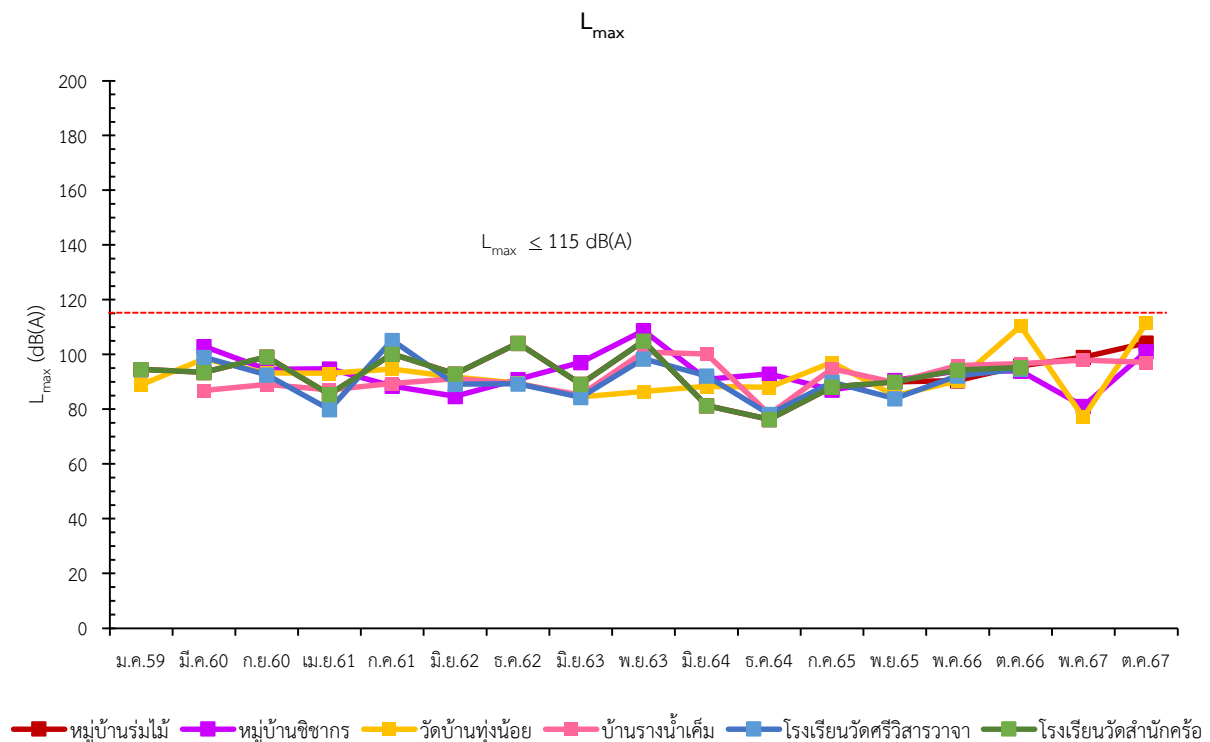
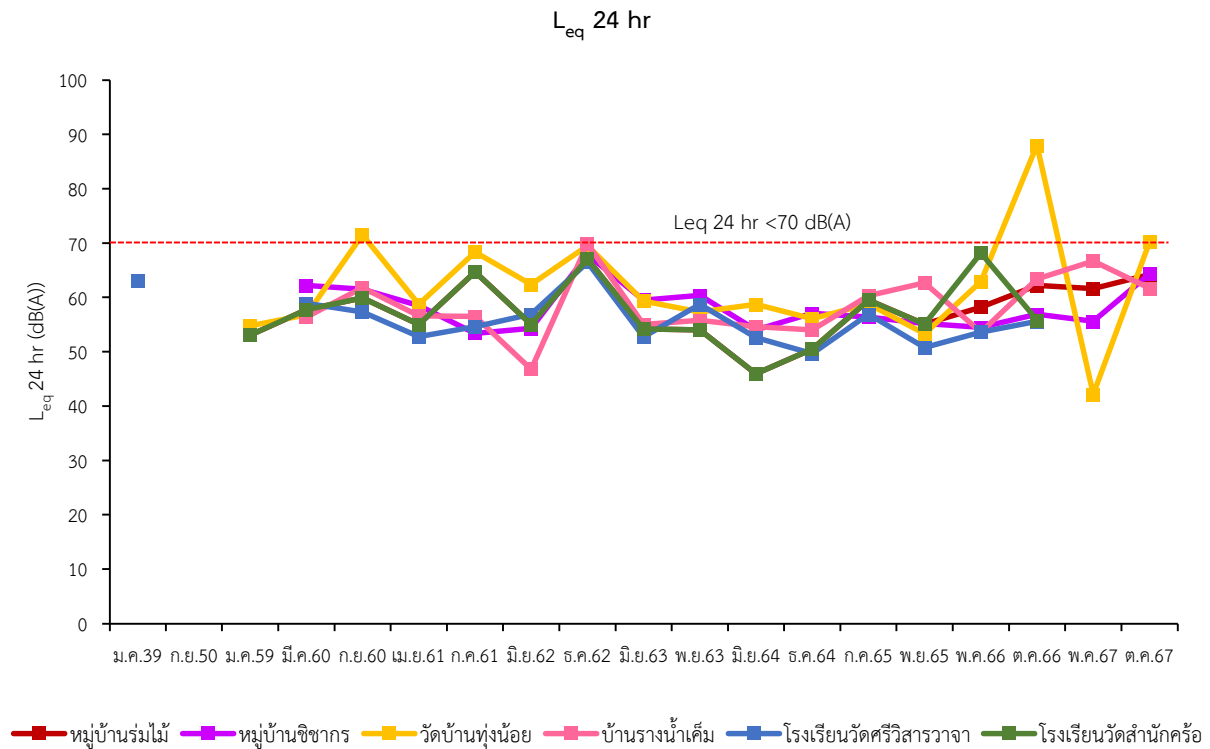
² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

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

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

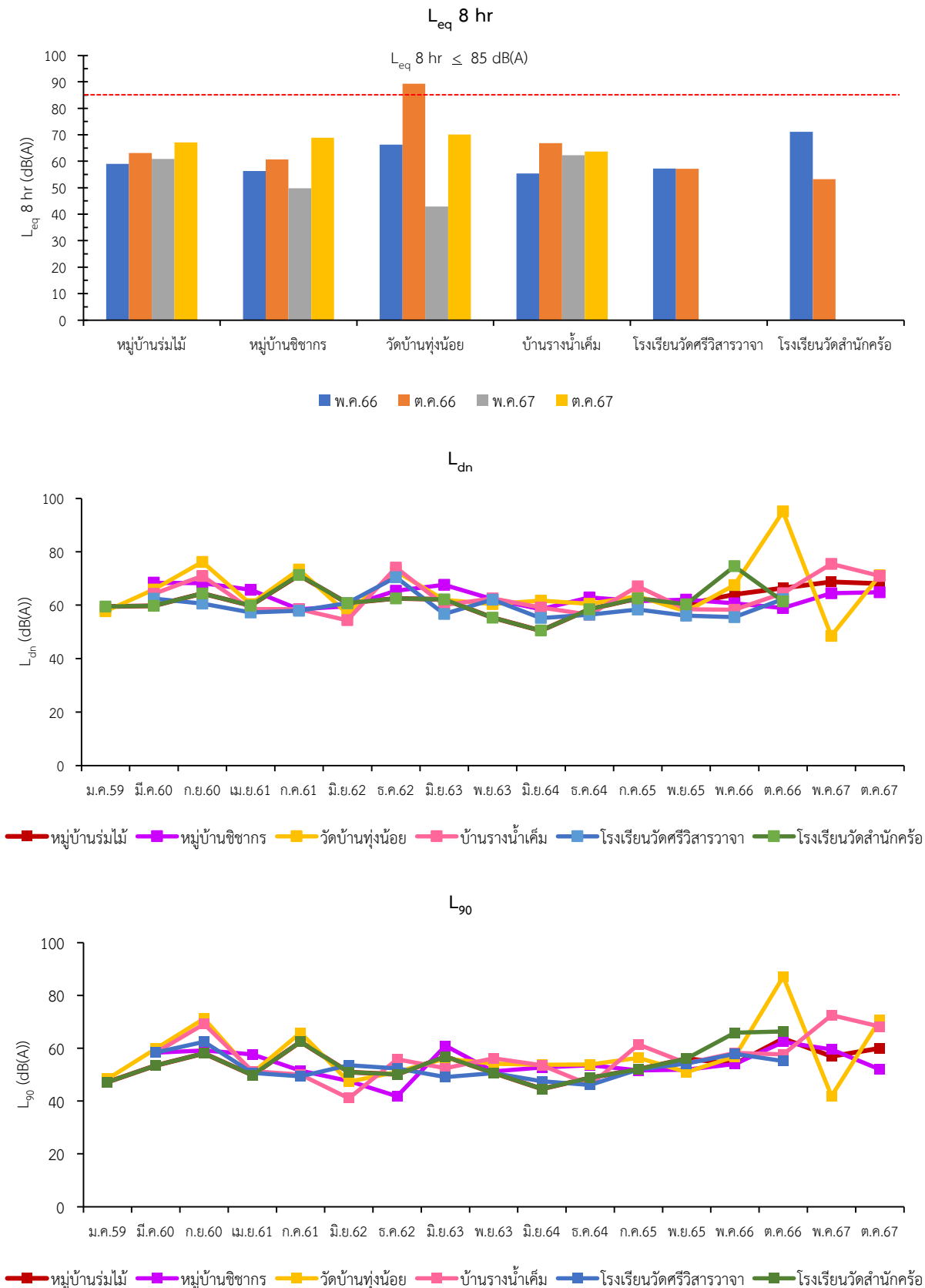
หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน - ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

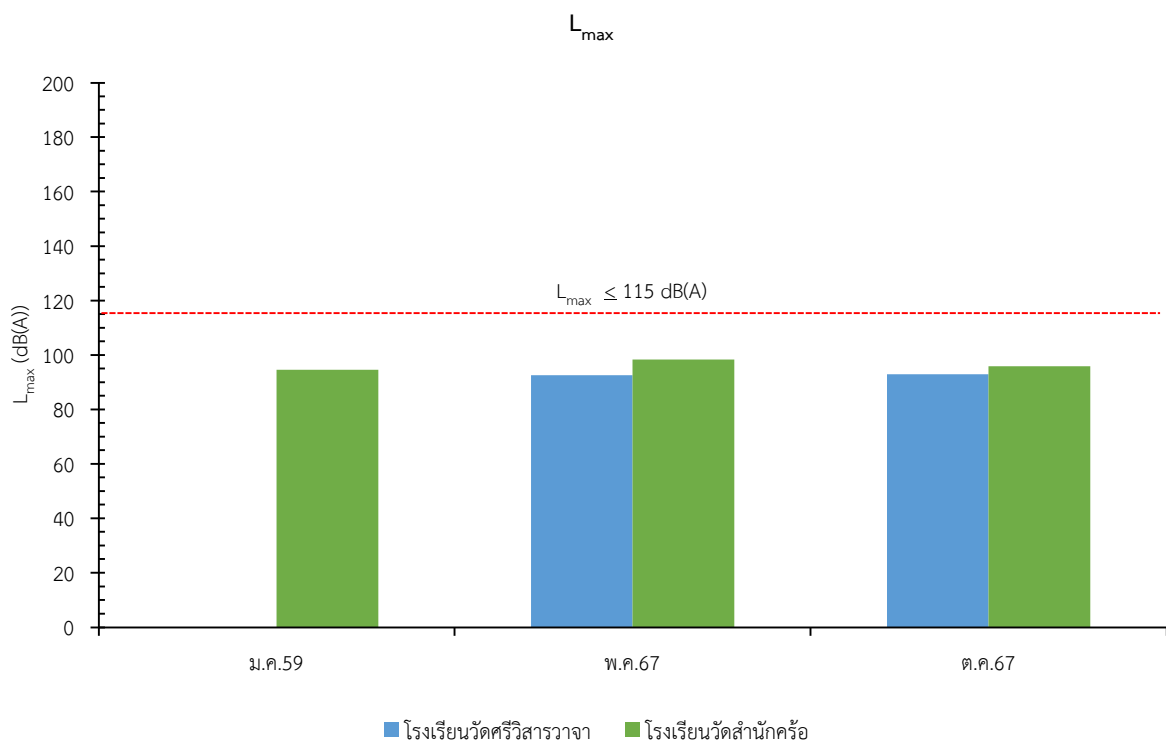
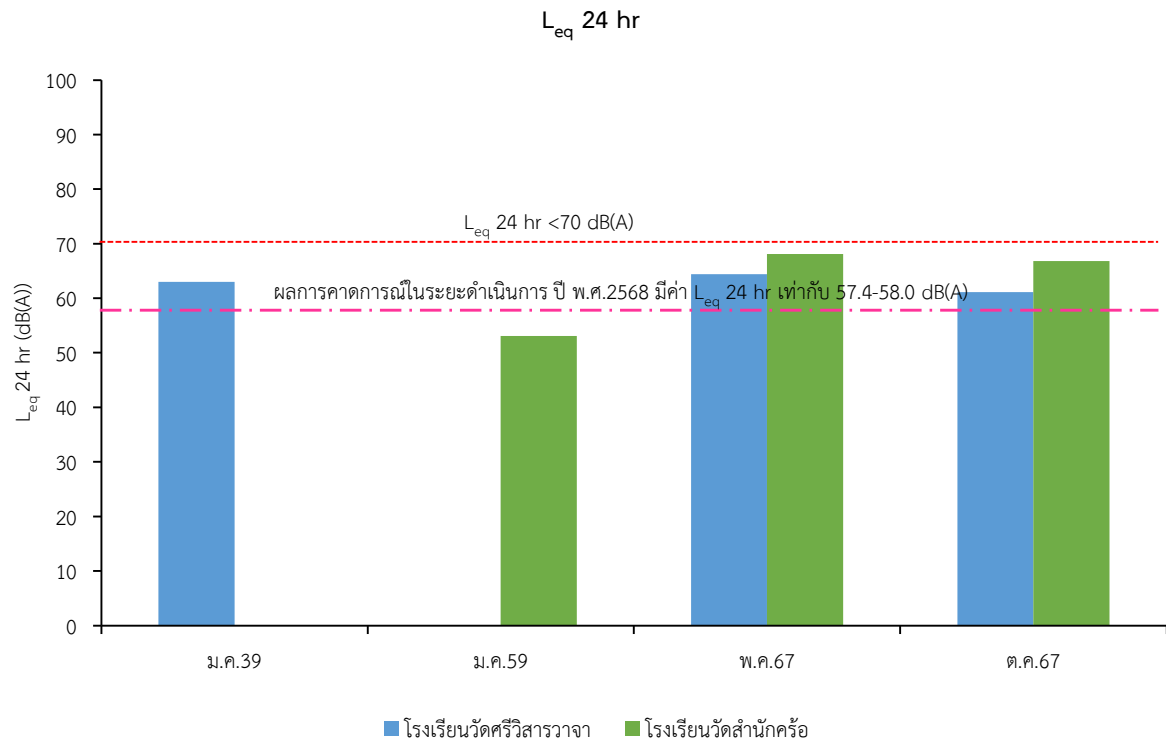


ก. ระยะก่อสร้าง

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

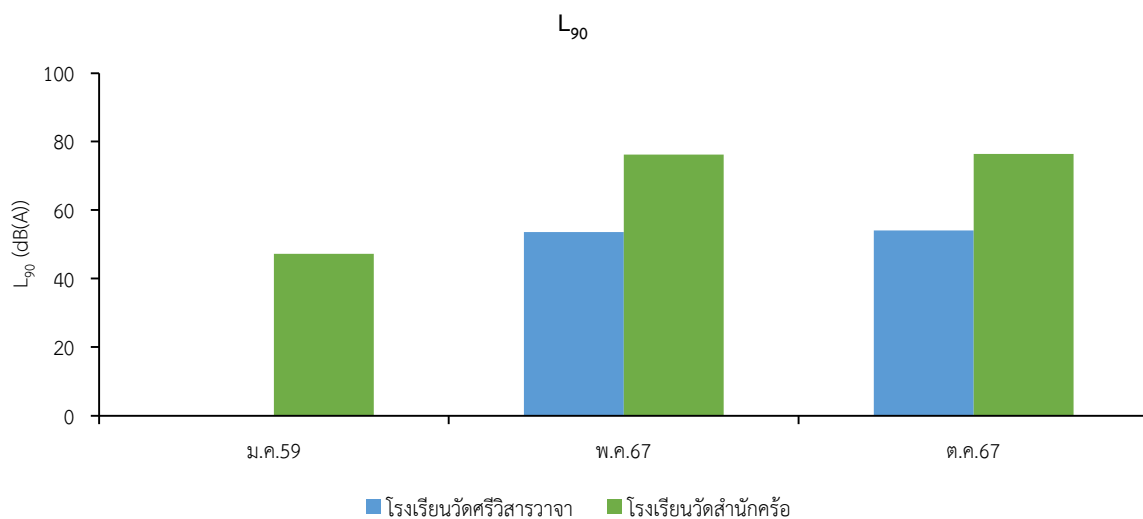
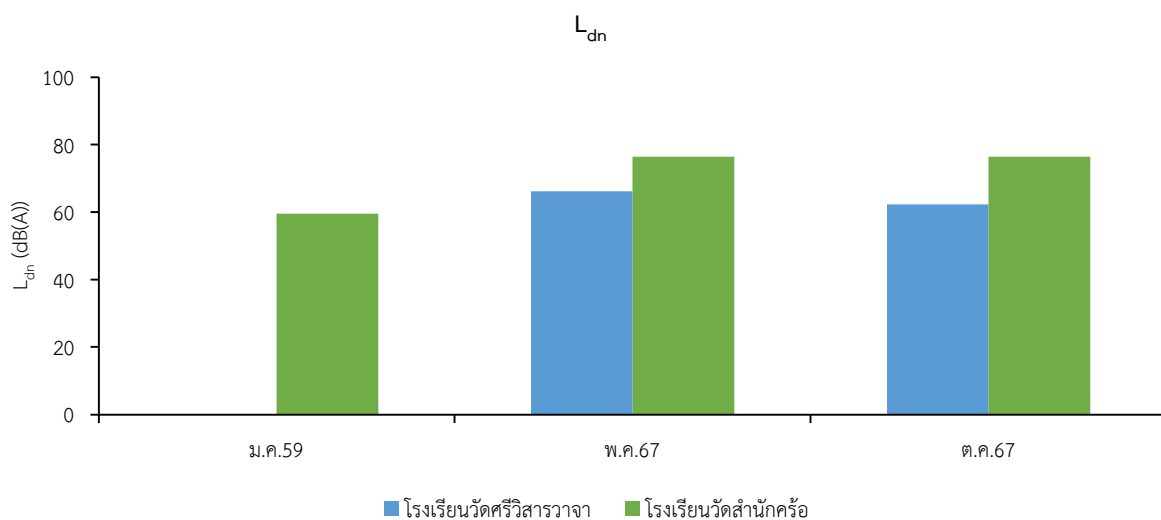
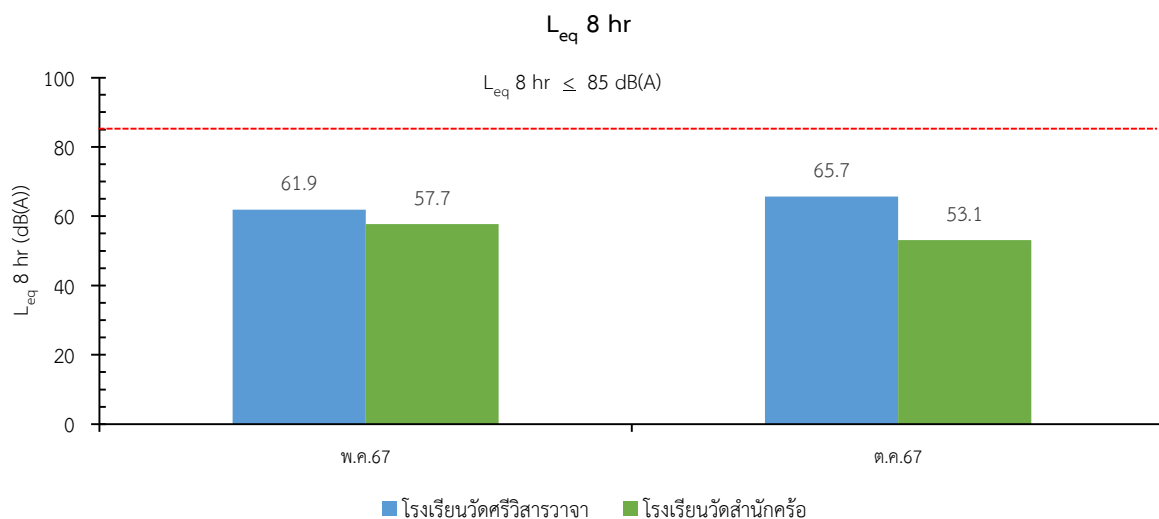


รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)



ข. ช่วงเปิดทดลองใช้

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี



ข. ช่วงเปิดทดลองใช้

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจากการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการช่วงระหว่าง ด่านเก็บผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-อาทิตย์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-จันทร์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ ดังนั้น ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในการศึกษาครั้งนี้ จึงประกอบด้วย ผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ ดังนี้

สถานีตรวจวัด	สถานะโครงการ			
	พ.ค.66	ต.ค.66	พ.ค.67	ต.ค.67
หมู่บ้านร่มไม้	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่บ้านชีขากร	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้

ดังนั้น การเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559 และมกราคม พ.ศ.2559) และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกตามสถานะของการก่อสร้างโครงการ ได้ดังนี้

(1.1) ระยะก่อสร้าง :

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงใน**ระยะก่อสร้าง**ปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

หมู่บ้านชีขากร : เนื่องจากในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านชีขากร จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงใน**ระยะก่อสร้าง**ปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง

ปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมก่อสร้าง พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ ประกอบกับในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ทางวัดทุ่งน้อยสามัคคีได้มีการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว รวมทั้งมีการใช้เครื่องขยายเสียงภายในวัด และในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีการจัดพิธีศพ และสวดพระอภิธรรมที่วัดทุ่งน้อยสามัคคี ในขณะที่มีการตรวจวัดระดับเสียง ดังนั้นการที่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เพิ่มขึ้นนี้ จึงเป็นผลมาจากกิจกรรมต่างๆ ภายในวัดทุ่งน้อยสามัคคี

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เนื่องจากในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านจันทรวงศ์ หรือบริเวณ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ. 2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) ซึ่งดำเนินการตรวจวัดบริเวณวัดศรีวิสารวาจา แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(1.2) ระยะเปิดทดลองใช้ : เนื่องจากขณะดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม. 96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบเสียงบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่**เปิดทดลองใช้** ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะเปิดทดลองใช้ กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) แยกรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวาริน : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกัน สำหรับการเปรียบเทียบกับ ผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) พบว่า ผลการตรวจวัดในปัจจุบันมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกัน สำหรับการเปรียบเทียบกับ ผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) พบว่า ผลการตรวจวัดในปัจจุบันมีค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) แต่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1.1) ระยะก่อสร้าง จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง จากกิจกรรมการก่อสร้างถนน และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ คาดว่าจะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 59.5-81.0 dB(A) และ 60.2-81.9 dB(A) ตามลำดับ สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกแยะดังนี้ **(ตารางที่ 5.2.2-3)**

หมู่บ้านร่มไม้ : การคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 81.0 dB(A) และ 81.9 dB(A) สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.1-58.2 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทางบนโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และทางยกระดับ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.9-62.2 dB(A)

พฤษภาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.4-61.4 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.5-64.2 dB(A)

ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และทางยกระดับ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนใกล้เคียง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่บ้านซิกซาร์ : การคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 81.0 dB(A) และ 81.9 dB(A) สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.5-54.5 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.6-56.9 dB(A)

พฤษภาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.1-55.6 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 45.5-64.3 dB(A)

ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางยกระดับ และกิจกรรมการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนใกล้เคียง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : การคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 81.0 dB(A) และ 81.8 dB(A) สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการติดตั้งราวสะพานทางยกระดับ และก่อสร้างระบบระบายน้ำใต้ทางยกระดับ และก่อสร้างฐานรากของรั้วกันทางพิเศษ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 59.1-62.8 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.3-88.0 dB(A)

พฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 41.5-42.2 dB(A) และ 52.8-70.2 dB(A) ตามลำดับ

ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นผลมาจากในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีกิจกรรมการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว ซึ่งมีการใช้เครื่องขยายเสียงประชาสัมพันธ์กิจกรรมดังกล่าวในช่วงระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 และในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีการจัดพิธีศพ และสวดพระอภิธรรม จึงสรุปได้ว่า การดำเนินการโครงการปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนใกล้เคียง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก และด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 81.0 dB(A) และ 81.8 dB(A) สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงใน**ระยะก่อสร้าง** ปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.6-53.6 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.7-63.4 dB(A)

พฤษภาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 63.5-66.7 dB(A)

ตุลาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 53.8-61.7 dB(A)

ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก และด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนใกล้เคียง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 63.8 dB(A) และ 64.6 dB(A) ตามลำดับ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.5-53.6 dB(A) และ 50.3-55.6 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) จากกิจกรรมก่อสร้างถนน เท่ากับ 63.3 dB(A) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.4-68.2 dB(A) และ 52.0-55.8 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.2-3						
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)						
พื้นที่อ่อนไหว	L _{eq} 24 hr (dB (A))					
	ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*		ผลการตรวจวัดปัจจุบัน			
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ	พ.ค.66	ต.ค.66	พ.ค.67	ต.ค.67
หมู่บ้านร่มไม้	81.0	81.9	57.1-58.2	60.9-62.2	60.4-61.4	60.5-64.2
หมู่บ้านศิขาร	81.0	81.9	52.5-54.5	51.6-56.9	49.1-55.6	45.5-64.3
วัดบ้านทุ่งน้อย	81.0	81.8	59.1-62.9	60.3-88.0	41.5-42.2	52.8-70.2
หมู่บ้านจันทร์กานต์	81.0	81.8	49.6-53.6	56.7-63.4	63.5-66.7	53.8-61.7
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	63.8	64.6	49.5-53.6	50.3-55.6	-	-
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	63.3	-	54.4-68.2	52.0-55.8	-	-

ที่มา : * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

(1.2) ระยะเปิดทดลองใช้ จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการฯ จากระดับเสียงของยานพาหนะ และปริมาณจราจรที่สัญจรบนแนวเส้นทางโครงการฯ เมื่อมีปริมาณจราจรมากขึ้น ระดับเสียงจะยิ่งสูงขึ้น ซึ่งอาจรบกวนการดำรงชีวิตประจำวัน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการจึงอยู่ในระดับสูง สำหรับการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการโครงการ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-4 เมื่อพิจารณาจากสถานะของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน ซึ่งมีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะเปิดทดลองใช้ (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เท่ากับ 57.4 dB(A) สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 58.1-64.4 dB(A) และ ระหว่าง 50.2-61.1 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A)

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เท่ากับ 58.0 dB(A) สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 61.1-66.4 dB(A) และ ระหว่าง 53.6-66.8 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A)

เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ พบว่า ทั้ง 2 สถานีตรวจวัดส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ในช่วงการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ ได้มีข้อกำหนดให้อนุญาตใช้ทางได้เฉพาะรถยนต์ 4 ล้อ รวมทั้งจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งยังไม่ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ดังนั้น จึงควรต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 5.2.2-4			
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)			
พื้นที่อ่อนไหว	Leq 24 hr (dB (A))		
	ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปี พ.ศ.2568*	ผลการตรวจวัดปัจจุบัน	
		พ.ศ.67	ต.ศ.67
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	57.4	58.1-64.4	50.2-61.1
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	58.0	61.1-66.4	53.6-66.8

ที่มา : * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

4) สรุปผลการศึกษา

4.1) ระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และ พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เครื่องขยายเสียงเพื่อประชาสัมพันธ์การจัดงานประเพณีตักบาตรเทโวในช่วงวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 และการจัดพิธีศพ และการสวดพระอภิธรรม ในช่วงวันที่ 13-14 ตุลาคม พ.ศ.2567 อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดระดับเสียงส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งมีกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงสรุปได้ว่า ค่าระดับเสียงที่สูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้างโครงการฯ

4.2) ระยะเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านระดับเสียงในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงที่เปิดทดลองใช้ อย่างไรก็ตาม ในช่วงการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ ได้มีข้อกำหนดให้อนุญาตใช้ทางได้เฉพาะรถยนต์ 4 ล้อ รวมทั้งจำกัดความเร็วไม่เกิน 80

กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งยังไม่ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ดังนั้น จึงควรต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการต่อไป

สำหรับบริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์ ซึ่งได้มีการคาดการณ์ผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ (พ.ศ. 2563-2593) ไว้ว่า จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 71.5-75.6 dB(A) ซึ่งมีค่าไม่เกินไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตั้งแต่ปีแรกของการเปิดใช้เส้นทาง จึงได้มีการกำหนดให้การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว ความสูง 2.0 เมตร ยาว 380 เมตร บริเวณหน้าหมู่บ้านธนกาญจน์ ช่วง กม.0+000 ถึง กม.0+380 LT (รูปที่ 5.2.2-4) ซึ่งจะทำให้มีค่าระดับเสียงลดลง โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 63.2-63.9 dB(A) แต่จากการสอบถามความยินยอมในการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรดังกล่าว พบว่า ผู้พักอาศัยในหมู่บ้านธนกาญจน์ ไม่ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในบริเวณที่กำหนด เนื่องจากกีดขวางทางเข้า-ออก และบดบังทัศนวิสัยในการเข้า-ออกหมู่บ้านดังกล่าว รวมทั้งบริเวณดังกล่าวอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 302 (รัตนธิเบศร์) ซึ่งมีการขยายเต็มเขตทางแล้ว และมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับการติดตั้งกำแพงกันเสียง ประกอบกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ไม่ได้กำหนดให้บริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์เป็นสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการ ดังนั้น จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์ ในระยะดำเนินการโครงการ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ หากพบว่ามีค่าระดับเสียงไม่เกินไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โครงการ O&M ซึ่งเป็นผู้บริหารดูแลโครงการ ภายใต้การควบคุมดูแลของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ควรดำเนินการหาหรือมาตรการทดแทนร่วมกับชุมชน ได้แก่

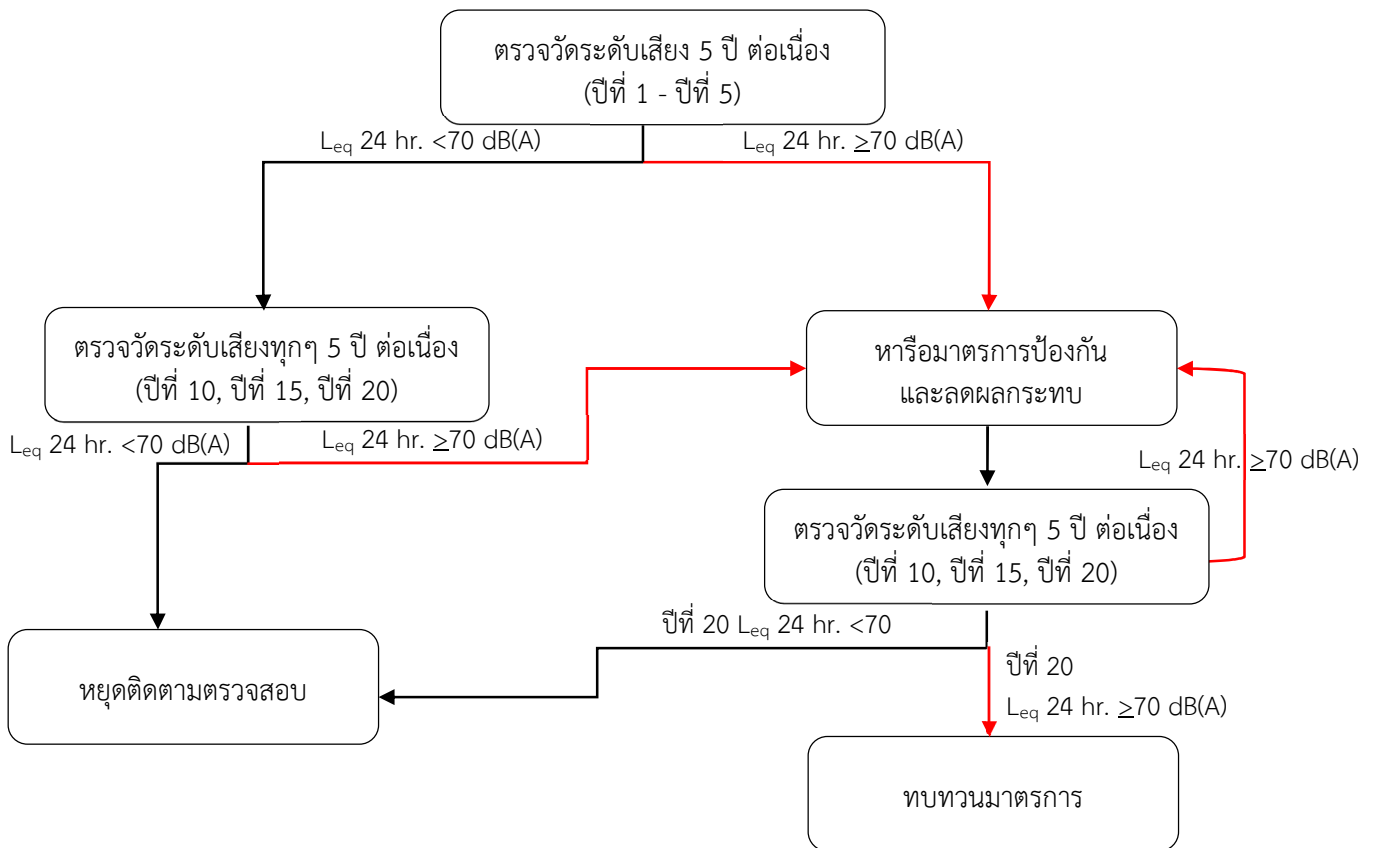
- การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 80 กม./ชม. บนถนนรัตนธิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) ช่วงก่อนผ่านหน้าหมู่บ้านธนกาญจน์
- การตีเส้นจราจรบนถนนรัตนธิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) ช่วงผ่านหน้าหมู่บ้านธนกาญจน์ ให้แคบลง



รูปที่ 5.2.2-4 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร บริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์

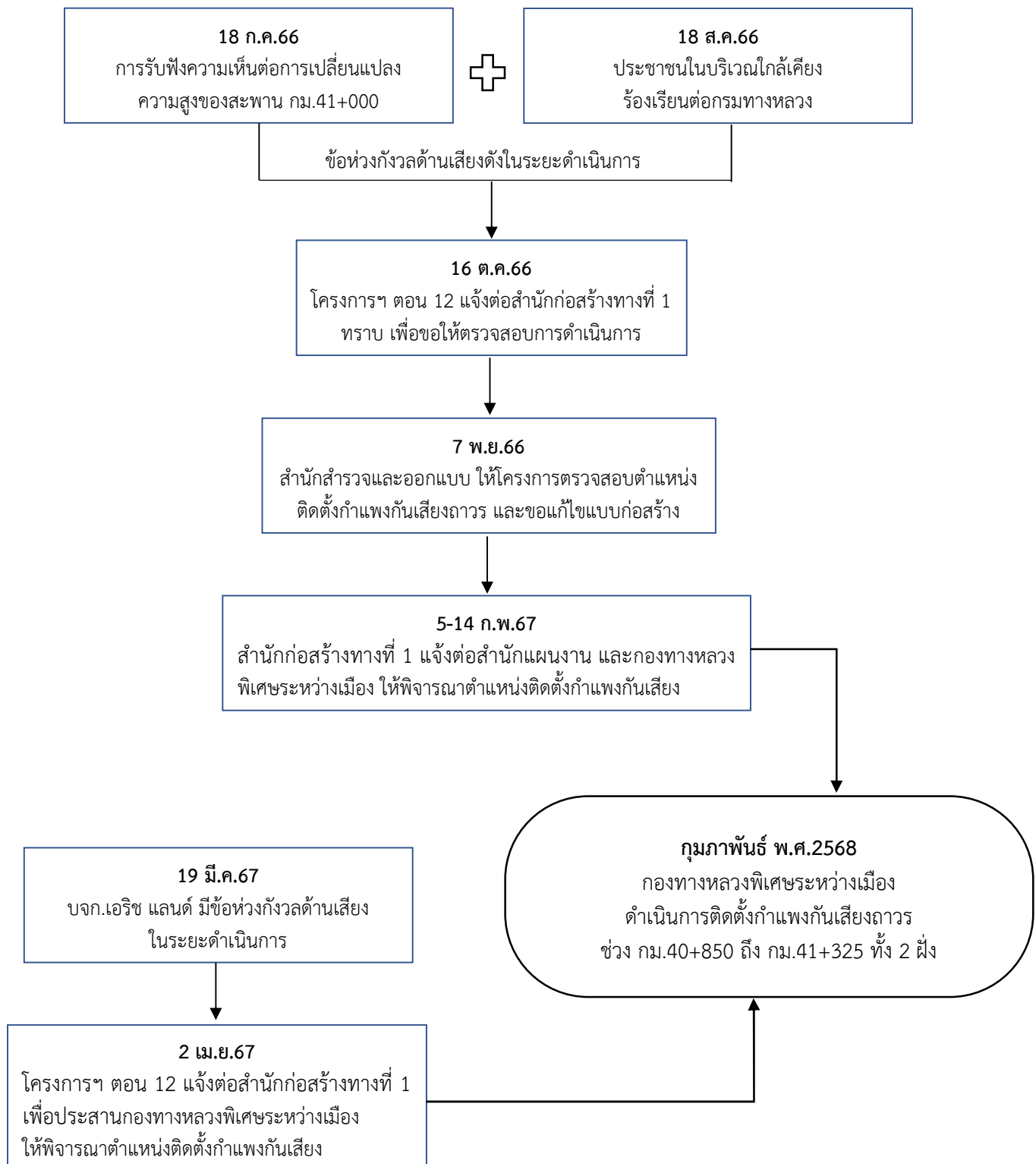
สำหรับแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์ มีรายละเอียดแสดงดังรูปที่

5.2.2-5



รูปที่ 5.2.2-5 การดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์

จากการตรวจสอบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านเสียง ในการศึกษาครั้งนี้ (มีนาคม พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2568) พบว่า ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อการเปลี่ยนแปลงความสูงของสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) กม.41+000 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2566 นอกจากนี้ โครงการฯ ตอน 12 ยังได้รับการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียง จากบริษัท เอริช แลนด์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการโครงการ จัดสรรที่ดินเพื่อการพักอาศัย “เอริช ทาวน์ ประปา-นาสร้าง” ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ เมื่อวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2567 โดยมีรายละเอียดข้อร้องเรียน แสดงดังภาคผนวก จ ปัจจุบันโครงการฯ ตอน 12 ได้ประสานงานกับกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ความสูง 2.0 เมตร บนโครงสร้าง สะพาน ระหว่าง กม.40+850 ถึง กม.41+325 ทั้ง 2 ฝั่งของแนวเส้นทางโครงการ รวม ระยะทาง 950 เมตร (ภาพที่ 5.2.2-2) ซึ่งดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 รายละเอียดการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนของโครงการฯ ตอน 12 แสดงดังรูปที่ 5.2.2-6



รูปที่ 5.2.2-6 การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนด้านระดับเสียง ของโครงการฯ ตอน 12



ภาพที่ 5.2.2-2 กำแพงกันเสียงถาวรชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว ช่วง กม.40+850 ถึง กม.41+325

5.2.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

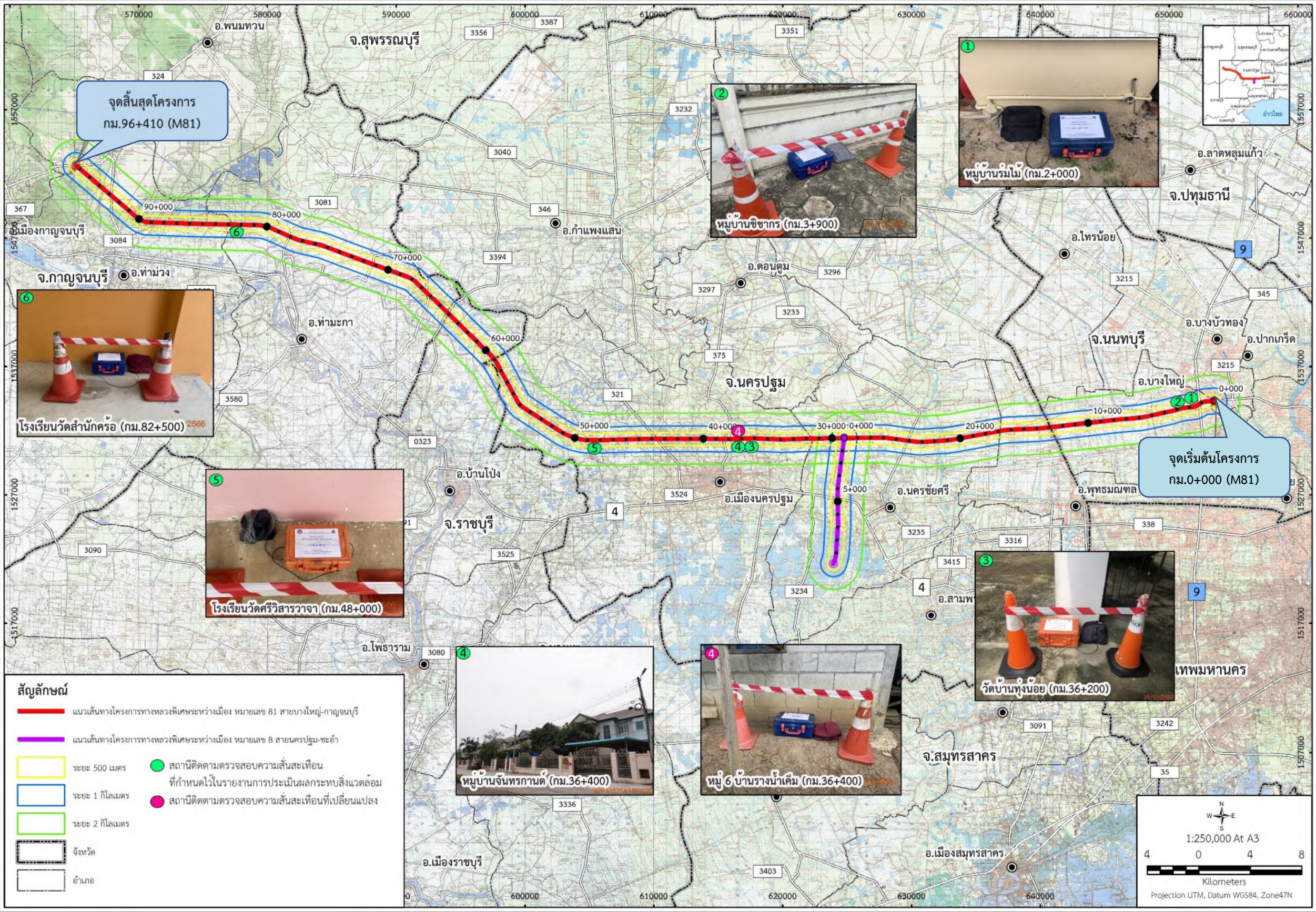
1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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



รูปที่ 5.2.3-1 สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

สถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง (เมตร)*
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านศิขาร	กม.3+900	35
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวาราวา ^{1/}	กม.48+000	270
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

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

* อ้างอิงระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการถึงสถานีตรวจวัด ตามรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560

2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน 4 ครั้ง โดยในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนแล้ว จำนวน 4 ครั้ง (ภาพที่ 5.2.3-1)

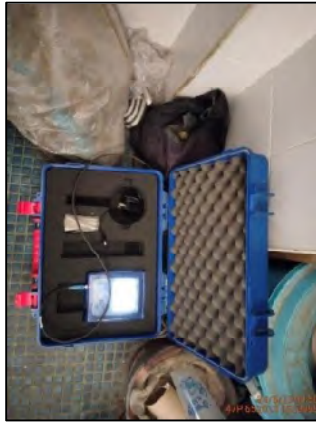
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566

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

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

2.3) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO มีค่าการตรวจวัดเป็น Peak Particle Velocity (PPV : มีหน่วยเป็น มม./วินาที) และความถี่ (Frequency : มีหน่วยเป็น Hz)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชิชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิงขาร



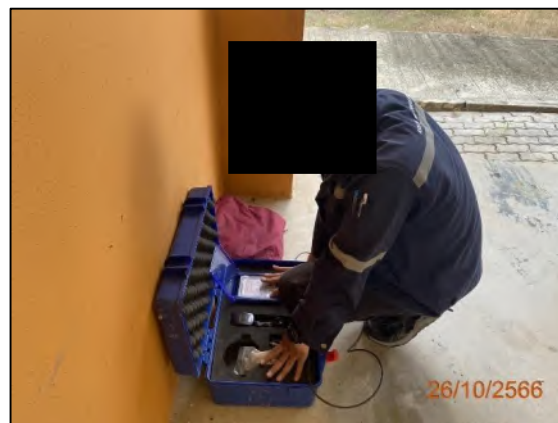
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิงกร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิงการ



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)

2.4) การประเมินผลการศึกษา : การประเมินผลระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์ โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

ตารางที่ 5.2.3-1 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลและโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ตารางที่ 5.2.3-2		
เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง		
ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน หินทราย น้ำ และ โยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971.

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 10-14 มกราคม พ.ศ. 2539 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนลาดตะคาน โรงเรียนวัดพุทธธรรมรังสี โรงเรียนบ้านนาสร้าง และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดคือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 1.133-2.401 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 5-65 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ เนเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 19-21 เมษายน พ.ศ. 2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง โรงเรียนวัดสำนักคร้อ และโรงเรียนบ้านห้วยตลุง โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดคือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคค่าสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.381-0.825 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 19.0-73.1 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนกรีต จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ. 2559 จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ วัดบ้านทุ่งน้อย และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด คือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.111-0.889 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าอยู่ที่ >100 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ผลการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างถนน มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การบดอัดถนนจากอุปกรณ์ลูกกลิ้งสั่นบนพื้น และกิจกรรมการรอกยกขนาดใหญ่ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การตอกเสาเข็ม ซึ่งมีความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.5421-3.9183 (mm/s) ซึ่งพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจะอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดความอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนใกล้เคียง แต่อาจก่อให้เกิดความรู้สึกรำคาญบ้างเล็กน้อยเท่านั้น มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.3-3)

ตารางที่ 5.2.3-3 ผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้าง		
พื้นที่อ่อนไหว	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ
หมู่บ้านร่มไม้	0.5421	3.9183
หมู่บ้านชีชากร	0.5421	3.9183
วัดบ้านทุ่งน้อย	0.5421	3.9183
หมู่บ้านจันทรวงศ์	0.5421	3.9183
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	0.0253	0.0243
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.0240	-

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

3.2) ผลการพบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนกรีต จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.899-1.530 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 1.4-85.3 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ตารางที่ 5.2.3-4)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนกรีต จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ. 2563 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.733-3.800 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 4.4-64.0 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ตารางที่ 5.2.3-4)

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.889	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.060	85.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.481	2.5	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.170	14.2	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.694	34.1	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	10.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.800	4.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.166	4.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.840	4.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.993	4.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.891	4.0	

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
2. หมู่บ้านชิชากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.510	17.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.386	N/A	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.363	6.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	1.155	62.2	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.390	3.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.770	5.5	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	1.760	3.8	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.580	5.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	1.540	3.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	1.410	4.1	

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.476	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2563 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มีความรู้สึกรำคาญตามมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.530	2.9	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.284	2.8	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.709	3.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.370	85.3	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	3.800	7.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.599	10.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.473	4.2	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.181	4.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.173	4.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.244	4.0	

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
4. หมู่บ้านจันทรภักดิ์ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.441	4.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.170	56.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.323	42.7	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.457	20.5	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	N/A	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.370	13.8	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.765	5.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.103	3.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.370	56.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.292	16.5	

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความล้นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
5. โรงเรียนวัดศรีวาราวจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	1.446	10.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.859	18.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.290	4.2	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	<0.340	N/A	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.465	4.5	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.229	1.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.733	64.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.292	6.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.284	10.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.197	7.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.197	19.2	

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

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.714	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.804	3.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.981	1.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.500	18.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.772	8.9	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.252	1.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.418	36.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	<0.200	N/A	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.126	9.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.299	11.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.284	8.2	

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

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

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

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

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ. 2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวารายา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.292-1.840 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 3.6-11.8 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-5 และ รูปที่ 5.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 16.58 น. มีค่าเท่ากับ 0.646 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 13.1 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านชีขากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 08.49 น. มีค่าเท่ากับ 1.237 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 4.4 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.03 น. มีค่าเท่ากับ 0.142 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 2.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับ นครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 14.28 น. มีค่าเท่ากับ 0.465 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวาริน : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 17.48 น. มีค่าเท่ากับ 1.781 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 1.5 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.03 น. มีค่าเท่ากับ 0.835 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 46.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.3.2) ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง บนช่วงทางต่างระดับ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 09.19 น. มีค่าเท่ากับ 0.434 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 56.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านซิกสาร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 10.48 น. มีค่าเท่ากับ 0.883 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 3.7 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 13.43 น. มีค่าเท่ากับ 0.497 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 85.3 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.01 น. มีค่าเท่ากับ 0.449 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 25.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 11.00 น. มีค่าเท่ากับ 0.497 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 56.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 14.26 น. มีค่าเท่ากับ 0.126 mm/s และไม่สามารถตรวจวัดค่าความถี่ได้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.3.3) ครั้งที่ 3 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชิชากร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่าง**การก่อสร้าง** ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่**เปิดทดลองใช้** โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนแยกรายสถานี ดังนี้

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 17.28 น. มีค่าเท่ากับ 0.765 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านซิกากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบว่า ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีตเพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 08.37 น. มีค่าเท่ากับ 0.426 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 3.7 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 14.04 น. มีค่าเท่ากับ 0.083 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 3.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด่านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 16.12 น. มีค่าเท่ากับ 0.134 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 36.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการเปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวาราวา : ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 15.33 น. ซึ่งไม่ได้อยู่ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง โดยมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.489 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 64.0 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 24-26 พฤษภาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 11.30 น. มีค่าเท่ากับ 0.386 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 11.37 น. ซึ่งไม่ได้อยู่ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง โดยมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.244 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 64.0 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 24-26 พฤษภาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2567 เวลา 11.33 น. มีค่าเท่ากับ 0.236 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.3.4) ครั้งที่ 4 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 โดยในระหว่างที่ดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึง เวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชิชากร (กม.3+900) วัดทุ่งน้อยสามัคคี (กม.36+200) และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (37+400) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน แยกรายสถานี ดังนี้

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 15.38 น. มีค่าเท่ากับ 0.788 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านชิชากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 9

ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 16.06 น. มีค่าเท่ากับ 0.938 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีวิจัยวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 13.38 น. มีค่าเท่ากับ 0.300 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีวิจัยวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดใน 10 ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 19.16 น. มีค่าเท่ากับ 0.339 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 46.5 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

สถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการเปิดทดลองใช้

โรงเรียนวัดศรีวาราวา : ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 15.51 น. มีค่าเท่ากับ 0.512 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 60.2 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

สำหรับในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ (วันที่ 11-13 ตุลาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 เวลา 18.28 น. มีค่าเท่ากับ 0.244 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 6.0 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดน้อยกว่า 0.140 mm/s รวมทั้งตรวจไม่พบความถี่ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.889	>100	20.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง ทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.060	85.3	18.53	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.481	2.5	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.170	14.2	6.05	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.694	34.1	11.025	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	10.0	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.800	4.4	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.166	4.5	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.840	4.1	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.993	4.0	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.891	4.0	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.646	13.1	5.775	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผล กระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง อาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคาร ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.434	56.9	15.69	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.765	>100	20.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.788	>100	20.0	

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

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

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

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

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่สั่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้าง ทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.510	17.1	6.775	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.386	N/A	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.363	6.3	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	1.155	62.2	16.22	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.390	3.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.770	5.5	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	1.760	3.8	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.580	5.8	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	1.540	3.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	1.410	4.1	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	1.237	4.4	5.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผล กระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง อาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคาร ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.883	3.7	5.0	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.426	3.7	5.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.938	>100	20.0	

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

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

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

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

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.476	>100	20.0 ⁵	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2563 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มีความรู้สึกรำคาญ ตามมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0 ⁵	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0 ⁵	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.530	2.9	5.0 ⁵	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.284	2.8	5.0 ⁵	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.709	3.5	5.0 ⁵	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.370	85.3	18.53 ⁵	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	3.800	7.1	5.0 ⁵	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.599	10.9	5.225 ⁵	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.473	4.2	5.0 ⁵	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.181	4.2	5.0 ⁵	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.173	4.9	5.0 ⁵	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.244	4.0	5.0 ⁵	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.142	2.9	3.0 ⁶	อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร (อาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.497	85.3	9.41 ⁶	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.083	3.6	3.0 ⁶	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.300	>100	10.0 ⁶	

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

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

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

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

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

⁶ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 3 (โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง ทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.441	4.3	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.170	56.9	15.69	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.323	42.7	13.175	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.457	20.5	7.625	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	N/A	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.370	13.8	5.95	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.765	5.5	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.103	3.6	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.370	56.9	15.69	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.292	16.5	6.625	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.465	>100	20.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.449	25.6	8.9	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.134	36.6	11.7	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.339	46.5	14.1	

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

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

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

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

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ท้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่สั่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	1.446	10.0	5.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.859	18.3	7.075	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.290	4.2	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	<0.340	N/A	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.465	4.5	5.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.229	1.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.733	64.0	16.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.292	6.6	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.284	10.8	5.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.197	7.4	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.197	19.2	7.3	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	1.781	1.5	5.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.497	56.9	15.69	
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการฯ	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.489	64.0	16.4	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	0.512	60.2	16.0	

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

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

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

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

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

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ท้องแถว ดึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่สั่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.714	>100	20.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.804	3.6	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.981	1.4	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.500	18.3	7.075	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.772	8.9	5.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.252	1.4	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.418	36.6	11.65	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	<0.200	N/A	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.126	9.2	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.299	11.8	5.45	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.284	8.2	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.835	46.6	14.15	อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
เปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการฯ	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.126	N/A	5.0	
	พฤษภาคม พ.ศ.2567	0.244	64.0	16.4	
	ตุลาคม พ.ศ.2567	<0.140	-	-	

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

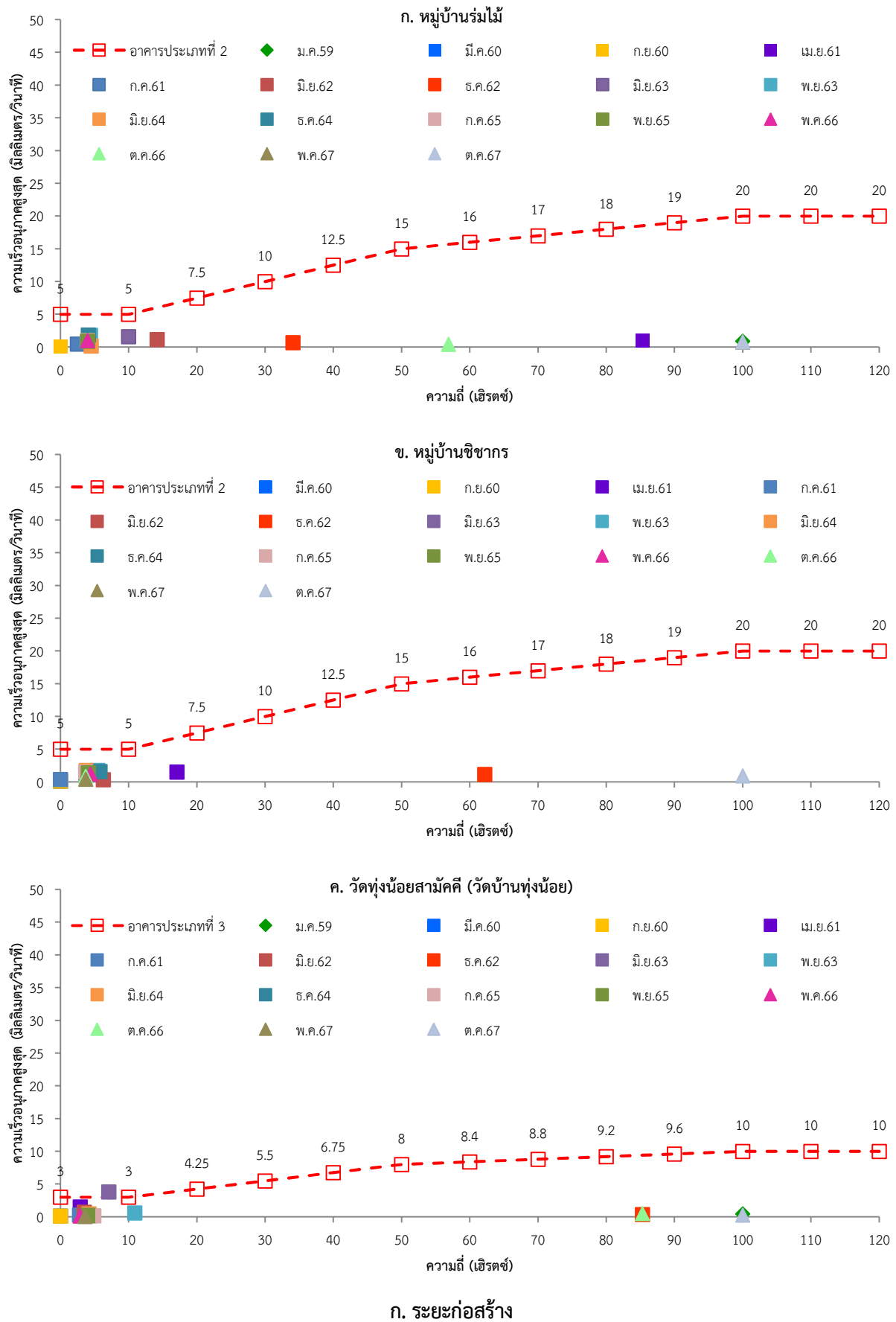
² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

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

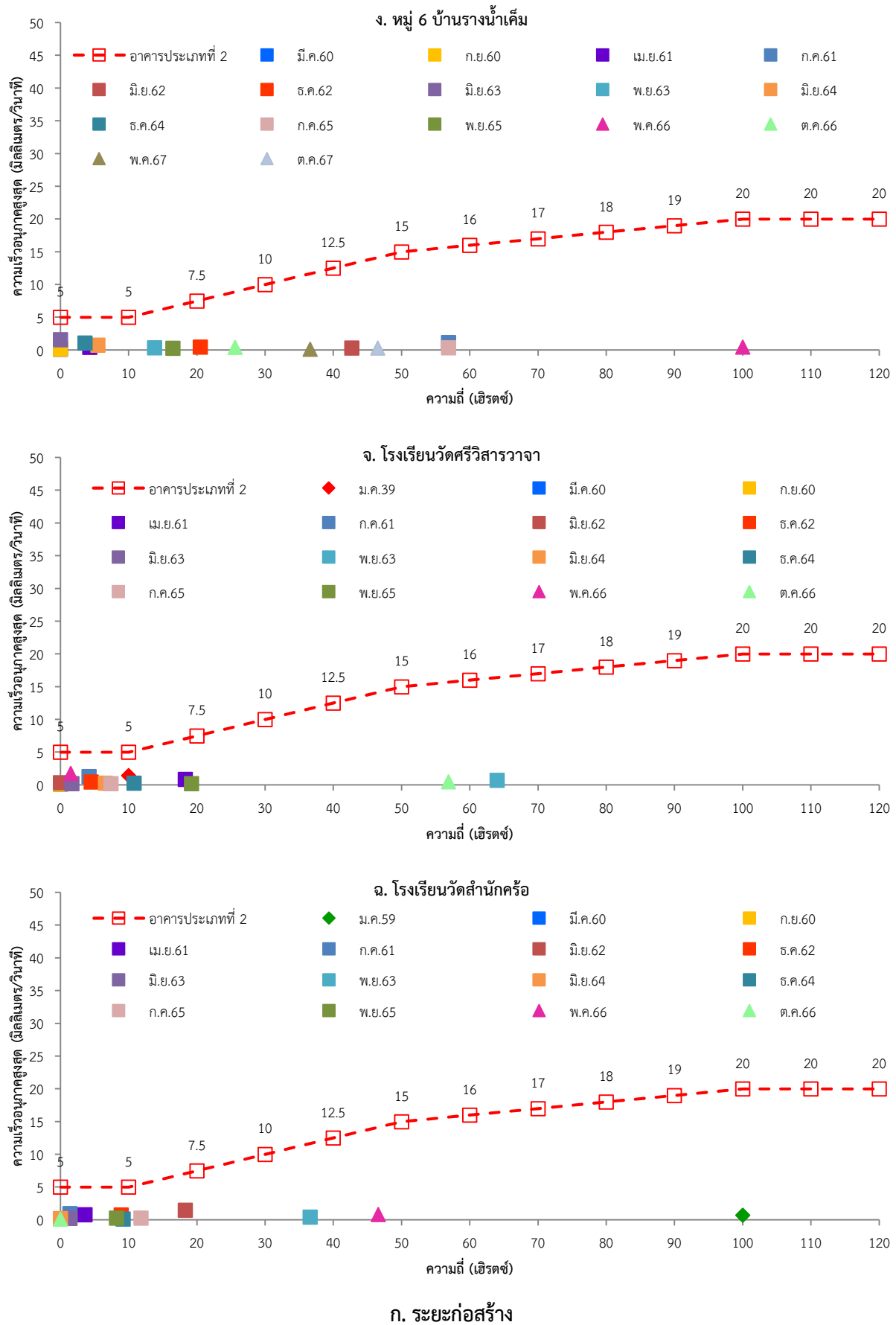
⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

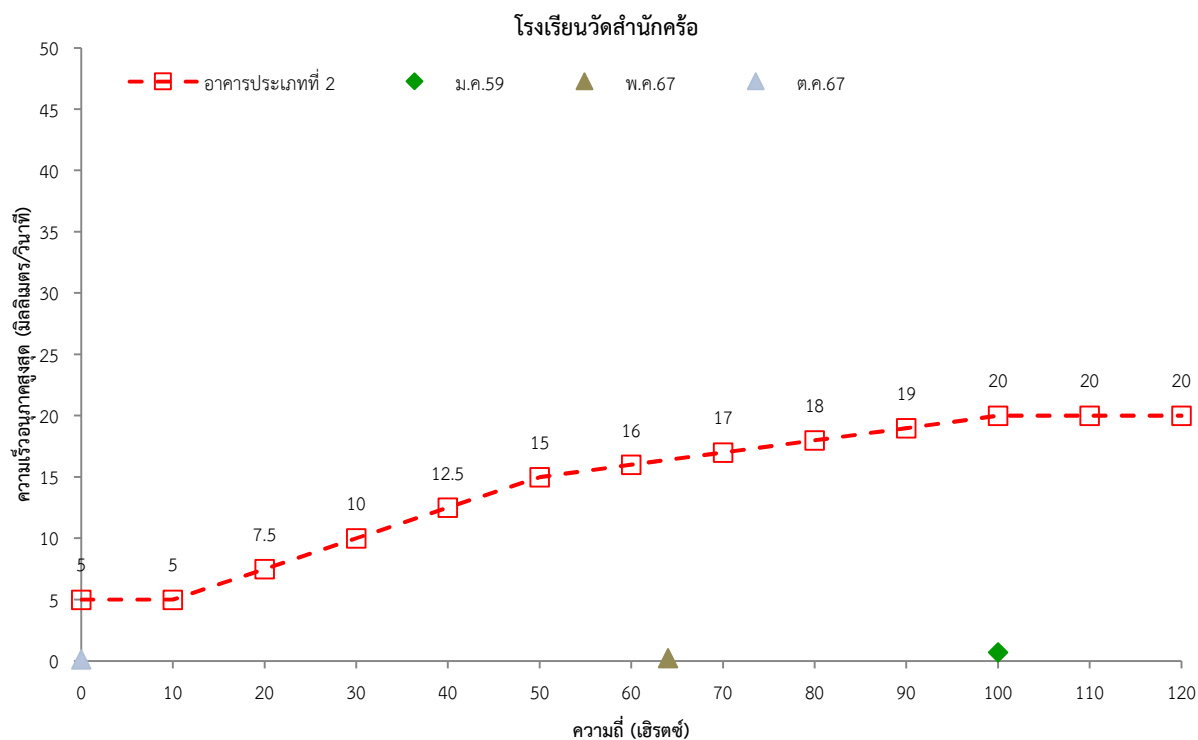
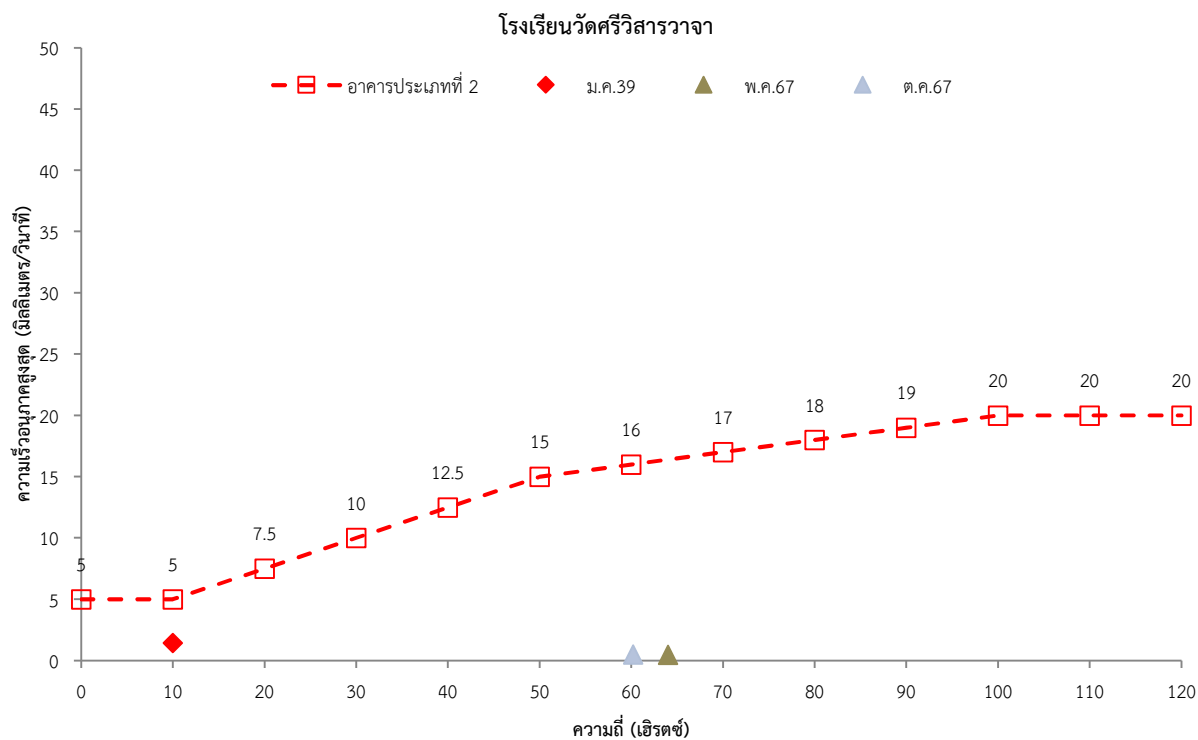
หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง -



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)



ข. ช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ

รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจากการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการช่วงระหว่าง ด่านเก็บผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-อาทิตย์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-จันทร์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ ดังนั้น ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในการศึกษาครั้งนี้ จึงประกอบด้วย ผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และผลการติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ ดังนี้

สถานีตรวจวัด	สถานะโครงการ			
	พ.ค.66	ต.ค.66	พ.ค.67	ต.ค.67
หมู่บ้านร่มไม้	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่บ้านชีชากร	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ทดลองใช้	ทดลองใช้

ดังนั้น การเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) และรายการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกตามสถานะของการก่อสร้างโครงการ ได้ดังนี้

(1) ระยะก่อสร้าง :

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดใกล้เคียงกัน และมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านชีชากร : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดใกล้เคียงกัน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับที่สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดใกล้เคียงกัน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับที่สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้สูงกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

(2) ระยะเปิดทดลองใช้ : เนื่องจากขณะดำเนินการตรวจวัดได้มีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 มีการขยายช่วงเวลาในการเปิดทดลองใช้ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นผลให้สถานีติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) และ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่**เปิดทดลองใช้** ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะเปิดทดลองใช้ กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) แยกรายสถานีได้ดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าใกล้เคียงกัน รวมทั้งมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงกว่า ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 โดยผลการตรวจวัดมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1) **ระยะก่อสร้าง :** ผลการเปรียบเทียบความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 และพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกกราณได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-6)

หมู่บ้านร่มไม้ : ซึ่งเป็นสถานที่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.646 mm/s ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.434 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พฤษภาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.765 mm/s ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.788 mm/s ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่บ้านซิงการ : ซึ่งเป็นสถานที่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และ พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปรับถมบดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 1.237 mm/s ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.883 mm/s ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พฤษภาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.426 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการตัด Joint ผูกเหล็กเสริม เข้าแบบ และงาน Duct bank Toll Plaza ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.938 mm/s ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการติดตั้งราวสะพานทางยกระดับ และก่อสร้างระบบระบายน้ำใต้ทางยกระดับ และก่อสร้างฐานรากของรั้วกันทางพิเศษ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.142 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2566 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.497 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่า ค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.083 mm/s และ 0.300 mm/s ตามลำดับ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออกเมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

พฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับ นครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.465 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.449 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พฤษภาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.134 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.339 mm/s ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดศรีวารวจา : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้างจะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.0253 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 0.0243 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 1.781 mm/s และ 0.497 mm/s ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้จึงไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้างจะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.0240 mm/s โดยผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.835 mm/s และ 0.126 mm/s ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้จึงไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.23-6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)						
พื้นที่อ่อนไหว	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)					
	ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*		ผลการตรวจวัดปัจจุบัน			
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ	พ.ค.66	ต.ค.66	พ.ค.67	ต.ค.67
หมู่บ้านร่มไม้	0.5421	3.9183	0.646	0.434	0.765	0.788
หมู่บ้านชีชากร	0.5421	3.9183	1.237	0.883	0.426	0.938
วัดบ้านทุ่งน้อย	0.5421	3.9183	0.142	0.497	0.083	0.300
หมู่บ้านจันทรวงศ์	0.5421	3.9183	0.465	0.449	0.134	0.339
โรงเรียนวัดศรีวารวจา	0.0253	0.0243	1.781	0.497	-	-
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.0240	-	0.835	0.126	-	-

ที่มา : * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

(2) **ระยะเปิดทดลองใช้ :** ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดการณ์ความสั่นสะเทือนอาจเกิดจากน้ำหนัทยานพาหนะ ความเร็วของยานพาหนะ ความเรียบของผิวจราจร ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการโครงการ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.3-7 เมื่อพิจารณาจากสถานะของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบันซึ่งมีการเปิดทดลองใช้เส้นทาง ระหว่างช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณโรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะเปิดทดลองใช้ (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

โรงเรียนวัดศรีวาราวา : ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะดำเนินการ จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการใช้แนวเส้นทางโครงการฯ เท่ากับ 0.0024 mm/s เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนสูงสุดในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.236 mm/s และ 0.244 mm/s ตามลำดับ ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเปิดใช้ทดลองใช้เส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะดำเนินการ จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการใช้แนวเส้นทางโครงการฯ เท่ากับ 0.0023 mm/s เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนสูงสุดในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ ในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.236 mm/s และ น้อยกว่า 0.140 mm/s ตามลำดับ ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง ระดับที่สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเปิดใช้ทดลองใช้เส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.3-7			
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)			
พื้นที่อ่อนไหว	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)		
	ค่าคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*	ผลการตรวจวัดปัจจุบัน	
		พ.ค.67	ต.ค.67
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	0.0024	0.236	0.512
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.0023	0.244	-

ที่มา : * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

4) สรุปผลการศึกษา

4.1) ระยะเวลาสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงระดับที่มนุษย์รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) ในเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม, ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงระดับที่มนุษย์รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงระดับที่มนุษย์สามารถรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

4.2) ระยะเวลาเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ในเดือนพฤษภาคม และ ตุลาคม พ.ศ.2567 ในช่วงที่มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการมีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ส่วนบริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ มีค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึงระดับที่สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเปิดใช้ทดลองใช้เส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน รายละเอียดดังนี้

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
- 1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

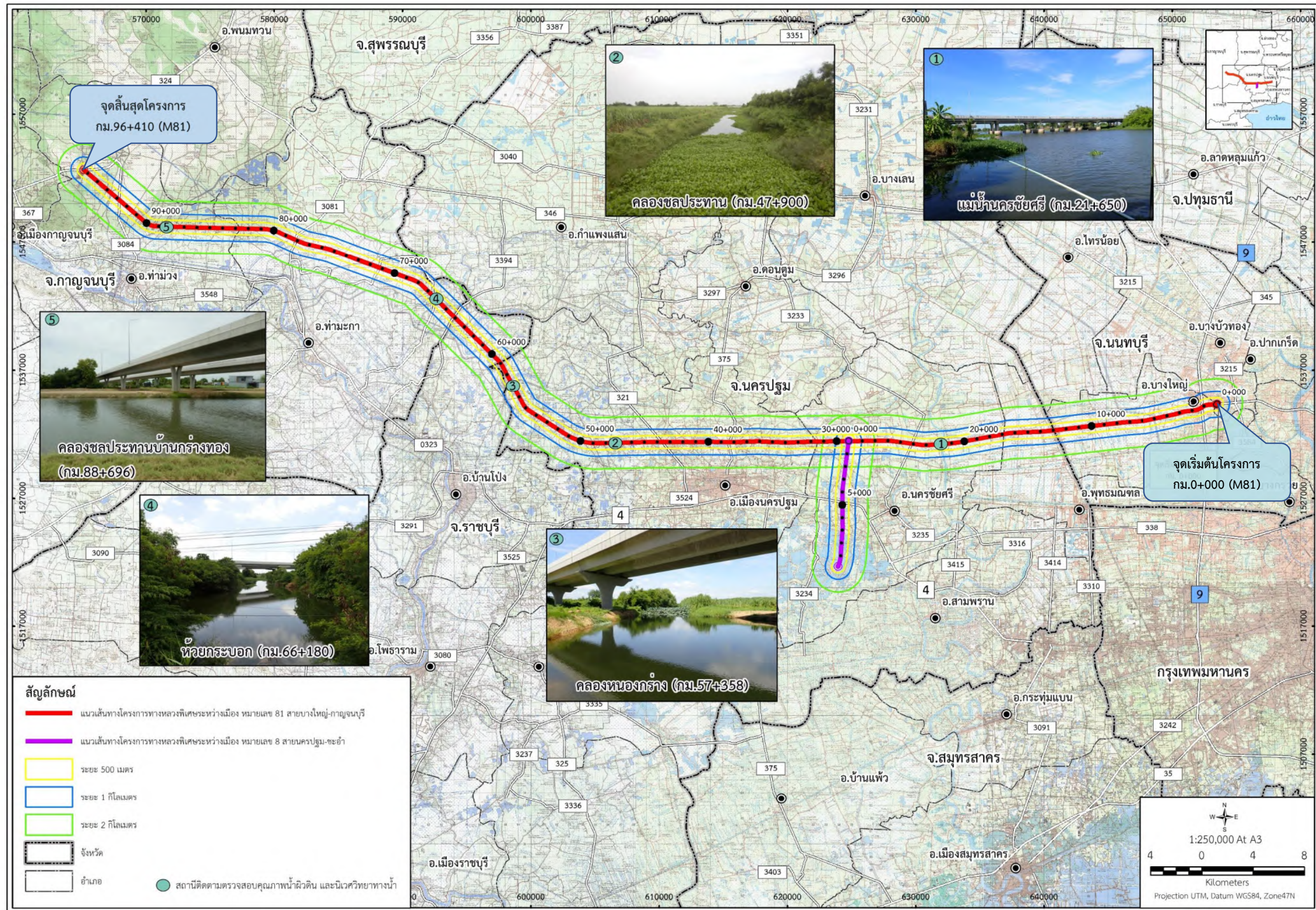
2.1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน** : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัด จะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รวม 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-1)

- แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)
- คลองชลประทาน (กม.47+900)
- คลองหนองกร่าง (กม.57+358)
- ห้วยกระบอก (กม.66+180)
- คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์คุณภาพน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง โดยที่ผ่านมามีดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินครบแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.4-1)

- ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (ฤดูแล้ง)

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้เพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) ซึ่งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12 เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อสะพานในลำน้ำ โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างรวม 2 สถานี ได้แก่ บริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (รูปที่ 5.2.4-2 และภาพที่ 5.2.4-2)



รูปที่ 5.2.4-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกว้าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



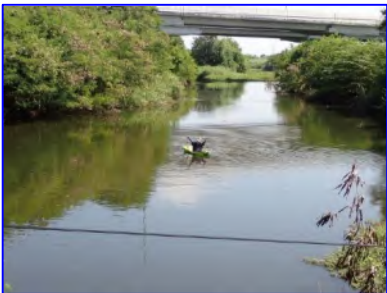
แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-2 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้าง



คลองเจดีย์บูชา ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง



คลองเจดีย์บูชา หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-2 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)

2.3) ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน : ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Certified Thermometer at site
2. ความลึก	วิเคราะห์ทันที	Depth Meter
3. ความโปร่งแสง (Transparency)	Grab Sampling	Secchi Disk
4. ความขุ่น (Turbidity)*	Grab Sampling	Nephelometric Method
5. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method at site
6. ความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
7. ออกซิเจนละลาย (DO)	Grab Sampling	Membrane Electrode Method
8. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	Grab Sampling	5-day BOD Test, Membrane Electrode Method
9. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method
10. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
11. ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 108°C
12. Total Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method
13. Fecal Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method

* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2.4.2) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ จัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2538 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองชลประทาน คลองวังตะกั่ว คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี พบว่า ส่วนใหญ่คุณภาพน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน เช่น อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 28-29 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.5 ค่าความนำไฟฟ้าของน้ำในคลองชลประทาน มีค่ามากกว่าน้ำในคลองวังตะกั่ว คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี ตามลำดับ มีค่าอยู่ระหว่าง 160-680 ไมโครซีเมนต์/ซม. ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าระหว่าง 0.2-5.0 มก./ล. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าระหว่าง 1.2-3.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด มีค่าระหว่าง 19.0-64.67 มก./ล. ความโปร่งแสง มีค่าระหว่าง 0.2-0.8 เมตร และน้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง 0.6-1.2 มก./ล.

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ จุดตัดคลองหนองกร่าง จุดตัดคลองท่าสาร และจุดตัดคลองชลประทาน พบว่า คุณภาพน้ำสถานีคลองหนองกร่างส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่าคุณภาพน้ำที่สถานีคลองท่าสาร และคลองชลประทาน ดังนี้ ค่าความนำไฟฟ้า มีค่าอยู่ระหว่าง 184.1-632 ไมโครซีเมนต์/ซม. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ระหว่าง 1.9-8.31 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย มีค่าอยู่ระหว่าง 10.17-35.78 มก./ล. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าอยู่ระหว่าง 220-1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าอยู่ระหว่าง 17-70 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.7 อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 30-32 องศาเซลเซียส และน้ำมันและไขมัน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-0.6 มก./ล. ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันในทุกสถานีตรวจวัด ในขณะที่ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าอยู่ระหว่าง 3.8-5.2 มก./ล. และความโปร่งแสงที่สถานีคลองชลประทานมีค่ามากที่สุด รองลงมาคือคลองท่าสาร และคลองหนองกร่าง ตามลำดับ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.4-1.0 เมตร

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2559 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองประปามหาสวัสดิ์ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน (ใกล้กับ Service Area นครปฐม) และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าค่อนข้างแตกต่างกันแต่ละสถานี ดังนี้ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.4 อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 23.2-27.4 องศาเซลเซียส ส่วนค่าความนำไฟฟ้า มีค่าระหว่าง 190-371 ไมโครซีเมนต์/ซม. ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าระหว่าง 6.4-9.6 มก./ล. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าระหว่าง 0.6-1.3 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด มีค่าระหว่าง 7-30 มก./ล. ของแข็งละลายได้ทั้งหมด มีค่าระหว่าง 96-203 มก./ล. ความโปร่งแสง มีค่าระหว่าง 0.1-0.8 เมตร น้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง <1-1 มก./ล. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าระหว่าง 78-790 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าระหว่าง <1.8-330 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อนการก่อสร้าง ต่อผลกระทบด้านสภาพอุทกวิทยา พบว่า กิจกรรมงานก่อสร้างหากเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ อาจเกิดการตื้นเขิน และกีดขวางทางน้ำได้ โดยแหล่งน้ำที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมีทั้งสิ้น 66 แห่ง โดยผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการต่อสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินจัดเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง

ส่วนผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ต่อผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องมีการวางตอม่อในแหล่งน้ำจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน กรณีที่มีฝนตกอาจทำให้ตะกอนดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำได้ ซึ่งส่วนใหญ่การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรเป็นหลัก ผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ส่วนผลกระทบบริเวณที่พักคนงาน/อาคารสำนักงาน ปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำที่ปล่อยลงสู่แหล่งน้ำโดยแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้กับพักที่คนงานอาจได้รับผลกระทบหากไม่ได้ผ่านการบำบัดเสียก่อน เมื่อพิจารณาจากน้ำเสียที่เกิดขึ้น 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เป็นปริมาณน้ำเสียที่ไม่มาก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจอยู่ในระดับต่ำ และผลกระทบจากการชะล้างคราบน้ำมันจากอุปกรณ์และเครื่องจักรกลจากโรงซ่อมบำรุง หากจัดการไม่ถูกวิธี จะส่งผลให้ปริมาณความสกปรกของน้ำในรูป BOD และน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นและปริมาณออกซิเจนในน้ำลดลง แต่เนื่องจากการชะล้างมีค่าความเข้มข้นระดับต่ำมากและอาจถูกเจือจางด้วยน้ำฝนที่มีปริมาณมาก จึงคาดว่าไม่เกิดผลกระทบ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และ 4 ส่วนคุณภาพน้ำในห้วยกระบอก จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 2 การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาลไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และตุลาคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3, 4 และ 5 ส่วนคุณภาพน้ำคลองหนองกร่าง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2562 และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2563 คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 2 การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาล ไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2)

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ยกเว้นคุณภาพน้ำห้วยกระบอก คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากบริเวณรอบพื้นที่มีฟาร์มวัวนมจำนวนอย่างน้อย 50 ตัว ซึ่งตั้งอยู่ริมน้ำ และระบายน้ำเสียจากฟาร์มลงสู่ลำน้ำ โดยฟาร์มดังกล่าวอยู่ห่างจากจุดตรวจวัดประมาณ 460 เมตร ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาล ไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2) และได้มีการดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ เพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมตอกเสาเข็มในคลองประปามหาสวัสดิ์ ในบริเวณจุดเหนือน้ำ บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ ในช่วงก่อนมีกิจกรรมเจาะเสาเข็ม 1 ครั้ง (วันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2564) ระหว่างมีกิจกรรมเจาะเสาเข็ม 2 ครั้ง (วันที่ 7 และ 21 ตุลาคม พ.ศ.2564) และหลังจากกิจกรรมเจาะเสาเข็มแล้วเสร็จ 1 ครั้ง (วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบว่า คุณภาพน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ยกเว้นบริเวณเหนือน้ำ และบริเวณพื้นที่กิจกรรมก่อสร้าง วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2564 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายมากกว่า 6.0 มก./ล. คุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ดังนั้นกิจกรรมการเจาะเสาเข็มไม่ส่งผลกระทบต่อคลองประปามหาสวัสดิ์ (ตารางที่ 5.2.4-1)

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-5 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 30.6 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 6.9 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.60 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 7.97 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.32 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 2.03 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 620 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.77 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 18 มิลลิกรัม/ลิตร และ 302 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.85 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งทั้งฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 29.4 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.7 เมตร ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.7 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 1.20 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.07 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 0.47 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น (ภาพที่ 5.2.4-3) ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 389.8 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.71 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร และ 222 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันพบน้อยกว่า 1.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

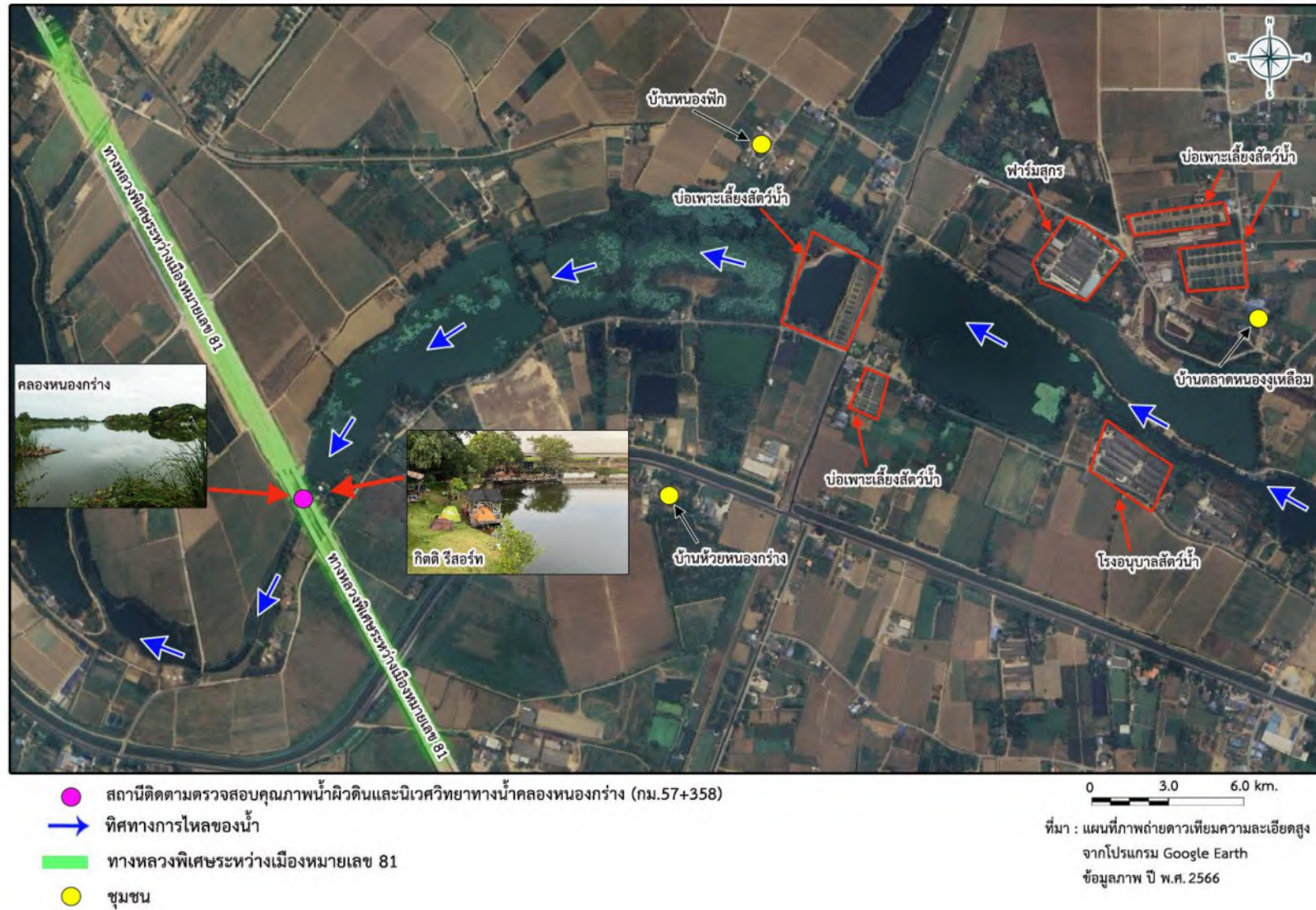
คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างพื้นผิวจราจรบนโครงสร้างทางยกระดับข้ามคลองหนองกร่าง ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 30.6 องศาเซลเซียส น้ำสีเขียว ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 1.6 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.55 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 6.27 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.07 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.75 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และมีค่าสูงกว่าในบริเวณอื่น เพราะมีสาหร่ายขนแมว (*Oscillatoria* sp.) อยู่ในปริมาณสูง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 344 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 4.79 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งสอดคล้องกับการพบสาหร่ายขนแมวในปริมาณสูง มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และ 200 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.30 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 9,200 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าปานกลาง ส่วนโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าสูง เพราะคลองหนองกร่างนี้ทางเหนือน้ำรองรับน้ำจากแหล่งชุมชน รีสอร์ท และฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (รูปที่ 5.2.4-3) โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีขุ่น ค่อนข้างใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.6 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.4 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.50 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 10.25 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.32 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.36 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 339.3 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 4.21 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 19 มิลลิกรัม/ลิตร และ 162 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.45 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 2,400 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

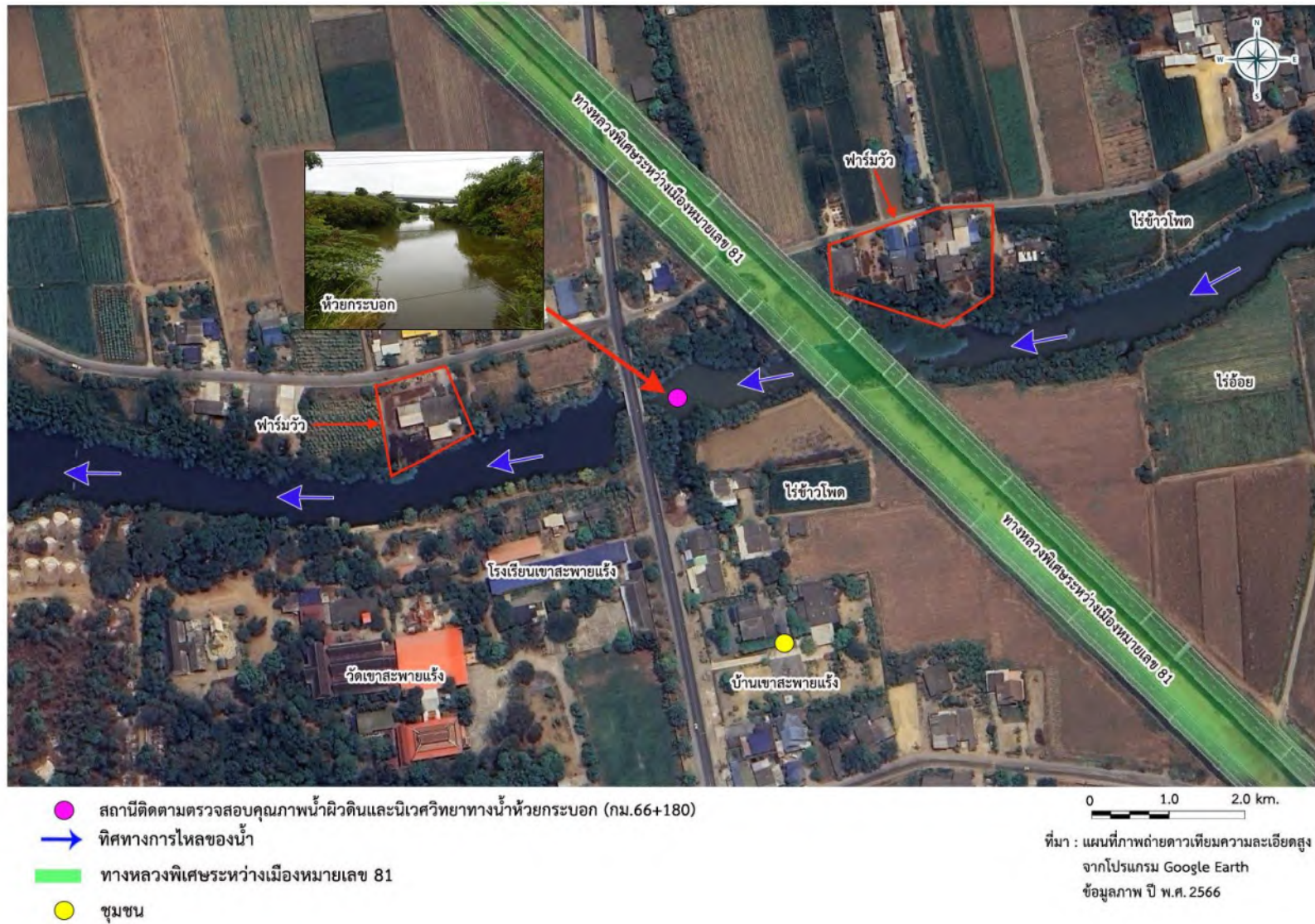
คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 4.7 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 1.30 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 3.58 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.65 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.88 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 222.8 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.84 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 7 มิลลิกรัม/ลิตร และ 130 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ครั้งที่ 2 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 29.3 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 8.1 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.45 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.96 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.18 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 2.10 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 373.4 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.74 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 29 มิลลิกรัม/ลิตร และ 304 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.90 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 460 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร



รูปที่ 5.2.4-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองหนองกร่าง (กม.57+358)



รูปที่ 5.2.4-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณห้วยกระบอก (กม.66+180)

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 29.0 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.6 เมตร ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.6 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 1.14 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.18 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.17 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น (ภาพที่ 5.2.4-3) ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 1,025 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.52 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร และ 692 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.45 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลไคลฟอรัมแบคทีเรียพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอรัมแบคทีเรียทั้งหมดพบ 2,400 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับข้ามคลองหนองกร่างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 29.5 องศาเซลเซียส น้ำสีเขียว ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 1.8 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.70 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 4.01 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.60 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.21 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และมีค่าสูงกว่าในบริเวณอื่น เพราะมีสาหร่ายขนแมว (*Oscillatoria* sp.) อยู่ในปริมาณสูง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 328.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 3.22 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งสอดคล้องกับการพบสาหร่ายขนแมวในปริมาณสูง มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และ 242 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.40 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลไคลฟอรัมแบคทีเรียพบ 2,700 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และค่าโคลิฟอรัมแบคทีเรียทั้งหมดพบ 4,300 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะคลองหนองกร่างนี้ทางเหนือรับน้ำจากแหล่งชุมชน รีสอร์ท และฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (รูปที่ 5.2.4-3) โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีชา ค่อนข้างใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.3 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.40 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.11 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.44 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.59 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีแพลงก์ตอนพืชกลุ่มยูกลีโนอยด์สูงกว่าทุกสถานี ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 411.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 7.70 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 23 มิลลิกรัม/ลิตร และ 263 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 3.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลไคลฟอรัมแบคทีเรียพบ 790 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอรัมแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำใส อุณหภูมิเท่ากับ 28.6 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 4.4 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.40 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 15.0 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.56 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.06 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 239.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.77 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 24 มิลลิกรัม/ลิตร และ 188 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.60 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลไคลฟอรัมแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอรัมแบคทีเรียทั้งหมดพบ 540 เอ็มพีเอ็น/100

มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ครั้งที่ 3 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 30.5 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 6.4 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.80 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 5.69 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.19 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 2.10 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 630 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.79 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 11 มิลลิกรัม/ลิตร และ 401 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.80 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 210 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 260 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร และความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 30.8 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.5 เมตร ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.5 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 4.40 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.97 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 0.25 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น (**ภาพที่ 5.2.4-3**) ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 842 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 2.17 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร และ 465 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.55 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 490 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับข้ามคลองหนองกร่างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส น้ำสีเขียว ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 2.0 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.9 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 3.49 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.32 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.29 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 301.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 3.49 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 14 มิลลิกรัม/ลิตร และ 138 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.40 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 680 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 1,200 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีเขียวขุ่น ตะกอนเขียว อุณหภูมิเท่ากับ 30.9 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.5 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.50 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.77 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.52 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 8.19 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง เพราะมีแหล่งกักตุนพืชกลุ่มยูกลินอยด์สูงกว่าทุกสถานี ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ

347.1 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 9.08 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 20 มิลลิกรัม/ลิตร และ 204 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.75 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 700 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 7,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.9 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 4.5 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.70 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 5.05 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.50 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.29 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 172.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.79 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 10 มิลลิกรัม/ลิตร และ 172.9 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.60 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 130 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 720 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ครั้งที่ 4 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 30.4 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 7.5 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.55 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 7.45 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.10 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.49 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 406.3 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.39 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 21 มิลลิกรัม/ลิตร และ 208 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.70 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 29.4 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.9 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.50 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.64 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.14 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.07 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น (ภาพที่ 5.2.4-3) ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 952.0 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 2.16 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 9 มิลลิกรัม/ลิตร และ 590 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.90 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำพบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 30.9 องศาเซลเซียส น้ำสีเหลือง ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 2.3 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.70 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 4.14 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.35 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.73 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 336.1 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 2.52 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 9 มิลลิกรัม/ลิตร และ 182 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.55 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำพบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีเหลือง ค่อนข้างใส อุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.6 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.70 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 2.73 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.18 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.13 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 541.0 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 6.04 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 11 มิลลิกรัม/ลิตร และ 303 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 3.05 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 230 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 2,800 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อยู่ในช่วงแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำพบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำเหลืองขุ่น ตะกอนน้ำตาล อุณหภูมิเท่ากับ 30.3 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 5.0 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.20 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 15.6 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.53 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.81 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 238.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.70 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 25 มิลลิกรัม/ลิตร และ 176 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.85 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 2,400 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร



มิถุนายน พ.ศ.2566



พฤศจิกายน พ.ศ.2566



มิถุนายน พ.ศ.2567



พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.4-3 ผักตบชวาภายในคลองชลประทาน (กม.47+900)

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา ในขณะที่มีกิจกรรมก่อสร้าง เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-3 และรูปที่ 5.2.4-6 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน ภาคผนวก ก)

คลองเจดีย์บูชา ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : พบว่า อุณหภูมิน้ำมีค่าเท่ากับ 31.1 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.85 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 858 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความโปร่งแสงที่พบมีค่า 0.4 เมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 21.0 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพเหลืองขุ่นตะกอนเขียว สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 6.2 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง ค่าบีโอดีพบในปริมาณสูง คือ 7.20 มิลลิกรัม/ลิตร เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 17 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 630 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 1.25 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าบีโอดีสูงกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองเจดีย์บูชา หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : พบว่า อุณหภูมิน้ำมีค่าเท่ากับ 30.9 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.93 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 649 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความโปร่งแสงที่พบมีค่า 0.4 เมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 24.8 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพเหลืองขุ่นตะกอนเขียว สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 6.2 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง ค่าบีโอดีพบในปริมาณสูง คือ 7.35 มิลลิกรัม/ลิตร เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 334 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 1.75 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าบีโอดีสูงกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ตารางที่ 5.2.4-2																									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน																									
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					แม่น้ำนครชัยศรี กม.21+650																		
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.0	**	27.4	30.7	31.0	30.0	30.0	32.0	29.0	31.0	29.0	31.0	28.0	31.0	30.0	30.6	29.3	30.5	30.4
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	18.0	33.0	**	14.0	25.0	23.0	7.79	8.96	5.69	7.45
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	6.9	8.1	6.4	7.5
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.7	**	0.8	0.5	0.3	0.6	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.4	0.8	0.5	0.3	0.6	0.45	0.8	0.55
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	-	-	-	-	200	**	371	365	496	399	432	513	504	627	594	739	543	603	521	620	373.4	630	406.3
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.7	**	7.7	7.5	7.5	7.3	7.1	7.5	7.0	7.3	7.0	4.6	7.4	7.2	6.9	7.32	7.18	7.19	7.10
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	2.4	**	6.4	7.5	4.3	4.8	6.1	4.5	3.8	3.5	3.9	4.3	4.3	4.3	4.3	2.03	2.10	2.10	1.49
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2.0	**	0.9	<1.0	1.5	<1.0	1.8	1.7	<1.0	1.2	20	2.5	1.9	1.4	1.1	1.77	1.74	1.79	1.39
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	19.0	**	25.0	20.0	13.4	14.4	30.3	13.9	11.4	14.7	25.5	34.2	18.0	21.0	23.8	18	29	11	21
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	203	187	317	240	278	284	273	346	346	483	262	249	285	302	304	401	208
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	2.85	0.90	0.80	2.70
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	**	4,900	16,000	1,400	2,200	14,000	790	920	1,700	3,300	790	3,300	2,100	430	920	260	1,600
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	**	790	1,700	490	23	4,900	130	300	700	790	330	490	490	430	460	210	240
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							4	-	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	5

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

^{/6} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพนั้นมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

[illegible]

ตารางที่ 5.2.4-2																									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																									
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					คลองชลประทาน กม.47+900																		
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.0	**	24.5	28.4	30.0	32.0	30.0	31.0	29.0	30.0	28.0	28.0	27.0	31.0	28.0	29.4	29.0	30.8	29.4
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.0	13.0	**	13.0	2.6	8.4	1.20	1.14	4.40	8.64
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	0.7	0.6	0.5	0.9
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.2	**	0.1	0.7	0.3	0.4	0.8	0.3	0.8	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5	0.4	>0.7	>0.6	>0.5	0.5
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	-	-	-	-	160	**	188	362	603	384	631	593	820	646	873	431	847	446	1,030	389.8	1,025	842	952
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	8.5	**	8.4	7.5	7.6	7.3	7.3	7.2	7.0	7.1	7.2	7.8	7.8	7.3	7.0	7.07	7.18	6.97	7.14
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.0	**	9.6	3.7	3.1	4.3	4.6	4.6	3.1	1.9	2.0	2.5	4.0	4.8	4.5	0.47	1.17	0.25	1.07
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.2	**	1.1	2.6	4.3	<1.0	1.9	1.4	1.7	2.7	<1.0	1.9	1.3	1.2	1.7	0.71	1.52	2.17	2.16
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	65.0	**	19.0	229.0	36.1	5.3	4.3	<5.0	5.7	<5.0	<5.0	16.6	13.3	<5.0	8.1	<5.0	<5.0	<5.0	9
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	96	213	341	204	360	310	460	348	518	266	436	222	584	222	692	401	590
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.6	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<1.0	0.45	0.80	1.90
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	330	2,700	>160,000	210	2,800	3,500	35,000	>160,000	17,000	1,700	4,900	79	13,000	920	2,400	490	1,600
ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	330	1,700	92,000	45	330	110	49,000	54,000	4,900	1,100	330	7.8	220	540	920	490	240
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							3	-	2	4	4	3	3	3	4	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แพลนน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำที่จากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อนุกรมหนึ่งของน้ำจะต้องไม่ส่งกว่าอนุกรมตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

-ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																									
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					คลองหนองกร่าง กม.57+358																		
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	32.0	**	296	35.0	35.0	31.0	34.0	31.0	34.0	31.0	28.0	29.0	33.0	30.0	30.6	29.5	31.0	30.9
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	18.0	65.0	**	18.0	11.0	27.0	6.27	4.01	3.49	4.14
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.6	1.8	2.0	2.3
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	**	0.4	**	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.5	0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.55	0.7	0.9	0.7
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	**	632	**	227	208	238	164	83	199	262	281	187	293	274	298	344	328.2	301.9	336.1
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	8.7	**	8.1	8.9	8.8	9.8	8.1	8.0	8.8	8.7	8.8	8.5	8.5	7.6	7.07	7.60	7.32	7.35
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	3.8	**	5.4	6.2	6.3	5.1	4.1	6.7	6.2	0.8	4.4	5.5	5.2	4.1	4.75	4.21	4.29	1.73
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	8.3	**	1.4	<1.0	<1.0	3.7	1.2	<1.0	1.3	2.4	1.0	1.1	1.1	1.0	4.79	3.22	3.95	2.52
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	35.8	**	6.6	9.2	21.5	7.9	6.6	<5.0	24.2	17.6	5.2	12.8	11.4	24.9	12	12	14	9
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	84	123	126	66	89	103	140	181	70	143	147	143	200	242	138	182
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	0.6	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	2.30	1.40	1.40	2.55
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	1,600	**	3,300	92,000	1,700	<1.8	7,000	920	11,000	3,300	11,000	4,900	7,900	4,900	9,200	4,300	1,200	920
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	70	**	1,700	9,200	1,700	<1.8	460	130	11,000	2,300	3,300	3,300	34	700	9,200	2,700	680	240
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							-	5	-	3	4	3	4	3	2	3	5	3	3	3	3	5	4	4	5

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

¹³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{4/} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

^{/6} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งงานที่คุณภาพงานมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากกั้นทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการผลิตหรือการแปรรูปผลิตภัณฑ์ก่อน, 2) การขายผ่านขั้นตอนธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตหรือระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งงาน

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

[illegible]

ตารางที่ 5.2.4-2																									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																									
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยกระบอก กม.66+180																		
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	30.6	32.0	32.0	32.0	32.0	30.0	33.0	29.0	29.0	30.0	32.0	30.0	29.6	29.8	30.9	31.0
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	5.3	13.0	**	5.9	27.0	12.0	10.25	8.11	8.77	2.73
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.4	1.3	1.5	1.6
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	**	**	**	0.3	0.5	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.7
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	-	-	-	-	**	**	**	844	609	910	913	560	802	611	631	747	900	1,007	599	339.3	411.9	347.1	541
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	**	**	8.5	8.2	8.0	8.0	7.8	8.4	8.6	7.5	7.8	7.9	7.7	7.8	7.32	7.44	7.52	7.18
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	**	**	5.5	5.6	4.8	6.1	4.9	6.9	4.8	4.1	4.6	5.5	4.7	4.2	3.36	4.59	8.19	4.13
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	**	**	8.8	4.9	4.8	3.0	3.2	3.8	11.9	5.4	5.0	2.5	12.1	6.5	4.21	7.70	9.08	6.04
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	24.8	10.1	10.8	13.1	14.9	12.8	15.6	6.0	8.2	<5.0	24.2	13.7	19	23	20	11
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	614	386	586	536	313	402	384	351	524	460	576	308	162	263	204	303
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	2.45	3.00	2.75	3.05
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	**	7,900	17,000	220	130	79	33	1,600	24,000	4.5	490	1,700	>160,000	3,500	3,500	7,000	2,800
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	**	7,900	490	46	33	14	17	330	940	4.5	11	170	14,000	2,400	790	700	230
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							-	-	-	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

¹³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธุ์ พ.ศ.2563

^{/6} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อนุกรมมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอนุกรมมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

-ไม่ได้กำหนดค่า **ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.4-2																									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																									
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					คลองชลประทานบ้านกร่างทอง กม.88+696																		
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	32.0	23.2	30.2	31.0	30.0	29.0	30.0	27.0	29.0	28.0	29.0	28.0	30.0	29.0	29.8	28.6	29.9	30.3
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	34.0	70.0	**	26.0	14.0	17.0	3.58	15.0	5.05	15.6
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	4.7	4.4	4.5	5
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	**	1.0	0.5	0.5	0.4	0.5	0.3	0.3	1.0	1.0	0.2	1.0	0.5	0.4	0.5	1.3	0.4	0.7	0.2
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	-	-	-	-	**	184	190	213	204	232	218	210	260	214	370	197	308	247	290	222.8	239.9	172.9	238.2
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	8.3	7.9	8.4	8.0	7.6	7.6	7.9	7.8	8.0	7.8	8.2	8.2	7.7	7.6	7.65	7.56	7.50	7.53
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	5.2	8.8	5.1	5.4	5.4	4.8	4.5	4.7	4.6	6.9	5.8	4.6	5.1	4.8	3.88	5.06	5.29	5.81
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	1.9	1.3	<1.0	1.6	<1.0	<1.0	1.0	<1.0	<1.0	1.1	1.1	1.0	1.6	1.6	0.84	0.77	0.79	0.70
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	10.2	7.0	9.3	26.5	10.6	22.5	17.5	12.0	7.5	40.8	10.1	22.1	11.9	16.7	7	24	10	25
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	100	86	101	127	172	163	123	135	208	124	143	121	149	130	188	91.8	176
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	0.5	1.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	1.00	0.60	0.60	1.85
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	350	78	130	2,200	210	5,400	22,000	130	110	1,300	790	7,900	1,100	790	350	540	720	2,400
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	49	<1.8	79	700	23	350	1,200	14	49	330	280	170	130	170	140	140	130	220
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							-	3	2	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

¹³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธุ์ พ.ศ.2563

^{/6} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำที่จากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การวางนํ้าและกึ่งทางนํ้า

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อนุกรมมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอนุกรมมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

-ไม่ได้กำหนดค่า **ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา ขณะมีกิจกรรมก่อสร้าง								
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (16.21 น.)	หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (16.33 น.)
		1	2	3	4	5		
อุณหภูมิน้ำ	°C	๘	๘'	๘'	๘'	-	31.1	30.9
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	21.0	24.8
ความลึก	m	-	-	-	-	-	1.0	1.5
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.4	0.4
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ชม.	-	-	-	-	-	858	649
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.85	7.93
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	6.2	6.2
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	7.20	7.35
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	17	20
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	630	334
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	1.25	1.75
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤5,000	≤20,000	-	-	1,600	3,500
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤1,000	≤4,000	-	-	920	140
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							5	5

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

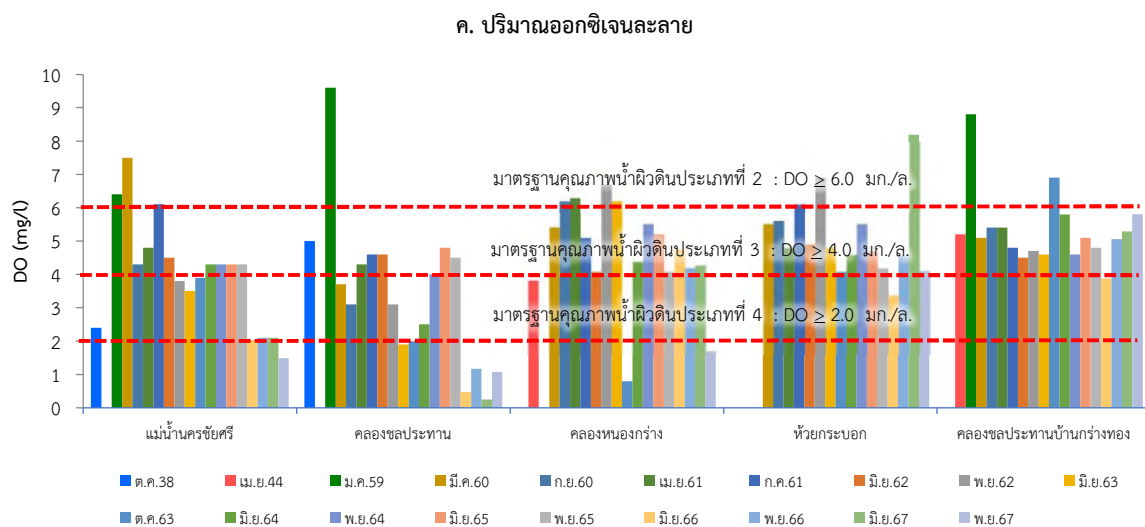
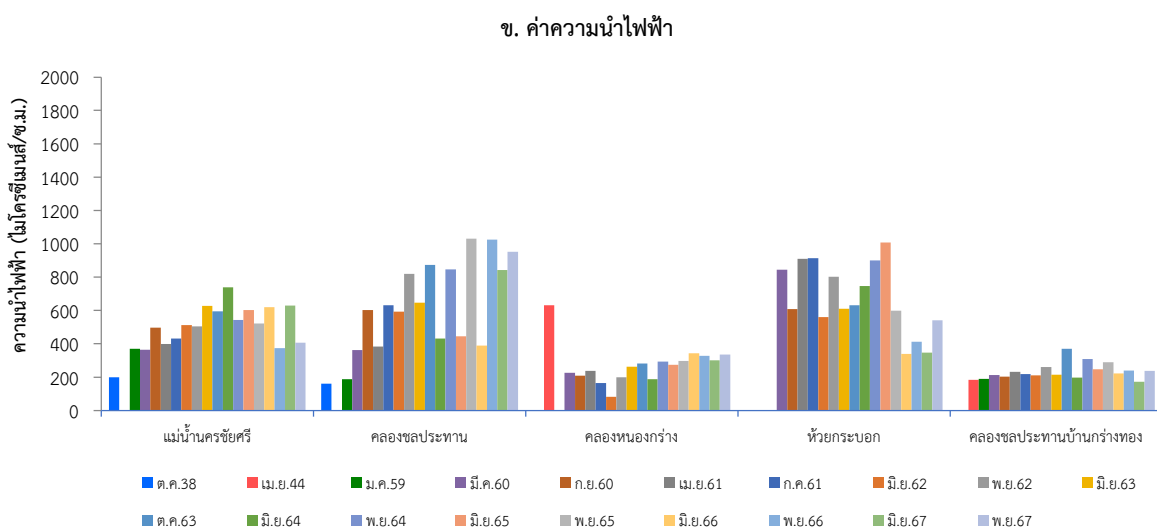
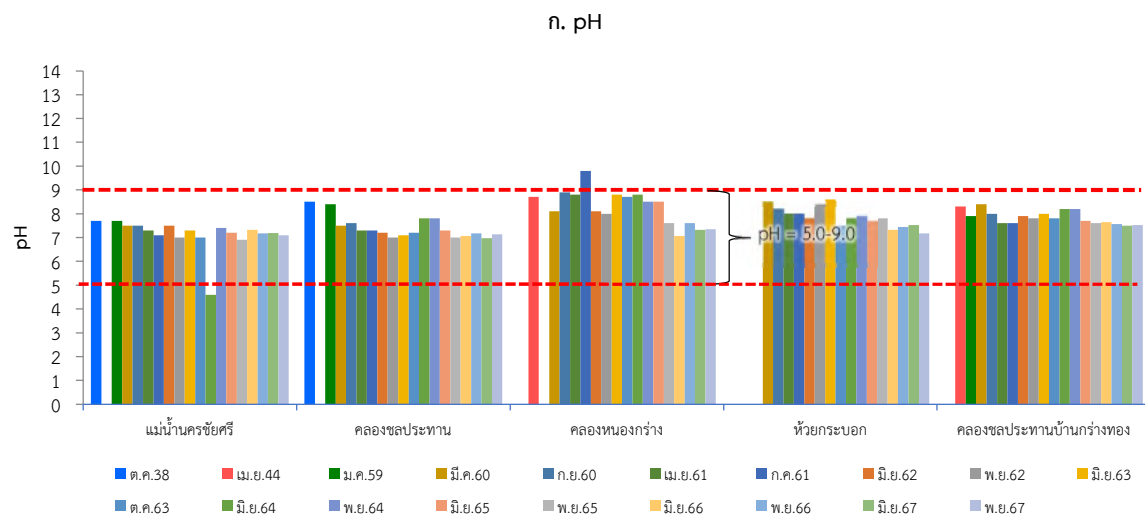
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลกระทบจากการกระทำของมนุษย์

๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

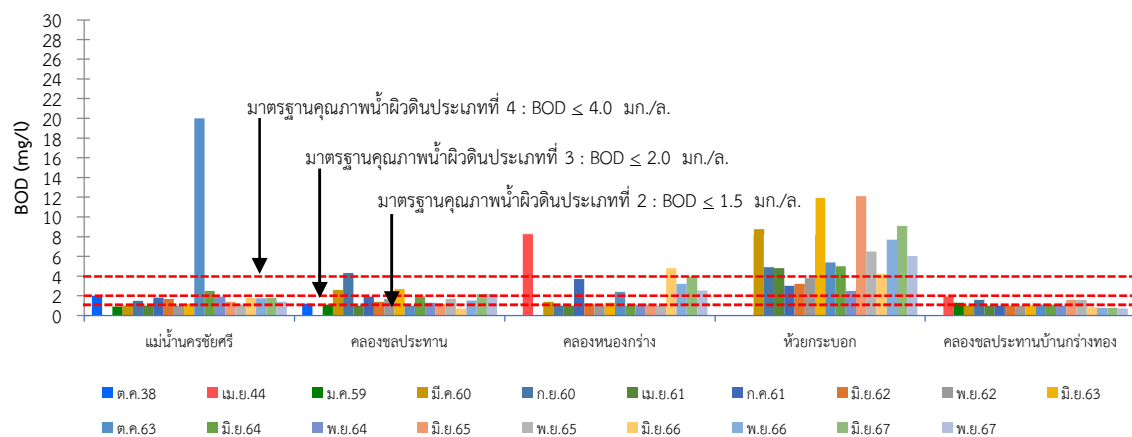
- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

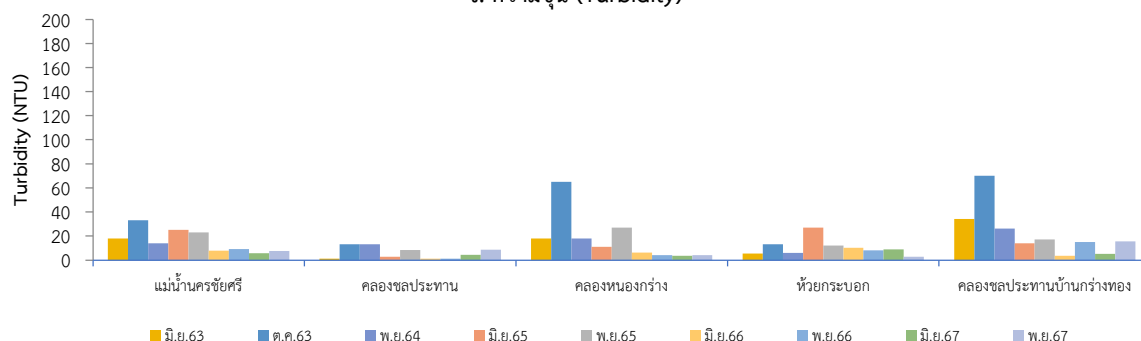


รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

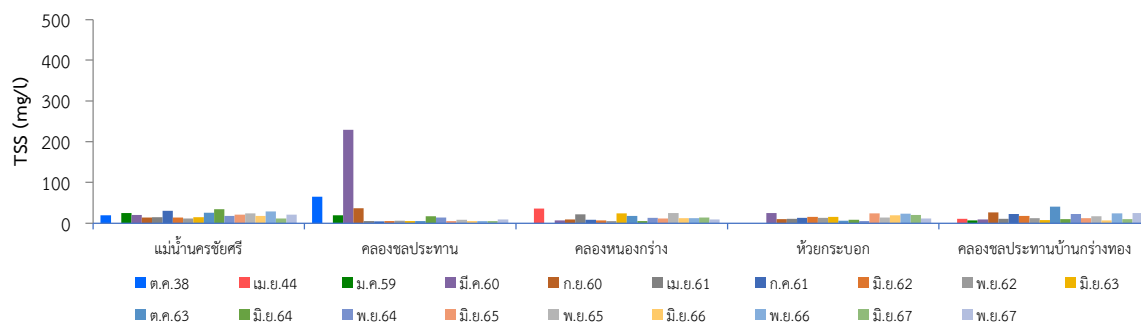
ง. BOD



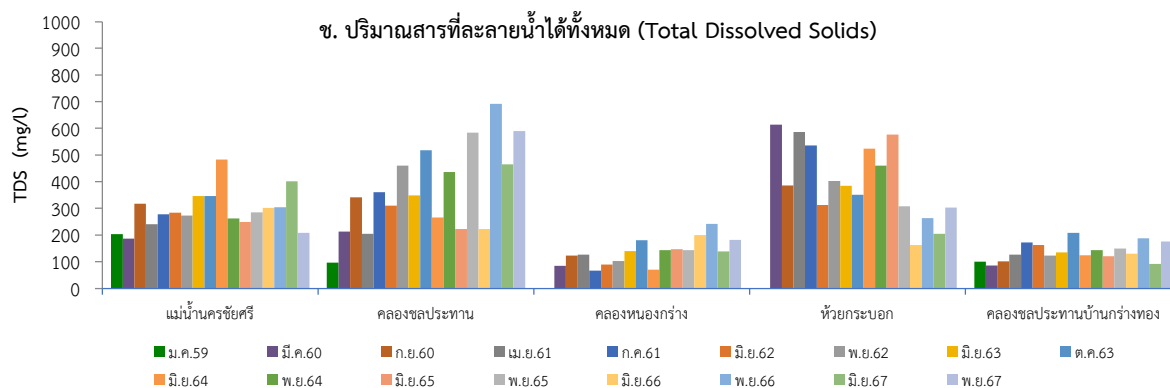
จ. ความขุ่น (Turbidity)



ฉ. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (Total Suspended Solids)

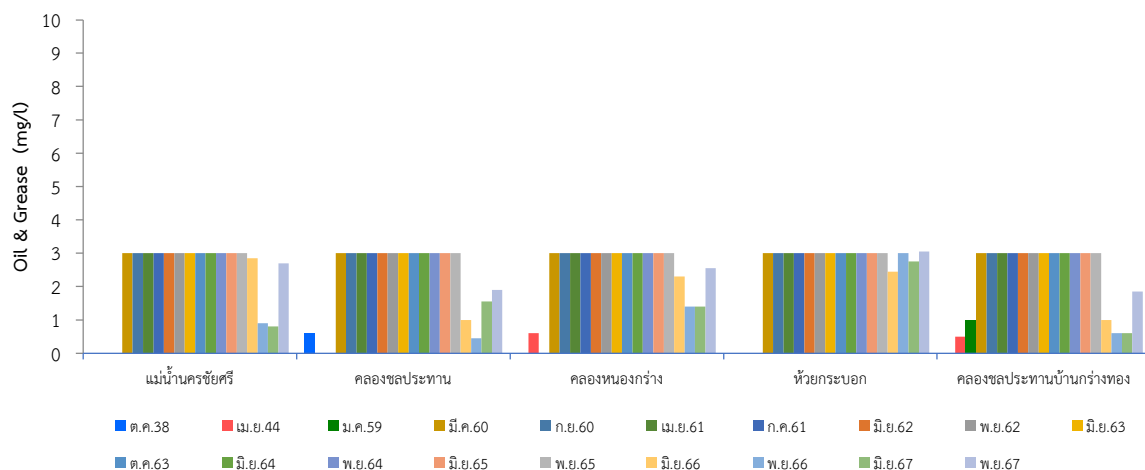


ช. ปริมาณสารที่ละลายน้ำได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids)

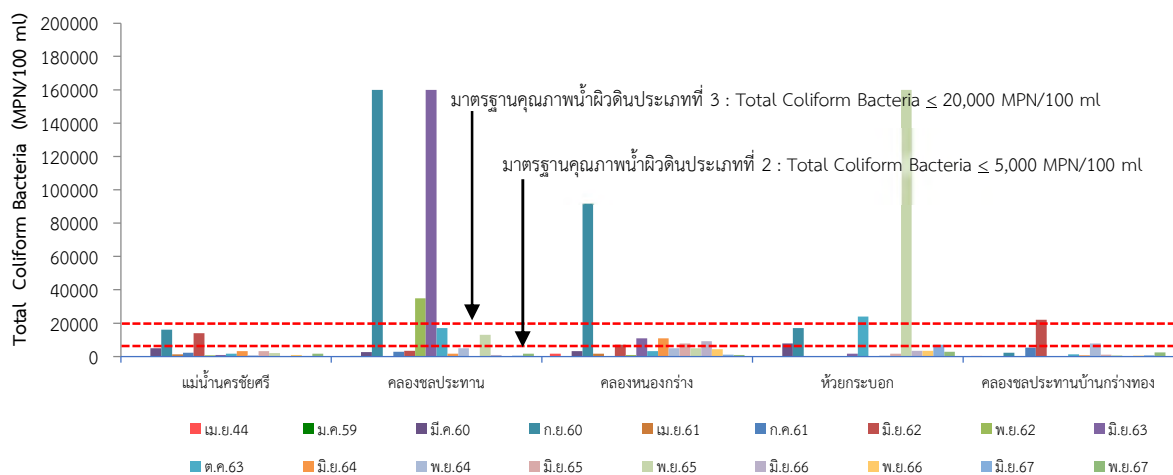


รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)

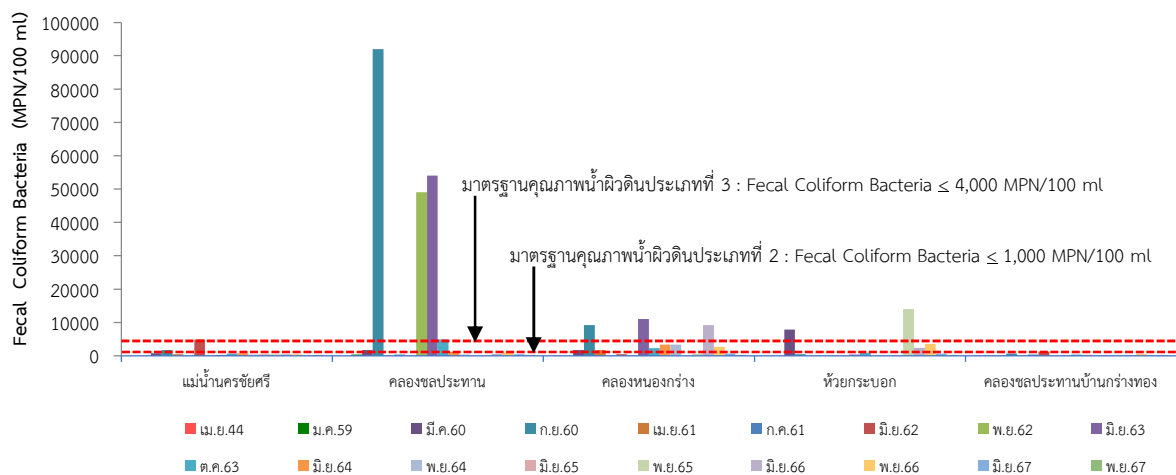
ณ. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)



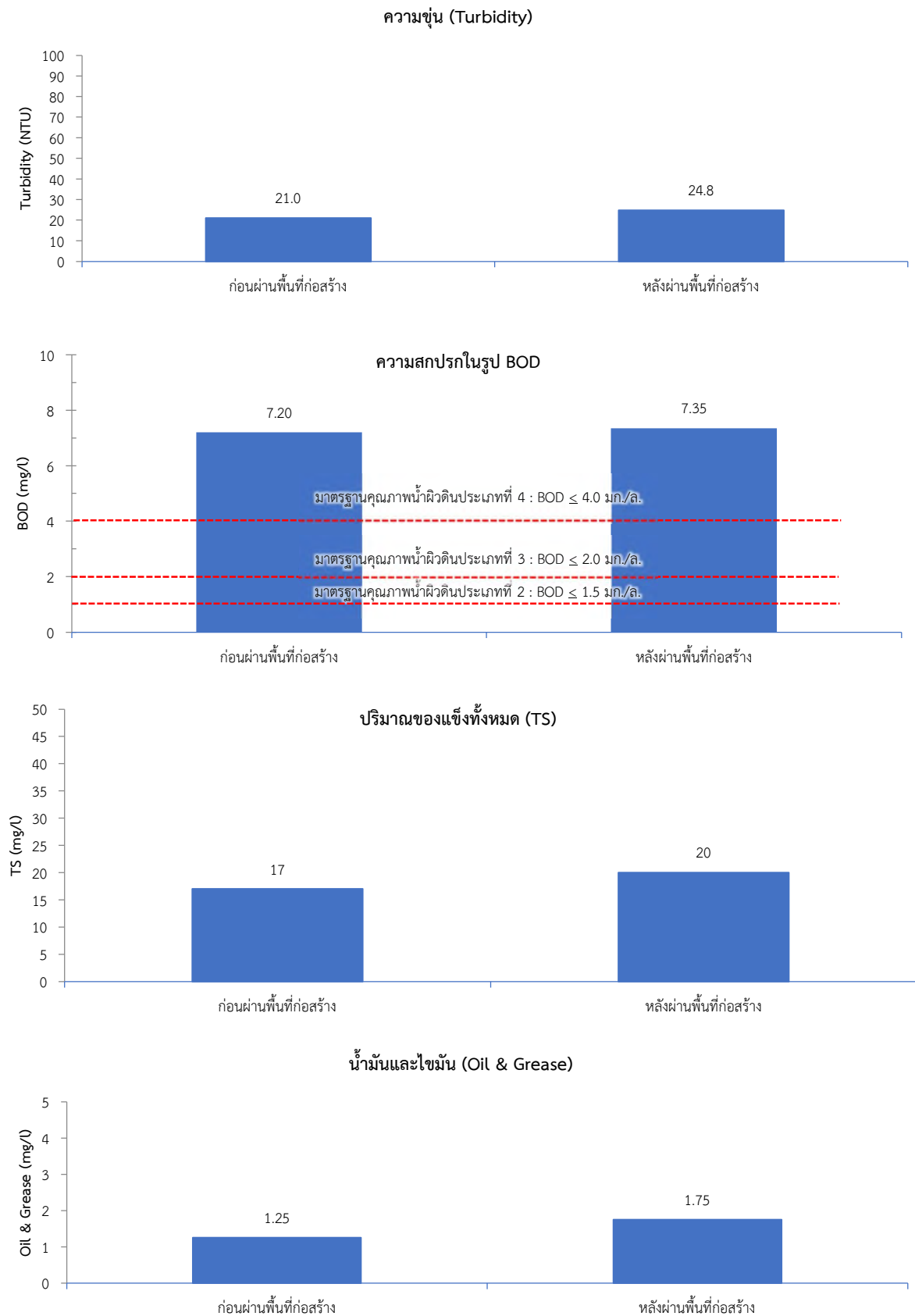
ญ. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)



ฎ. แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)



รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-6 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)

3.4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา เพื่อประเมินผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-2)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566 และ มิถุนายน พ.ศ.2567) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2563) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2563) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, และมิถุนายน พ.ศ.2564) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 และกรกฎาคม พ.ศ.2561) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 , มิถุนายน พ.ศ.2563, ตุลาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2562) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 , กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษารั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538, เมษายน พ.ศ.2544 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2562 และตุลาคม พ.ศ.2563) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และดีกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) กับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

คลองชลประทาน (กม.47+900) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษารั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็น แหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, พฤศจิกายน พ.ศ.2562

คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป ก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านสภาพอุทกวิทยา : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมงานก่อสร้างหากเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำเกิดการตื้นเขิน และกีดขวางทางน้ำได้ โดยแหล่งน้ำที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมีทั้งสิ้น 66 แห่ง จากการตรวจสอบในปัจจุบัน กิจกรรมก่อสร้างบริเวณลำน้ำแล้วเสร็จทั้งหมด ประกอบกับในช่วงดำเนินกิจกรรมก่อสร้างมีการติดตั้ง Sheet Pile เพื่อเป็นแนวป้องกันการชะล้างของตะกอนดิน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ ไม่พบการตื้นเขินในลำน้ำที่มาจากกิจกรรมก่อสร้าง และไม่พบสิ่งกีดขวางทางน้ำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องมีการวางตอม่อในแหล่งน้ำจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน เมื่อพิจารณาจากสถานะของงานก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า สะพานข้ามลำน้ำที่รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้ง 5 สถานี ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่ปรึกษาได้เพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้างตอม่อภายในลำน้ำ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างมีค่าความขุ่น ปริมาณของแข็งทั้งหมด และน้ำมันและไขมัน เพิ่มขึ้นกว่าคุณภาพน้ำบริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างน้อยมาก จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพานภายในลำน้ำบริเวณคลองเจดีย์บูชา ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในช่วงฤดูฝน ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ พบว่า ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยเหลือเพียงกิจกรรมการปูผิวพื้นสะพานข้ามคลองหนองกร่าง ซึ่งผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และได้เปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่ามีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3, 4 และ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้าง และการเปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพาน พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างมีค่าความขุ่น ปริมาณของแข็งทั้งหมด และน้ำมันและไขมัน เพิ่มขึ้นกว่าคุณภาพน้ำบริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างน้อยมาก จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพานภายในลำน้ำบริเวณคลองเจดีย์บูชา ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอยในลำน้ำ

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้ง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด โดยคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทาน บ้านกร่างทอง พบว่ามีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3, 4 และ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และได้เปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่า คุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่ามีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้าง และการเปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

5.2.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ

บริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
- 1.2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำเนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา หากพบว่ามีผลกระทบเกิดขึ้น
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ทบทวนผลการศึกษาด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ : จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผล และเปรียบเทียบผลการตรวจสอบ

2.2) สถานีเก็บตัวอย่าง : ดำเนินการตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีเก็บตัวอย่างฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 รวม 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-1)

- แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)
- คลองชลประทาน (กม.47+900)
- คลองหนองกร่าง (กม.57+358)
- ห้วยกระบอก (กม.66+180)
- คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

2.3) ระยะเวลาเก็บตัวอย่าง : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการเก็บตัวอย่าง/ตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน โดยที่ผ่านมามีดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำครบแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

- ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (ฤดูแล้ง)

2.4) วิธีการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำที่จะดำเนินการ มีดังนี้

2.4.1) แพลงก์ตอนพืช และ แพลงก์ตอนสัตว์ : เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนด้วยวิธีตักกรองในช่วงเวลากลางวัน โดยใช้ปิกเกอร์พลาสติกขนาด 5 ลิตร ตักน้ำให้ได้ปริมาตร 20-50 ลิตร ที่ระดับความลึกประมาณ 0-50 เซนติเมตรจากผิวน้ำ กรองน้ำผ่านถุงกรองแพลงก์ตอนขนาดช่องตาข่าย 20 ไมครอนและ 330 ไมครอน(ปลายกรวยจะมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้) นำตัวอย่างน้ำที่กรองแพลงก์ตอนได้เก็บในขวด และรักษาสภาพตัวอย่างโดยเติมสารละลายยับยั้งฟอสฟอรัสให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 5 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย บทพิช (2546), บทพิช และนันทพร (2539), ลัดดา (2541), ลัดดา (2542), อภิรติ (2547), ยุวดี (2548), อิสราภรณ์ (2547), Brusca, R.C. and G.J. Brusca. (2003), Cox (1996), Kozloff (1990), John *et al.* (2002), Lee *et al.* (2000), Ruppert *et al.* (2004), Wehr, J. D. and R. G. Sheath. (2003), Yamagishi (1992) และตรวจนับจำนวนของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ในห้องปฏิบัติการ โดยใช้วิธี Natural Unit Count ด้วยกล้องจุลทรรศน์กำลังขยายสูง (Compound Microscope) และคำนวณหาปริมาณความหนาแน่นตามมาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023) และคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (Krebs, 1985) ดังสมการที่ 1

$$H = - \sum_{i=1}^S (P_i) (\ln P_i)$$

โดยที่ H=ดัชนีความหลากหลาย

S=จำนวนชนิด

P_i=สัดส่วนของจำนวนสิ่งมีชีวิตชนิดที่ i/จำนวนทั้งหมดในตัวอย่าง

2.4.2) สัตว์หน้าดิน : เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้อุปกรณ์เก็บตะกอนผิวน้ำ (Grab Sampler) ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ท้องน้ำ เช่น Ekman Grab ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 15x15 เซนติเมตร ทำการเก็บดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำ 3 ซ้ำ จากนั้นนำตัวอย่างดินตะกอนที่เก็บได้มาร่อนผ่านตะแกรงขนาด 1 และ 0.5 มิลลิเมตร เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินที่ติดบนตะแกรงลงในขวดเก็บตัวอย่าง และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายยับยั้งฟอสฟอรัสให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 10 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย กรมควบคุมมลพิษ (2548), ณรรฐพล (2536), Helen (1963), Zhadin and Gerd (1963), Pennak (1964), Usinger (1968), Schmitt (1971), Brandt (1974), Chuensri (1974), Higgins and Hjalmar (1988) และ Barnes and Mann (1989) และตรวจนับจำนวนของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการโดยใช้วิธีการ Counting Techniques ภายใต้กล้องจุลทรรศน์กำลังขยายต่ำ (Stereoscopic microscope) และคำนวณหาความหนาแน่นตามมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (ดังสมการที่ 1)



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



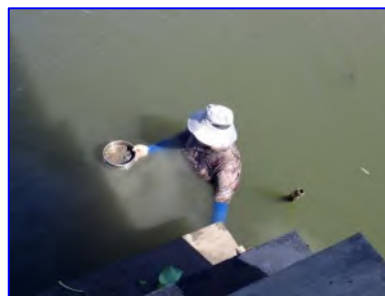
ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

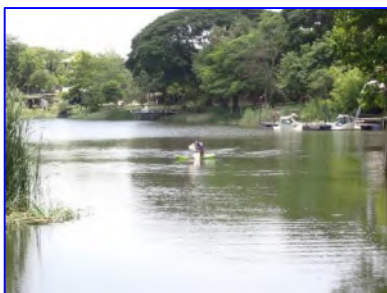
ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)



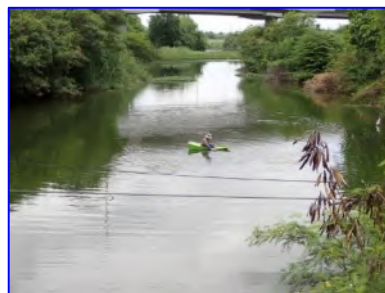
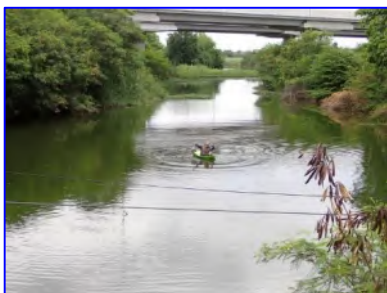
แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



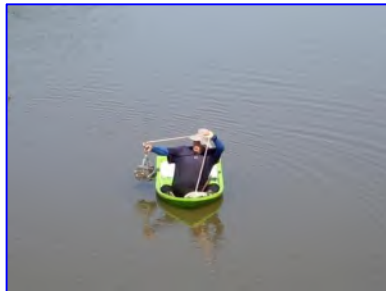
คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 3 วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)



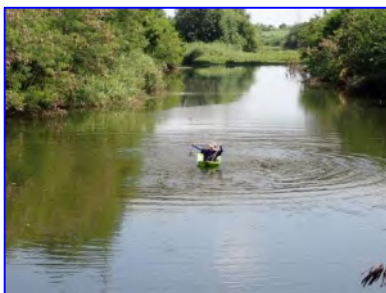
แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 4 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำมาเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.5.2) สรุปผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาว่ามีผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.4) อาจมีการปรับแผนการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2538 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองชลประทาน คลองวังตะกู คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 55,000-132,970 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ยูกลินอยด์ (Euglenoids) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 22,000-78,400 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โปรโตซัว (Protozoa) ส่วนสัตว์หน้าดินมีปริมาณความชุกชุมอยู่ระหว่าง 220-508 ตัว/ตารางเมตร

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สีนธมมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ จุดตัดคลองหนองกร่าง จุดตัดคลองท่าสาร และจุดตัดคลองชลประทาน พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 7,707,750-279,072,800 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน (Blue green algae) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 182,750-7,102,400 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ส่วนสัตว์หน้าดินในคลองหนองกร่างและคลองท่าสารมีปริมาณความชุกชุมอยู่ 22 ตัว/ตารางเมตร ส่วนคลองชลประทานไม่พบสัตว์หน้าดิน

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2559 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองประปามหาสวัสดิ์ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน (ใกล้กับ Service Area นครปฐม) และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 2,140,000-3,738,010 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 38-40 ชนิด ส่วนค่าดัชนีความหลากหลาย

ชนิดของทุกสถานีอยู่ระหว่าง 2.65-3.09 ซึ่งในเกณฑ์ปานกลางถึงสูง กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 20,000-180,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 2-9 ชนิด กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดของทุกสถานี คือ โปรโตซัว (Protozoa) ส่วนสัตว์หน้าดิน พบสัตว์หน้าดิน จำนวน 2-5 ชนิด ความหนาแน่นระหว่าง 489-700 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ กุ้งฝอย โดยคลองชลประทาน และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง ไม่พบสัตว์หน้าดิน

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสำหรับโครงการ งานก่อสร้างโครงสร้างต่างระดับเหนือดิน จะเป็นสาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น การจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียให้มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้น ส่วนคราบน้ำมันและไขมันที่ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะลอยเหนือน้ำ ปกคลุมการส่องผ่านของออกซิเจน ส่งผลให้ออกซิเจนในแหล่งน้ำลดลง ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ ในช่วงระยะก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,132,000-19,548,833 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 15-37 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.71-2.28 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 105,000-341,002 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 9-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.97-2.33 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 36-252 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3-8 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.94-1.69 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 48-312 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.41 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลาชิวควาย (*Rasbora myersi*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-6 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักบุ้งไทย และผักตบชวา

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,852,000-25,712,750 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.97-3.00 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 59,000-805,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.56-2.19 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 15-259 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.33-1.53 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 96-357 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.64-1.43 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลากระดี่หม้อ (*Trichogaster trichopterus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-7 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ไมยราบยักษ์

คลองหนองกร่าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,892,000-8,453,3341 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 13-28 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.28-2.91 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 152,000-256,667 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.78-2.24 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดน้ำจืด (Calanoid) และ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 44-378 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 2-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.01-1.57 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 35-688 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.66 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาชิวควย (*Rasbora myersi*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-6 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ตับเต่า

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,485,000-31,510,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 13-33 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.44-2.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 348,000-5,204,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.20-2.22 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 28-686 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.17 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 40-888 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 3-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.45 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-5 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักกระเฉด

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 382,000-8,942,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 15-28 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.45-2.35 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลกเจลเลต (Dinoflagellates) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 161-478,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 4-17 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.03-2.09 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 0-224 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 0-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.00 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15-144 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-2 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.64 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-5 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ หญ้าไซ

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และตุลาคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15,988,224-29,272,160 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 30-36 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.12-2.38 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 55,470-180,312 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของ

แพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 11-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.84-2.29 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-84 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.10 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*) ปลา มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 35-320 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.59-1.61 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาชิวในสกุล *Rasbora* และพรรณไม้น้ำ พบ 5-8 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักบุ้งไทย

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 4,391,212-13,811,624 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 21-35 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.02-2.78 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 56,016-109,980 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 10-16 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.08-2.17 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-98 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.01 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลา มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5-144 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-7 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.51 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลากะตักหน่อ (*Trichogaster trichopterus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-9 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ แหนเป็ดเล็ก

คลองหนองกร่าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5,831,406-26,695,395 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.30-2.33 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 40,788-143,788 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.98-2.17 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 126-245 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.48 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลา มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5-160 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-10 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.90 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาสร้อยนกเขา (*Osteochilus vittatus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-4 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ไมยราบยักษ์

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,113,432-96,049,212 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-36 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.72-2.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,078,938-11,845,353 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.04-1.72 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 21-161 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.34 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลา มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 24-2,871 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.56-1.82 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาแป้นแก้ว (*Parambassis siamensis*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-3 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ หนุ่ยขาน

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5,941,600-28,051,605 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 25-32 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.28-2.96 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 14,392-893,417 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.41-2.00 กลุ่ม

ของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-560 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-7 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.43 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15-32 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-2 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.69 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-4 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักกระเฉด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกว้าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกว้างทอง มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 2,484,300-375,467,900 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-29 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.13-2.28 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 108,520-556,985 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 12-15 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.68-2.31 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-154 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.01 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*)

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,571,425-27,356,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-31 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.77-2.49 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 49,707-104,966 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.72-20.8 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-182 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.44 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

คลองหนองกว้าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 4,011,350-17,634,100 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 23-31 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.53-1.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม (Diatom) ชนิด *Synedra ulna* แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 23,142-104,874 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.35-2.0 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 63-707 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 4-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.61-1.46 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 6,782,400-284,012,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 8-23 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.13 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลกเจลเลต (Dinoflagellates) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 55,534-1,529,661 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.99-1.50 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-385 ตัว/ตารางเมตร

พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.33 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*)

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,171,500-10,908,050 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.56-2.44 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลกเจลเลต (*Dinoflagellates*) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 14,548-255,599 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.04-2.10 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (*Rotifer*) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-1,449 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.93 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-1 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 37 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 10,585,080 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 30 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Brachionus angularis*. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 10,380,960 เซลล์/ลบ.ม. และ 204,120 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.93 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.75

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 225 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.59 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 45 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 17 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,622,500 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 13 ชนิด และ 4 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Rhinoglena* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 3,415,500 เซลล์/ลบ.ม. และ 207,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.46 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.91

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 405 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.07 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 210 และ 135 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 36 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 59,064,000 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 25 ชนิด และ 11 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 55,590,000 เซลล์/ลบ.ม. และ 3,474,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าต่ำคือ 0.62 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 2.04

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 195 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.44 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืดกับหอยขี้กิ้ง มีความหนาแน่นเท่ากับ 45 ตัว/ตร.ม. สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 28 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 11,728,080 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 21 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Lecane* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 11,365,200 เซลล์/ลบ.ม. และ 362,880 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.61 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.76

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 150 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.47 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืดกับหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 ตัว/ตร.ม. สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 10 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,041,280 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 8 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 2,970,000 เซลล์/ลบ.ม. และ 71,280 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.13 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.64

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.33 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 ตัว/ตร.ม. และกุ้งแคะ กุ้งฝอยน้ำจืด และหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากับ 15 ตัว/ตร.ม.

3.3.2) ครั้งที่ 2 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 50 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 1,880,340 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 41 ชนิด และ 9 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Apidiscus* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1,686,300 เซลล์/ลบ.ม. และ 194,040 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.10 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.95

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 240 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.39 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 40 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 2,690,820 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 33 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 2,482,440 เซลล์/ลบ.ม. และ 208,380 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.32 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.48

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 285 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.19 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 135 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 80 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 22,371,660 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 62 ชนิด และ 18 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 21,159,900 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,211,760 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.84 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.01

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 450 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.39 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากับ 165 และ 135 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 54 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 4,832,100 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 41 ชนิด และ 13 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลีนาเรีย ชนิด *Euglena rubra* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 3,584,250 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,247,760 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าสูงคือ 3.05 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.97

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 270 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.46 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นอ้อนรีนน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 105 และ 90 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 23 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 438,480 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 20 ชนิด และ 3 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Brachionus angularis* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 403,200 เซลล์/ลบ.ม. และ 35,280 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.80 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.08

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 45 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.64 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 2 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นอ้อนรีนน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

3.3.3) ครั้งที่ 3 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 61 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 15,654,030 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 53 ชนิด และ 8 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 15,267,630 เซลล์/ลบ.ม. และ 386,400 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.21 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.82

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 285 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.53 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae และอ้อนรีนน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 120 และ 60 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 39 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 4,352,100 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 33 ชนิด และ 6 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Paramecium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 4,174,100 เซลล์/ลบ.ม. และ 178,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.03 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.70

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 105 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลาย 0.60 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 2 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และหอยขม มีความหนาแน่นเท่ากับ 75 และ 30 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 44 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 38,664,720 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 34 ชนิด และ 10 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 37,728,480 เซลล์/ลบ.ม. และ 936,240 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.95 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.77

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 345 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.52 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 120 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 48 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 19,532,520 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 37 ชนิด และ 11 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 18,083,520 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,449,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.20 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.73

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 255 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.60 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 60 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 29 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 1,413,280 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 23 ชนิด และ 6 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Filinia terminalis* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1,258,400 เซลล์/ลบ.ม. และ 154,880 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.71 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.73

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 45 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.64 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 2 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

3.3.4) ครั้งที่ 4 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 56 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,377,700 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 43 ชนิด และ 13 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 3,134,700 เซลล์/ลบ.ม. และ 243,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.77 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.47

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 8 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 390 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.96 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 51 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,187,920 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 39 ชนิด และ 12 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 2,788,320 เซลล์/ลบ.ม. และ 399,600 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.71 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.26

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 360 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.69 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และหอยขม มีความหนาแน่นเท่ากับ 270, 75 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 62 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 8,102,420 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 46 ชนิด และ 16 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 7,030,410 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,072,060 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.29 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.16

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 435 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.48 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากับ 150, 120 และ 105 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 65 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 12,783,060 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 50 ชนิด และ 15 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดโนแฟลกเจลเลต ชนิด *Peridinium* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 10,854,180 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,928,880 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.92 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.06

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 7 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 480 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.45 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และหอยขม มีความหนาแน่นเท่ากับ 210, 150 และ 45 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 36 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 1,730,460 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 29 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Arcella vulgaris* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1,531,140 เซลล์/ลบ.ม. และ 199,320 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.71 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.73

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.50 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 2 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 60 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ																				
ดัชนี	หน่วย	แม่น้ำนครชัยศรี กม.21+650																		
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
แพลงก์ตอนพืช																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	125,770	**	2,909,000	3,132,000	13,890,000	4,937,000	19,548,833	21,458,560	15,988,224	29,272,160	24,230,940	375,467,900	26,440,800	10,056,200	2,484,300	10,380,960	1,686,300	15,267,630	3,134,700
จำนวนชนิด	ชนิด	13	**	39	15	37	33	32	36	30	30	33	28	27	29	22	30	41	53	43
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.97	-	2.65	2.08	1.71	2.44	2.28	2.07	2.38	1.12	2.18	1.13	1.53	2.28	2.21	1.93	2.10	2.21	2.77
แพลงก์ตอนสัตว์																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	23,900	**	150,000	156,000	228,000	105,000	341,002	180,312	55,470	106,060	165,359	556,985	449,427	140,605	108,520	204,120	194,040	386,400	243,000
จำนวนชนิด	ชนิด	5	**	7	11	9	9	12	11	11	13	12	13	13	15	12	7	9	8	13
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.32	-	1.74	2.06	2.09	1.97	2.33	1.87	1.84	2.10	2.29	1.68	2.12	2.31	2.09	1.75	1.95	1.82	2.47
แพลงก์ตอนรวม																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	149,670	**	3,059,000	3,288,000	14,170,000	5,042,000	19,582,935	21,638,872	16,043,694	29,378,220	24,396,299	376,024,885	26,890,227	10,196,805	2,592,820	10,585,080	1,880,340	15,654,030	3,377,700
จำนวนชนิด	ชนิด	18	**	46	26	46	42	44	47	41	43	45	41	40	44	34	37	50	61	56
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																				
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	22	**	489	111	36	112	252	21	7	84	7	7	21	42	154	225	240	285	390
จำนวนชนิด	ชนิด	1	**	2	2	3	5	8	3	1	1	1	1	2	3	3	6	5	6	8
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.55	0.94	1.46	1.69	1.10	0	0	0	0	0.92	1.01	0.76	1.59	1.39	1.53	1.96

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

² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)

ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)

ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																				
ดัชนี	หน่วย	คลองชลประทาน กม.47+900																		
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
แพลงก์ตอนพืช																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	2,360,000	2,497,000	4,621,000	1,852,000	25,712,750	4,391,212	6,025,455	11,973,410	13,811,624	27,356,000	14,925,600	6,657,200	3,571,425	3,415,500	2,482,440	4,174,100	2,788,320
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	38	14	30	29	30	35	30	21	28	31	25	24	22	13	33	33	39
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	3.09	1.96	0.97	3.00	1.98	2.78	2.18	1.02	1.53	2.49	2.07	1.77	1.86	1.46	2.32	2.03	2.71
แพลงก์ตอนสัตว์																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	20,000	186,000	69,000	59,000	805,000	109,980	107,985	56,016	66,016	100,552	104,966	49,707	92,646	207,000	208,380	178,000	399,600
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	2	11	7	6	11	16	14	10	11	11	9	9	15	4	7	6	12
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	0.69	2.19	1.76	1.69	1.56	2.17	1.85	1.08	2.15	1.93	1.72	2.08	1.80	1.91	1.48	1.70	2.26
แพลงก์ตอนรวม																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	2,380,000	2,683,000	4,690,000	1,911,000	26,517,750	4,501,192	6,133,440	12,029,426	13,877,640	27,456,552	15,030,566	6,706,907	3,664,071	3,622,500	2,690,820	4,352,100	3,187,920
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	40	25	37	35	41	51	44	31	39	42	34	33	37	17	40	39	51
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																				
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	89	15	91	259	42	98	14	7	14	35	175	182	405	285	105	360
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	1	6	6	3	3	1	1	1	3	5	4	4	4	2	3
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.11	0.33	1.52	1.53	1.01	0.83	0	0	0	1.05	1.44	0.69	1.07	1.19	0.60	0.67

ที่มา : ¹งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541
²การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546
³รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
⁴รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
⁵รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
⁶รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำไม่มีผลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีผลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																				
ดัชนี	หน่วย	คลองหนองกร่าง กม.57+358																		
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
แพลงก์ตอนพืช																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	279,854,400	**	2,602,000	4,268,000	1,892,000	8,453,334	26,695,395	10,598,350	5,831,406	15,009,879	12,953,450	9,542,000	17,634,100	4,011,350	55,590,000	21,159,900	37,728,480	7,030,320
จำนวนชนิด	ชนิด	**	39	**	13	25	28	22	27	14	30	27	23	31	28	27	25	62	34	46
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.08	2.15	2.91	1.28	1.30	2.00	2.33	2.01	0.53	1.57	0.94	1.59	0.62	1.84	1.95	2.29
แพลงก์ตอนสัตว์																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,102,400	**	175,000	285,000	152,000	256,667	56,298	143,717	40,788	58,962	104,874	36,279	18,806	23,142	3,474,000	1,211,760	936,240	1,072,060
จำนวนชนิด	ชนิด	**	16	**	10	6	9	12	8	12	10	14	11	8	9	10	11	18	10	16
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	1.74	-	2.07	1.78	1.97	2.24	1.98	2.12	2.06	2.17	2.0	1.35	1.87	1.94	2.04	2.01	1.77	2.16
แพลงก์ตอนรวม																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	286,956,800	**	2,777,000	4,553,000	2,044,000	8,710,001	26,751,693	10,742,067	5,872,194	15,068,841	13,058,324	9,578,279	17,652,906	4,034,492	59,064,000	22,371,660	38,664,720	8,102,060
จำนวนชนิด	ชนิด	**	55	**	23	31	37	34	35	26	40	41	34	39	37	37	36	80	44	62
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																				
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	44	73	336	378	259	245	126	189	91	707	98	63	195	450	345	435
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	4	5	9	6	6	5	3	5	4	5	4	5	5	5	6
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.01	1.16	1.20	1.57	1.48	1.10	1.29	0.32	1.46	0.61	1.13	1.21	1.44	1.39	1.52	1.48

หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																				
ดัชนี	หน่วย	หัวกระบอก กม.66+180																		
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
แพลงก์ตอนพืช																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	3,873,000	3,485,000	10,708,000	31,510,000	58,694,182	1,113,432	8,445,654	96,049,212	39,424,500	14,901,650	284,012,000	6,782,400	11,365,200	3,584,250	18,083,520	10,854,180
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	17	13	33	28	27	14	28	36	20	23	20	20	21	41	37	50
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.59	1.44	1.44	1.59	1.85	2.00	2.59	1.72	0.32	1.13	0.32	0.93	1.61	3.05	2.20	2.92
แพลงก์ตอนสัตว์																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	348,000	5,204,000	4,078,000	1,915,000	5,597,653	1,078,938	1,926,495	11,845,353	1,529,661	55,534	5,449,456	626,988	362,880	1,247,850	1,449,000	1,928,880
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	12	10	7	9	13	6	8	9	11	9	8	8	7	13	11	15
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.22	1.20	1.47	1.14	1.27	1.04	1.12	1.16	1.50	1.21	0.99	1.22	1.76	1.97	1.95	2.06
แพลงก์ตอนรวม																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	4,221,000	8,689,000	14,786,000	33,425,000	64,291,835	2,192,370	10,372,149	107,894,565	39,584,161	14,957,184	289,461,456	7,409,388	11,728,080	4,832,100	19,532,520	12,783,060
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	29	23	40	37	40	20	36	45	31	32	28	28	29	54	48	65
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																				
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	141	148	28	686	161	98	21	42	14	14	35	385	150	270	255	480
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	3	1	6	4	4	1	1	1	2	4	3	5	6	6	7
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.17	0.95	0	1.13	1.34	0.99	0	0	0	0.69	1.33	0.25	1.47	1.46	1.60	1.45

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

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

¹³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย < 1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)

ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)

ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

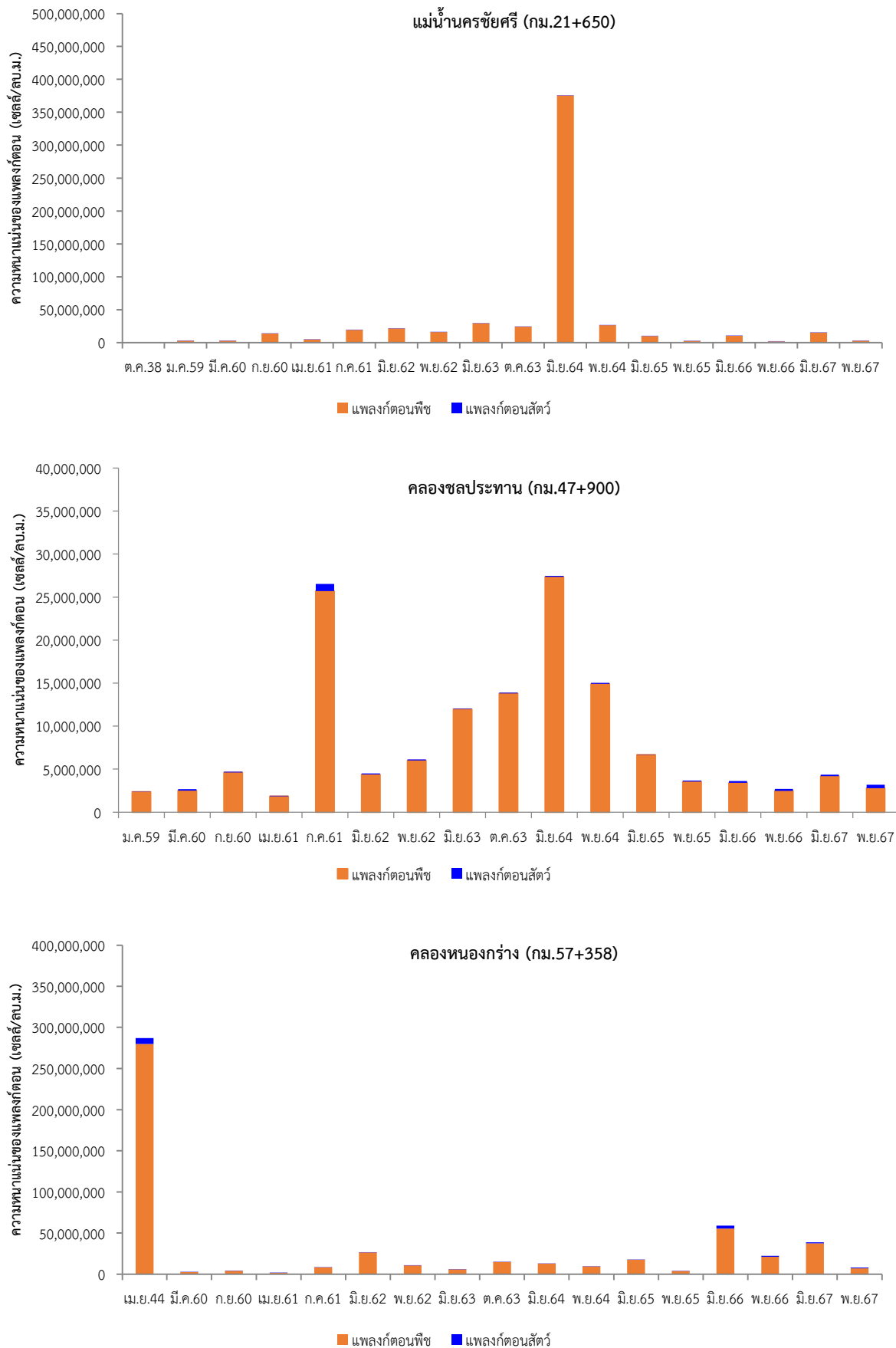
ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																				
ดัชนี	หน่วย	คลองชลประทานบ้านกร่างทอง กม.88+696																		
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66	มิ.ย.67	พ.ย.67
แพลงก์ตอนพืช																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,707,750	**	2,130,000	382,000	8,942,000	6,645,000	28,051,605	5,967,980	5,941,600	10,030,023	5,658,800	10,908,050	4,939,350	1,171,500	2,970,000	403,200	1,258,400	1,531,140
จำนวนชนิด	ชนิด	**	45	**	15	18	28	22	26	25	31	32	27	30	26	22	8	20	23	29
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.64	0.45	2.28	2.35	1.65	1.28	2.96	2.31	2.44	1.59	1.56	2.13	1.13	2.80	2.71	2.89
แพลงก์ตอนสัตว์																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	182,750	**	140,000	161	478,000	393,333	893,417	16,900	14,392	85,255	21,514	14,548	255,599	16,913	71,280	35,280	154,880	199,320
จำนวนชนิด	ชนิด	**	6	**	10	4	17	9	7	7	8	11	10	10	13	7	2	3	6	7
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	2.29	-	1.98	1.34	2.09	1.03	0.41	1.53	1.92	2.00	1.95	2.10	1.04	1.69	0.64	1.08	1.73	1.85
แพลงก์ตอนรวม																				
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,890,500	**	2,270,000	382,161	9,420,000	7,038,333	28,945,022	5,984,880	5,955,992	10,115,278	5,680,314	10,922,598	5,194,949	1,188,413	3,041,280	438,480	1,413,280	1,730,460
จำนวนชนิด	ชนิด	**	51	**	25	22	45	31	33	32	39	43	37	40	39	29	10	23	29	36
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																				
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	0	15	224	7	133	560	28	7	28	14	1,449	77	75	45	45	75
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	0	1	4	1	4	7	1	1	2	1	3	3	4	2	2	2
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	0	1.00	0	0.97	1.43	0	0	0.56	0	0.19	0.93	1.33	0.64	0.64	0.50

ที่มา : ¹งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541
²การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546
³รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
⁴รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
⁵รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
⁶รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

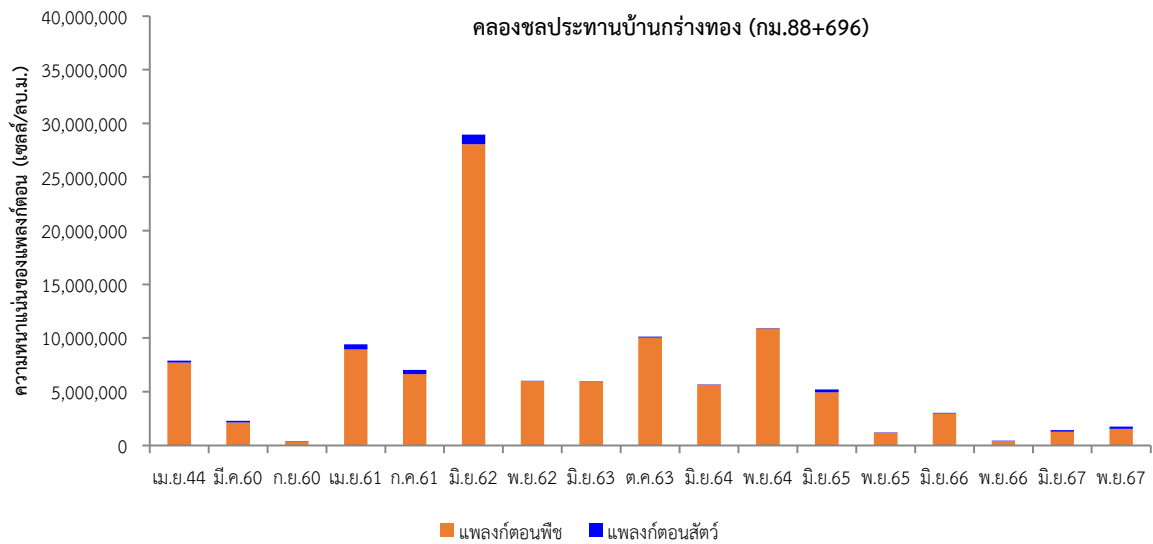
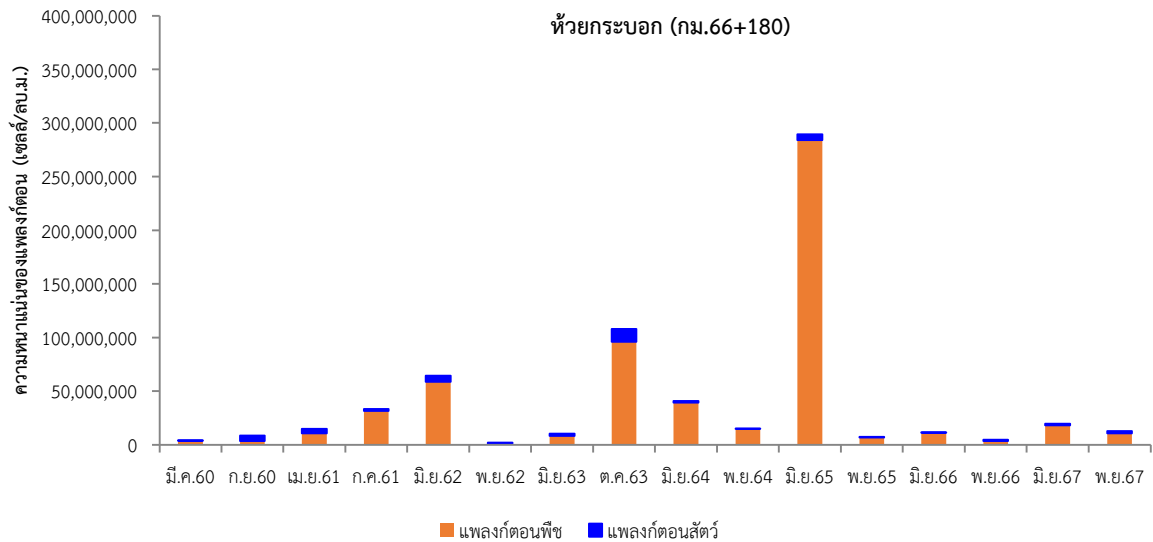
หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำไม่มีผลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีผลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

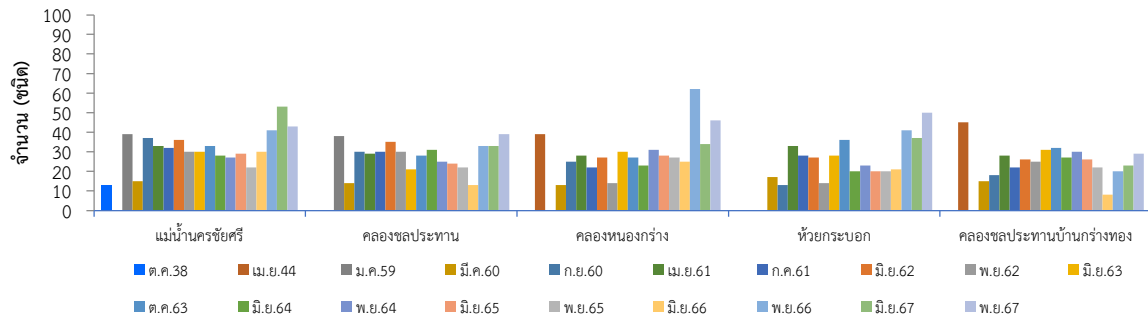


รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ

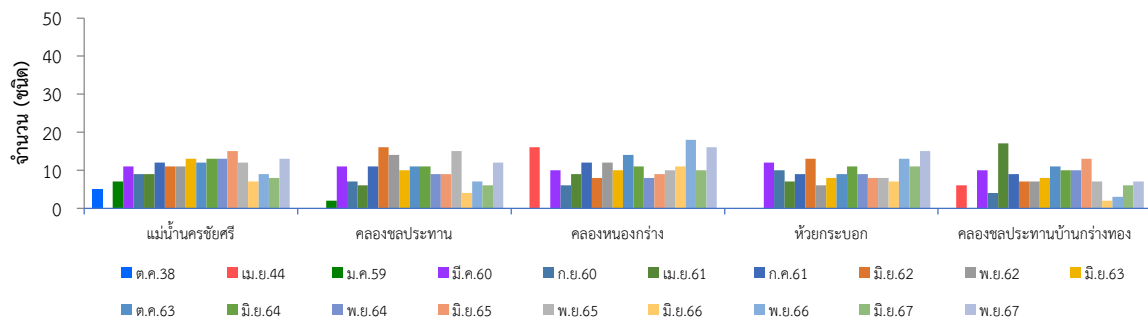


รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

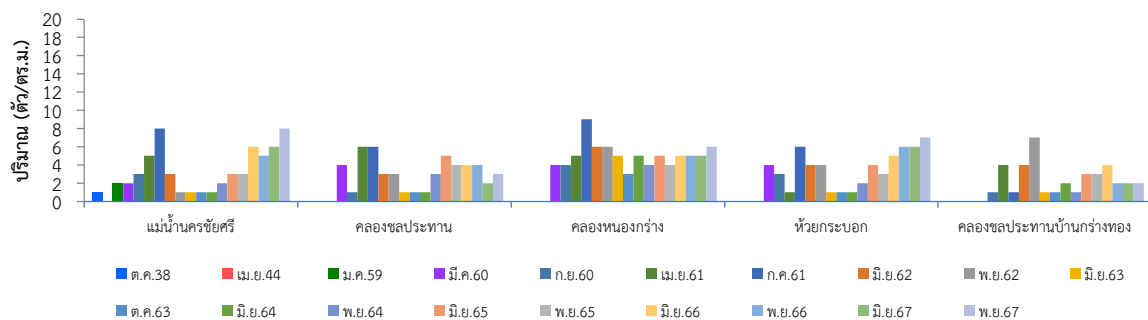
(1) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืช



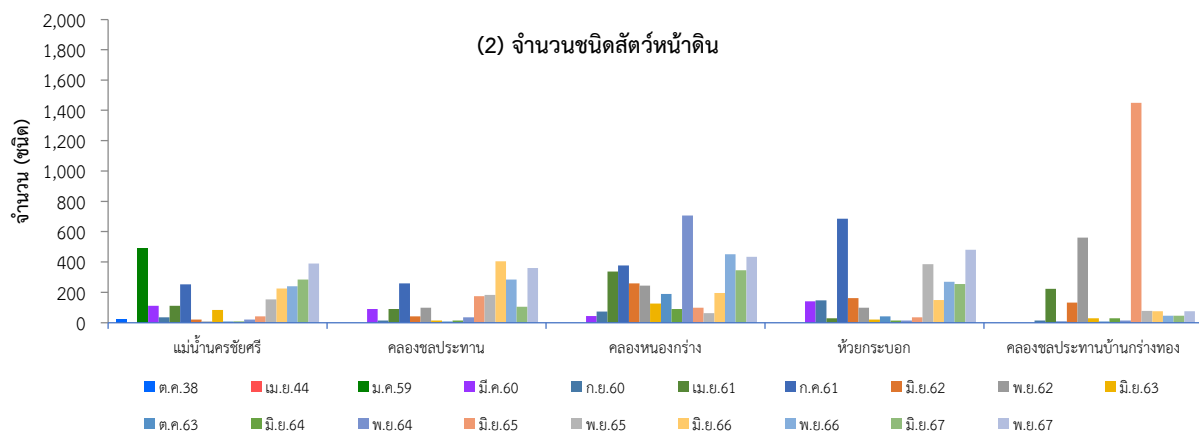
(2) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์



(1) ปริมาณสัตว์หน้าดิน



(2) จำนวนชนิดสัตว์หน้าดิน



รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ. 2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ. 2567) พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชมากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2565) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, และมิถุนายน พ.ศ.2564) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนพืชของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) มากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) สำหรับปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) น้อยกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 แต่มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) และใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) มีปริมาณของสัตว์หน้าดินมากกว่ากับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) ส่วนชนิดของสัตว์หน้าดินของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

คลองชลประทาน (กม.47+900) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 และมิถุนายน พ.ศ.2562) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนพืชของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561,

มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มีปริมาณสัตว์หน้าดินมากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563 และมิถุนายน พ.ศ.2564) แต่มีชนิดสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) แต่มากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีปริมาณมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560) มีชนิดแพลงก์ตอนพืชของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) น้อยกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564, และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) น้อยกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดินพบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) มีปริมาณสัตว์หน้าดินน้อยกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีปริมาณสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2563 และมิถุนายน พ.ศ.2564) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) เท่ากันกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562) แต่ชนิดสัตว์หน้าดินมากกว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในการศึกษารั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538, เมษายน พ.ศ.2544 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560) แต่มากกว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2565) ซึ่งน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564) มีชนิดแพลงก์ตอนพืชของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) พบมากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) สำหรับปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) มากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2567) พบว่าเท่ากับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) แต่มากกว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) มีปริมาณสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) แต่น้อยกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ. 2559) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินของผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) มากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565)

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

ด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสำหรับโครงการ งานก่อสร้างโครงสร้างต่างระดับเหนือดิน จะเป็นสาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างฐานรากและตอม่อ บริเวณสถานีติดตามตรวจสอบแล้วเสร็จทั้งหมด เมื่อพิจารณาค่าความขุ่นในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 มิถุนายน พ.ศ.2567 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าระหว่าง 1.14-15.60 เอ็นทียู และมีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอยมีค่าระหว่างน้อยกว่า 5-29 มก./ล. ซึ่งมีค่าต่ำ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ใช่สาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝนของการศึกษารั้งนี้ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยเหลือเพียงกิจกรรมการปูผิวพื้นสะพานข้ามคลองหนองกร่าง ส่วนในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และได้เปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีปริมาณและจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์น้ำดิน ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา และในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้าง และการเปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูแล้งของการศึกษารั้งนี้ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด ส่วนในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และได้เปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา และในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้าง และการเปิดทดลองใช้โครงการในวันหยุดสุดสัปดาห์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ

ในภาพรวมผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566, พฤศจิกายน พ.ศ.2566, มิถุนายน พ.ศ.2567 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นปกติตามช่วงเวลา กล่าวคือ ขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำในลำน้ำและการไหลของน้ำ ซึ่งพบว่าแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนรวมในช่วงฤดูฝนจะมีปริมาณมากกว่าในช่วงฤดูแล้ง จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด เนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณสถานีเก็บตัวอย่างแล้วเสร็จทั้งหมด

5.2.6 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

2.2) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

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

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

2.3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่

รวมทั้งจัดทำแบบบันทึกข้อมูลสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ในกรณีที่มิฝนตกหนัก เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรวบรวม และบันทึกข้อมูลไว้ภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อความรวดเร็วในการติดตามและตรวจสอบข้อมูล

2.3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาการแตกหักหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้นานไหลทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำ แล้ว 22 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 8-9 มีนาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 18-19 เมษายน พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 14 ระหว่างวันที่ 17-18 มิถุนายน พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 24-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 28-29 สิงหาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 17 วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 18 วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 19 วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 20 วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 21 วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2568
- ครั้งที่ 22 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื่นขึ้นของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด กิจกรรมการปรับสภาพพื้นที่จากเดิม ซึ่งมีสภาพเป็นที่นาและที่ราบลุ่ม จะส่งผลกระทบต่อกระแสน้ำของลำน้ำต่างๆ หรือพื้นที่เกษตรกรรมที่ใกล้เคียงกับแนวสายทาง แต่ด้วยกิจกรรมการก่อสร้างมีมาตรการป้องกันคือ เร่งดำเนินการในส่วนของการปรับพื้นที่ให้แล้วเสร็จให้มากที่สุด ในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีแนวคันทางสูงขึ้นกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 3 เมตร จะทำให้เกิดแนวคันทางที่มีลักษณะเหมือนกำแพง อาจก่อให้เกิดผลกระทบการกีดขวางทางน้ำ ทางระบายน้ำ กรณีเกิดน้ำท่วมเนื่องจากแม่น้ำแม่กลองไหลบ่าเข้าไปในพื้นที่การเกษตรเป็นไปได้อย่างเนื่องจากถนนและคันคลองส่งน้ำชลประทานจะกั้นไว้

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

3.1.4) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำทั้งสิ้นจำนวน 66 แห่ง โดยเป็นลำน้ำธรรมชาติและลำห้วย จำนวน 50 แห่ง คลองประปา จำนวน 1 แห่ง คลองชลประทานที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค การเกษตรกรรม และเพื่อคมนาคม จำนวน 15 แห่ง ทิศทางการไหลของน้ำ แนวถนนโครงการเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตลุ่มแม่น้ำท่าจีน (กม.6+500 ถึง กม.88+000) ส่วนที่เหลืออยู่ในลุ่มน้ำเจ้าพระยา (เริ่มต้นโครงการ ถึง กม.6+500) และลุ่มน้ำแม่กลอง (กม.88+000 ถึง สิ้นสุดโครงการ) สภาพพื้นที่จะมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มขนาดใหญ่ ทำการเกษตรกรรมเกือบทั้งหมด ส่วนใหญ่จะมีไหลเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ทั้งในทิศทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก โดยภาพรวมจะไหลบ่าจากทางด้านทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า ต้องมีการเตรียมทางระบายน้ำชั่วคราวเพื่อระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการเข้าสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน การก่อสร้างระบบระบายน้ำสำหรับทางยกระดับและถนนระดับดิน มีผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ ประกอบกับมีการเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมในปี พ.ศ.2544 ที่ผ่านมา จึงทำให้มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับกิจกรรมอื่นๆ ในระยะก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อกระแสน้ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมแปลงเกษตรกรรม (ผักบุ้ง) จากเกษตรกรที่มีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการตอน 14 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2561 ซึ่งเป็นช่วงฤดูกลาน้ำหลาก และในช่วงเวลาดังกล่าวกรมชลประทานได้ระบายปริมาณน้ำมากกว่าปกติ เนื่องจากฝนตกหนัก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เปิดทางน้ำเดิมเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมแล้ว เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2561 และได้เข้าไปพบเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วม เพื่อช่วยเหลือค่าพืชผลที่เสียหายจากปัญหาน้ำท่วม ณ ปัจจุบันโครงการตอนที่ 14 และบริษัทผู้รับเหมาได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้กับเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบครบทุกรายแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2563

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมซึ่งจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 1 จุดในพื้นที่โครงการตอน 1 และพบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราว ซึ่งจุดดังกล่าวเป็นทางผ่านน้ำเดิมอยู่แล้ว จึงทำให้มีน้ำซึ่งในช่วงฤดูฝน ทางโครงการฯ ได้แก้ไขโดยขุดแนวร่องน้ำไหล เพื่อให้น้ำไหลผ่านจุดดังกล่าวได้เร็วขึ้น และพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 9 ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบน้ำท่วมซึ่งในพื้นที่ก่อสร้างสะพานในบ่อทราย เนื่องจากฝนตกหนักทำให้คนงานและเครื่องจักรเข้าไปทำงานไม่ได้ ส่วนเดือนธันวาคม พ.ศ.2565 โครงการยังไม่สามารถเข้าทำงานก่อสร้างได้เนื่องจากพื้นที่โดยรอบยังมีปริมาณน้ำท่วมซึ่งมาก ไม่สามารถระบายออกนอกพื้นที่ได้ และในเดือนมกราคม พ.ศ.2566 โครงการได้ดำเนินการสูบน้ำจากในพื้นที่บ่อทรายออกสู่ทางน้ำสาธารณะแล้วเสร็จ และสามารถกลับมาดำเนินการก่อสร้างได้เช่นเดิม โดยไม่พบข้อร้องเรียนด้านน้ำท่วมซึ่งจากการระบายน้ำของโครงการในพื้นที่ประชาชน สำหรับพื้นที่โครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่าสภาพท่อระบายน้ำที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จอยู่ในสภาพดี สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่มีน้ำท่วมซึ่งบริเวณพื้นที่โครงการ

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) การตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง

1) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.

2566 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19, และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณไหล่ทาง และเกาะกลางถนน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1 แต่ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+400 ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด ได้แก่ ถนนประชาร่วมใจ 1 และ ทางหลวงชนบท นบ.3101 โดยพบว่าปัญหาการท่วมขังเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่ระดับน้ำของคลองบางไทร จะมีระดับสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพานส่งผลให้น้ำท่วมจุดกลับรถได้สะพาน แสดงดังภาพที่ 5.2.6-1

2) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง


































กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16, และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือน มกราคม พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ ส่วนบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1



































3) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนมีนาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.


2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 2, 4, 12 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 9 แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 โครงการฯ ตอน 16 แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 และโครงการฯ ตอน 1 ก่อสร้างงานระดับพื้นแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 2 และ 4 ก่อสร้างระบบระบายน้ำแล้วเสร็จ ส่วนโครงการฯ ตอน 12 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1





















4) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึง

กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 12 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 4 แล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567 โครงการฯ ตอน 2 แล้วเสร็จในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 12 ก่อสร้างระบบระบายน้ำแล้วเสร็จ และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1












ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 1 กม.0+000 ถึง กม.0+400 (ก่อสร้างงานระดับ พื้นแล้วเสร็จ มี.ย. 67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								
โครงการฯ ตอน 2 กม.0+400 ถึง กม.4+100 (แล้วเสร็จ พ.ย.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567					
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง					
								



ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 3 กม.4+100 ถึง กม.9+000 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566			
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 			
โครงการฯ ตอน 4 กม.9+000 ถึง กม.13+000 (แล้วเสร็จ ก.ย.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
โครงการฯ ตอน 9 กม.29+000 ถึง กม.30+000 (แล้วเสร็จ พ.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567			
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 			















ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 11 กม.35+900 ถึง กม.38+500 (แล้วเสร็จ ม.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
โครงการฯ ตอน 12 กม.38+500 ถึง กม.44+266	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 		


ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 16 กม.55+500 ถึง กม.60+950 (แล้วเสร็จ ส.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	
โครงการฯ ตอน 19 กม.70+000 ถึง กม.77+000 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566			
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 			























ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ บางใหญ่	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ นครชัยศรี	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								























ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ ศีรษะทอง	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันออก	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันตก	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ ท่ามะกา	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ ท่วมวัง	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านฯ กาญจนบุรี	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง		
								

3.3.2) ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดใต้สะพาน

ผลการตรวจสอบในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566 และในเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบปัญหาน้ำท่วมขัง เนื่องจากมีฝนตกหนักลงมาในพื้นที่ในช่วงฤดูฝน และมีน้ำซึมผ่านโครงสร้าง R.C Slope Protection เนื่องจากระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวจราจร บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) (รูปที่ 5.2.6-1 และตารางที่ 5.2.6-2) ซึ่งทางลอดใต้สะพานข้ามคลองทั้ง 5 แห่งดังกล่าว เป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด ได้แก่ ถนนประชาร่วมใจ 1 ทางหลวงชนบท นบ.3101 ซอยตาต่อนทิศใต้ ถนนเลียบบคลองตาเมือง และถนนเลียบบคลองยายเหมือน ตามลำดับ

ปัจจุบัน โครงการฯ ตอน 3 (บริษัท ธาราวิญ คอนสตรัคชั่น จำกัด) ได้มีการติดตั้งระบบสูบน้ำชนิดเครื่องสูบน้ำดีเซล ซึ่งจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นผู้เปิด-ปิด เครื่องสูบน้ำดังกล่าว ประกอบกับตำแหน่งทางลอดใต้สะพานข้ามคลองทั้ง 5 แห่ง อยู่ในซอยแคบ การเดินทางระหว่างจุดกลับรถใต้สะพานทั้ง 2 ฝั่ง ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก เป็นผลให้เจ้าหน้าที่เข้าถึงพื้นที่ได้ช้า จึงเกิดการท่วมขัง ทำให้ไม่สามารถสัญจรผ่านได้ ซึ่งมีข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขในแต่ละบริเวณ ดังนี้

(1) สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)





















จากการตรวจสอบพบปัญหาน้ำในคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) ไหลซึมผ่านเข้ามาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น R.C Protection เมื่อระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวถนนทางลอด ซึ่งแนวทางหลวงชนบทบุรี ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มาเปิดเครื่องสูบน้ำเป็นครั้งคราว แม้ว่าจะไม่มีฝนตกในพื้นที่ เพื่อระบายน้ำที่ซึมเข้ามาไม่ให้ท่วมผิวจราจร โดยระบบสูบน้ำที่ใช้ในปัจจุบัน เป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล ซึ่งจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นผู้เปิด-ปิด เครื่องสูบน้ำดังกล่าว นอกจากนี้ ตำแหน่งจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองทั้ง 2 ฝั่ง อยู่ในซอยแคบ การเดินทางระหว่างทางลอดใต้สะพานทั้ง 2 ฝั่ง ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก (รูปที่ 5.2.6-2)

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แนวทางหลวงชนบทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวังน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-3) จำนวน 4 ป้าย บริเวณไหล่ทางก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 5.2.6-4)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-5) จำนวน 2 ป้าย/ทางลอด บริเวณปากช่องทางลอด รวม 4 ป้าย
- ประสานงานกับเทศบาลเมืองบางแม่นาง ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่

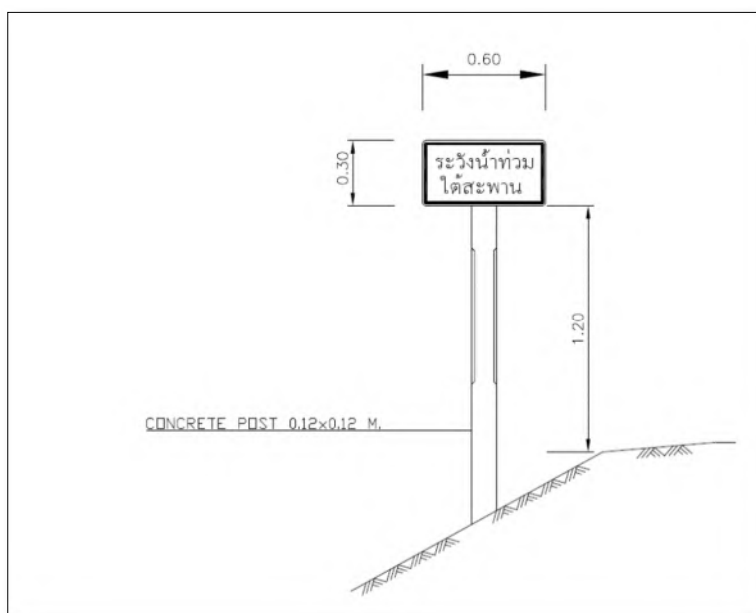


รูปที่ 5.2.6-1 บริเวณที่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง

<p>ตารางที่ 5.2.6-2</p> <p>ผลการติดตามตรวจสอบน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง</p>					
ตำแหน่งสะพาน	ผลการสำรวจ				
	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2567	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567
1. คลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)					
2. คลองตาต่อน (กม.5+860)					
3. คลองตาเมือง (กม.8+090)					
4. คลองยาย เหมื่อน (กม.8+720)					



รูปที่ 5.2.6-2 การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)



รูปที่ 5.2.6-3 ป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม



★ สะพานข้ามคลองบางไทร ■ เส้นทางการเดินทางเข้าสู่ทางลัดใต้สะพาน □ ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือน “ระวังน้ำท่วม”

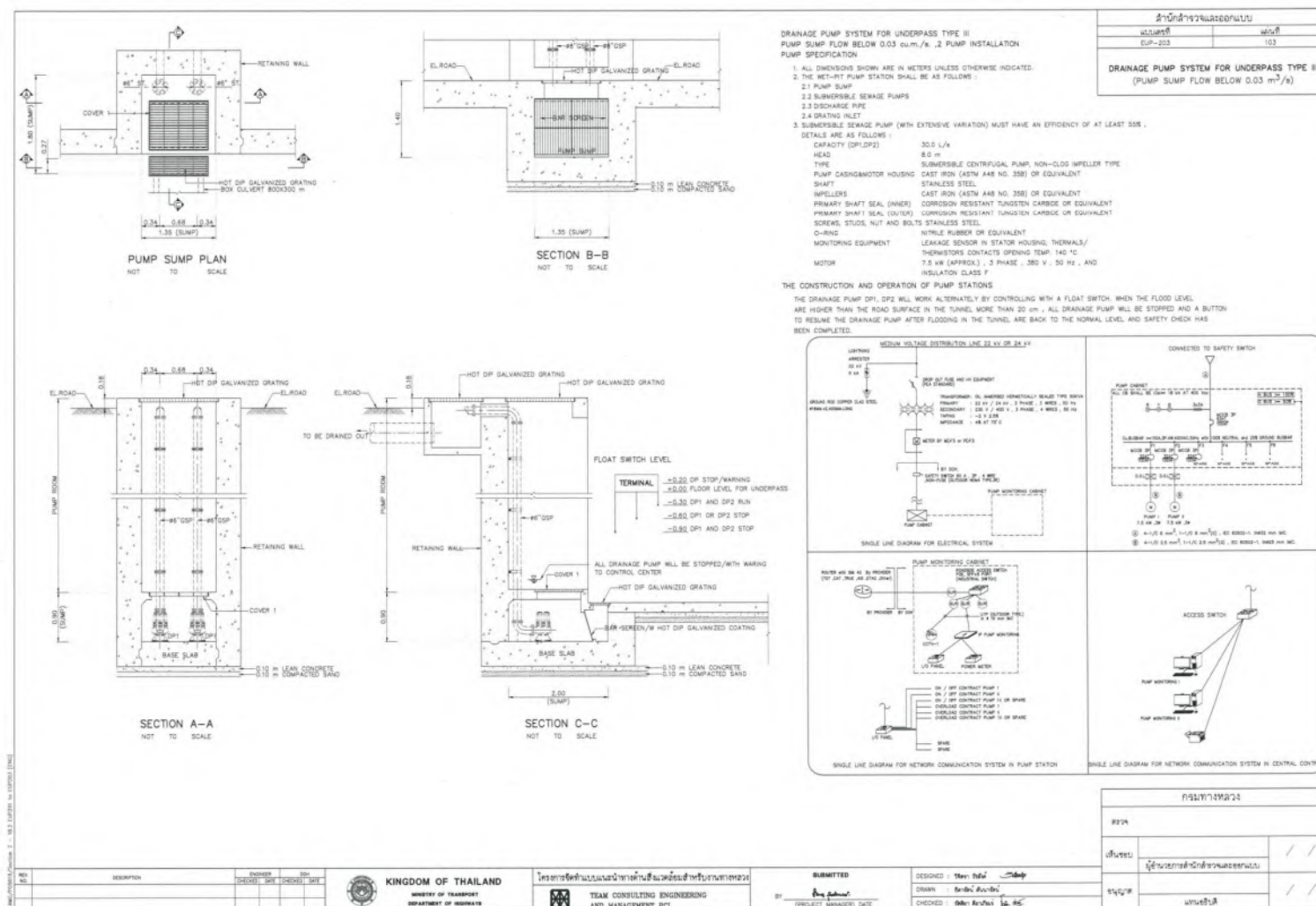
รูปที่ 5.2.6-4 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร

กม.4+361 และ กม.4+400



รูปที่ 5.2.6-5 ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วมขัง

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากสะพานข้ามคลองบางไทร ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าไปบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดิน ชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็นโครงสร้างที่สามารถกันน้ำใต้ดินได้ดี อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบพบว่า ปริมาณน้ำที่ซึมมาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินแบบ R.C Protection ในปัจจุบัน มีปริมาณไม่มาก กรมทางหลวง ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (รูปที่ 5.2.6-6) จำนวน 2 บ่อ ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.6-7) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



รูปที่ 5.2.6-6 ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ



ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ขนาด $3.00 \times 3.00 \times 7$ เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง

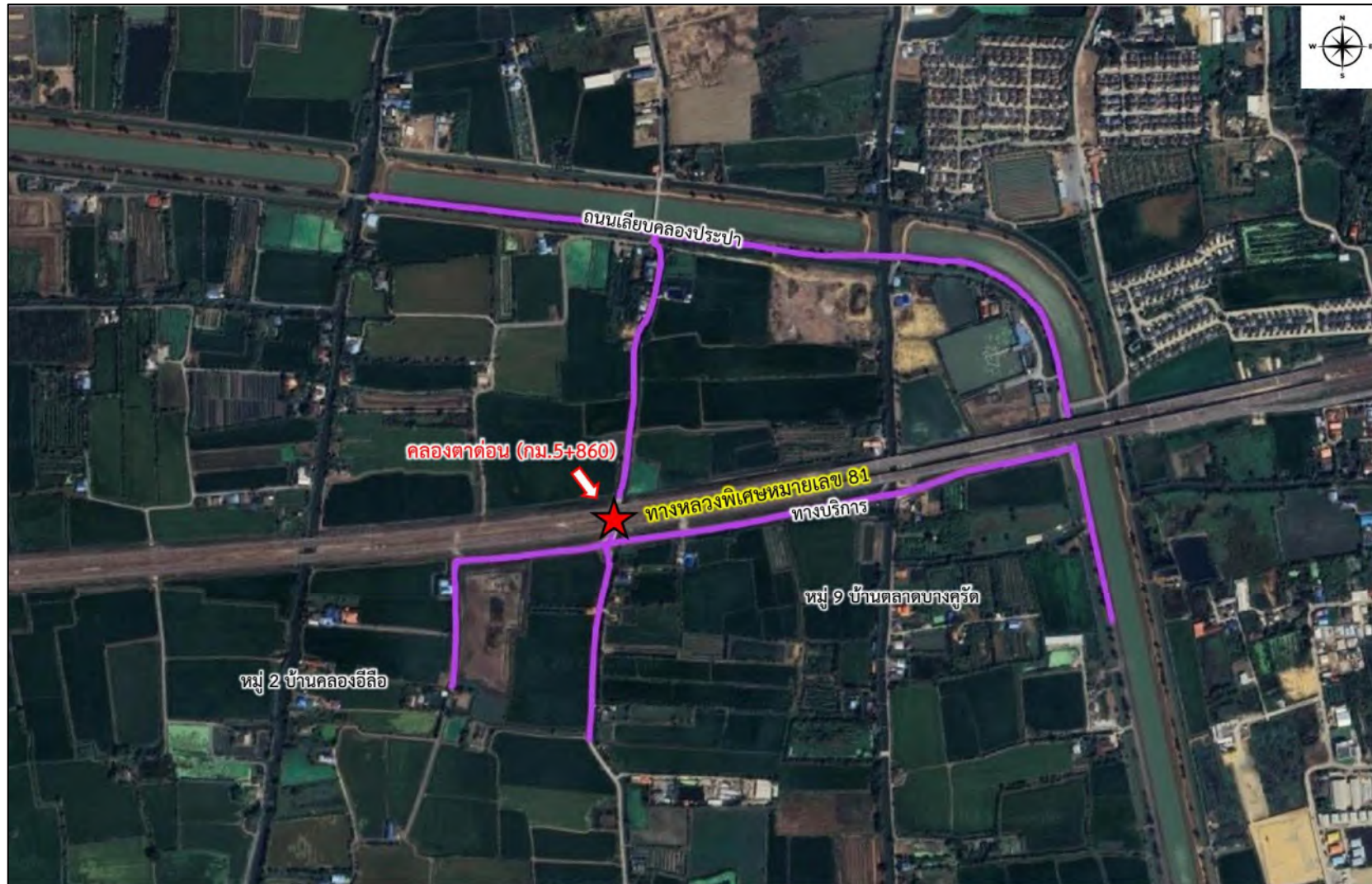
รูปที่ 5.2.6-7 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)

(2) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)

จากการตรวจสอบพบปัญหาน้ำในคลองตาต่อน (กม.5+860) ไหลซึมผ่านเข้ามาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น R.C Protection เมื่อระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวถนนทางลอด ซึ่งแนวทางหลวงนนทบุรี ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มาเปิดเครื่องสูบน้ำเป็นครั้งคราว แม้ว่าจะไม่มีฝนตกในพื้นที่ เพื่อระบายน้ำที่ซึมเข้ามาไม่ให้ท่วมผิวจราจร โดยระบบสูบน้ำที่ใช้ในปัจจุบัน เป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล ซึ่งจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นผู้เปิด-ปิด เครื่องสูบน้ำดังกล่าว นอกจากนี้ ตำแหน่งจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) อยู่ในซอยแคบ การเดินทางเข้าสู่ทางลอดได้สะพาน ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก (รูปที่ 5.2.6-8)

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แนวทางหลวงนนทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวังน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-3) จำนวน 4 ป้าย บริเวณไหล่ทาง ก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 5.2.6-9)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-5) จำนวน 2 ป้าย บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมช่วงบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



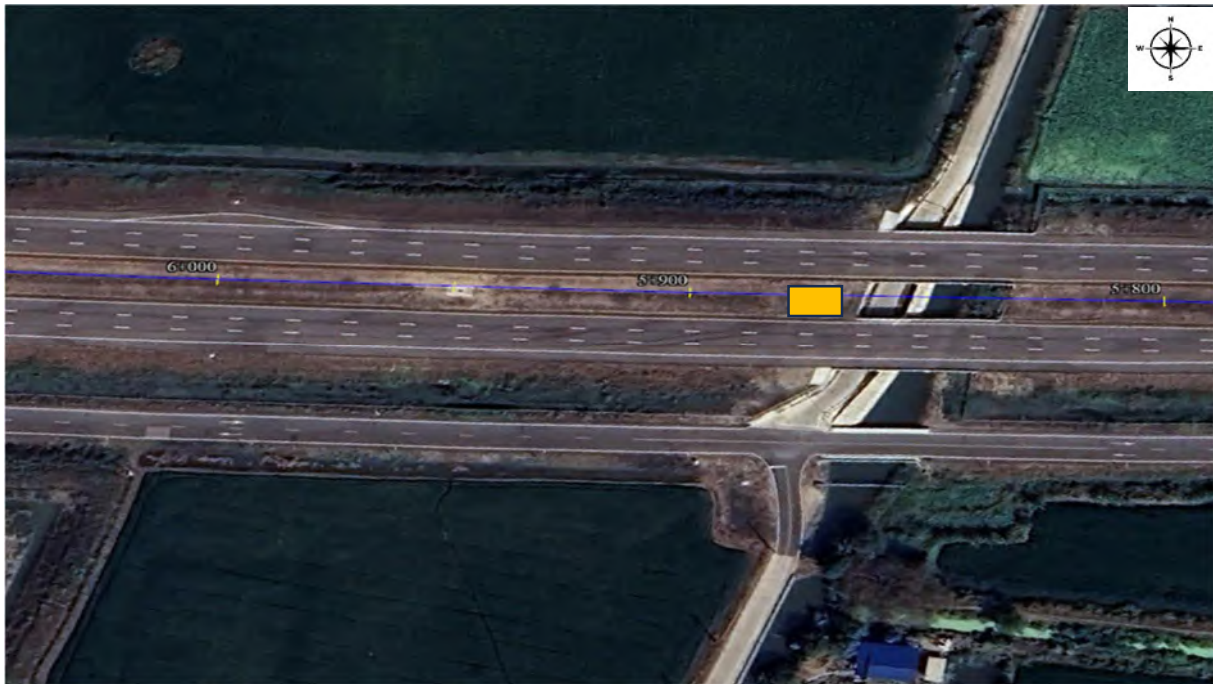
รูปที่ 5.2.6-8 การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองคลองตาต่อน (กม.5+860)



★ สะพานข้ามคลองตาต่อน ——— เส้นทางการเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพาน □ ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือน “ระวังน้ำท่วม”

รูปที่ 5.2.6-9 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากสะพานข้ามคลองบางไทร ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าไปบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดิน ชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็นโครงสร้างที่สามารถกันน้ำใต้ดินได้ดี อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบพบว่า ปริมาณน้ำที่ซึมมาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินแบบ R.C Protection ในปัจจุบัน มีปริมาณไม่มาก กรมทางหลวง ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (รูปที่ 5.2.6-6) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.6-10) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ขนาด 3.00 x 3.00 x 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง

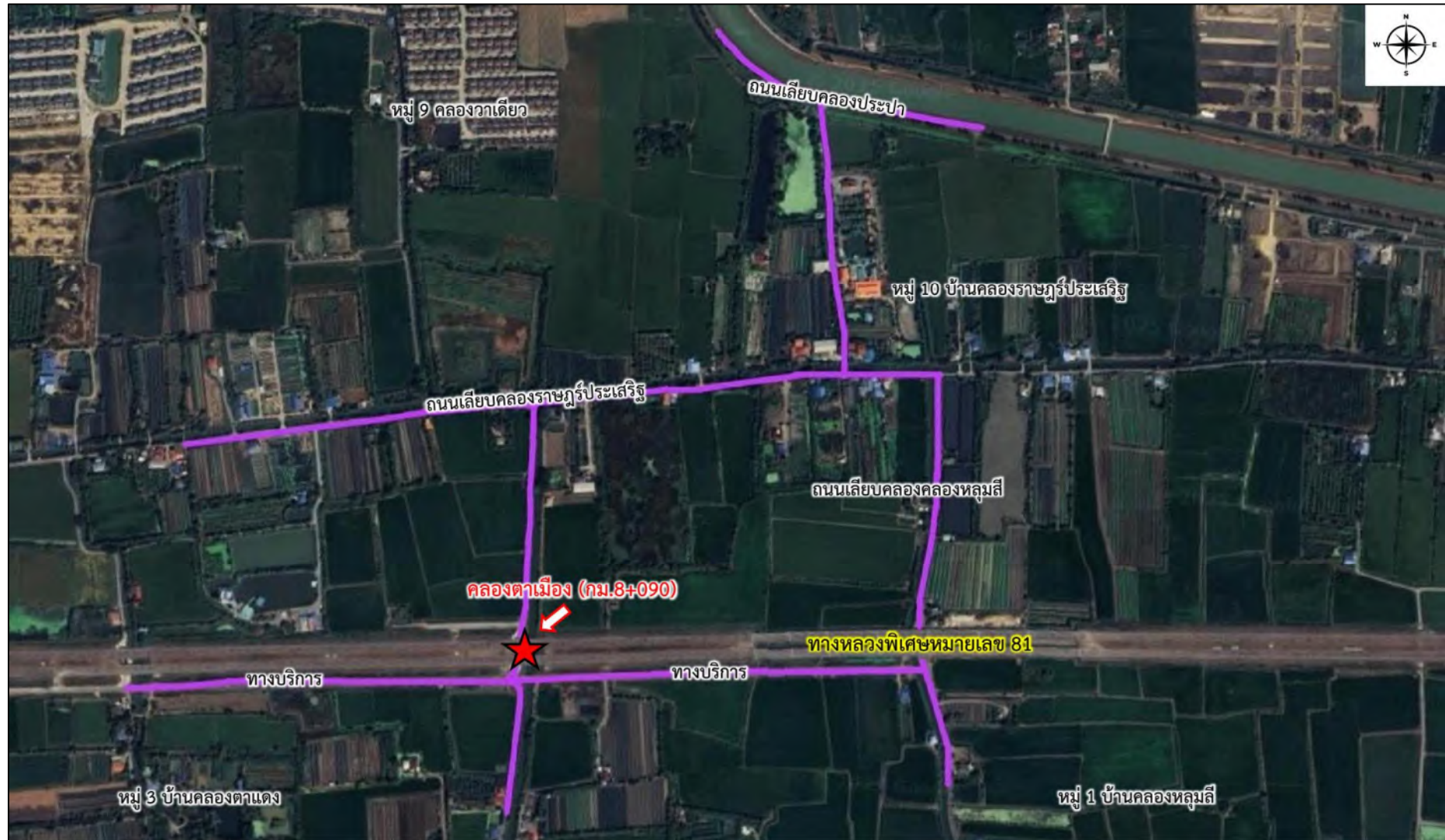
รูปที่ 5.2.6-10 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองตาต่อน (กม.5+860)

(3) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)

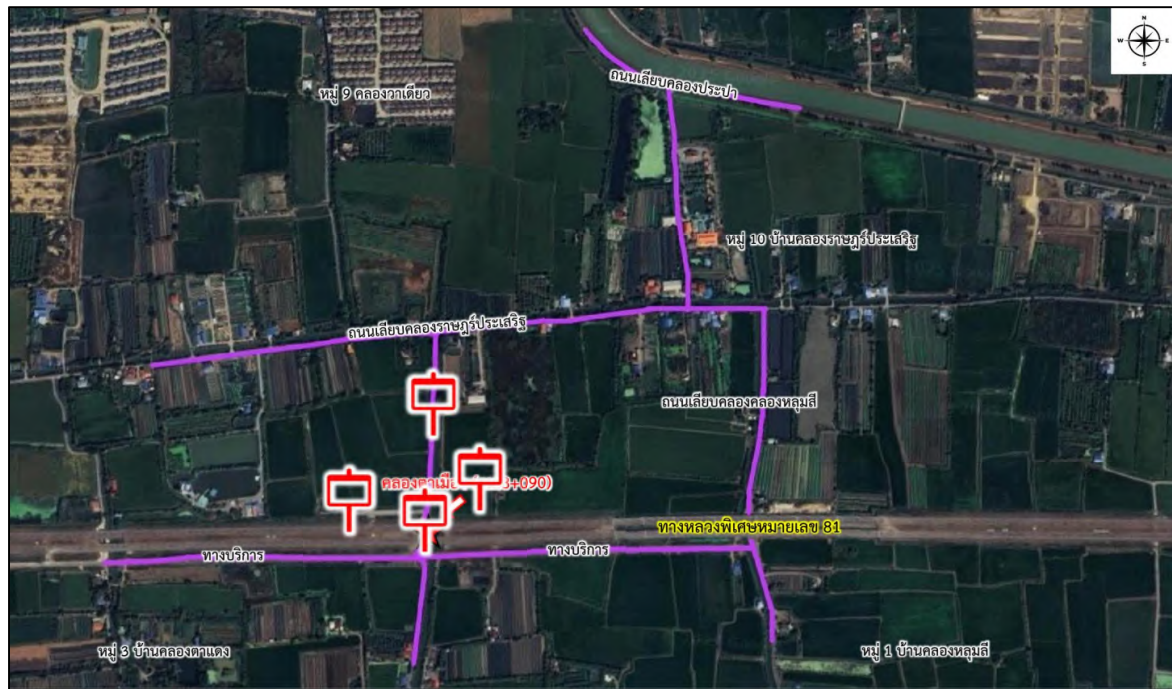
จากการตรวจสอบพบปัญหาในคลองตาเมือง (กม.8+090) ไหลซึมผ่านเข้ามาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น R.C Protection เมื่อระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวถนนทางลอด ซึ่ง แขวงทางหลวงชนบทบุรี ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มาเปิดเครื่องสูบน้ำเป็นครั้งคราว แม้ว่าจะไม่มีฝนตกในพื้นที่ เพื่อระบายน้ำที่ซึมเข้ามาไม่ให้ท่วมผิวจราจร โดยระบบสูบน้ำที่ใช้ในปัจจุบัน เป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล ซึ่งจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นผู้เปิด-ปิด เครื่องสูบน้ำดังกล่าว นอกจากนี้ ตำแหน่งจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) อยู่ในซอยแคบ การเดินทางเข้าสู่ทางลอดได้สะพาน ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก (รูปที่ 5.2.6-11)

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แขวงทางหลวงชนบทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวังน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-3) จำนวน 4 ป้าย บริเวณไหล่ทาง ก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 5.2.6-12)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-5) จำนวน 2 ป้าย บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมช่วงบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



รูปที่ 5.2.6-11 การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)



★ สะพานข้ามคลองตาเมือง เส้นทางการเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพาน ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือน “ระวังน้ำท่วม”
 รูปที่ 5.2.6-12 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากสะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าไปบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดิน ชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็นโครงสร้างที่สามารถกันน้ำใต้ดินได้ดี อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบพบว่า ปริมาณน้ำที่ซึมมาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินแบบ R.C Protection ในปัจจุบัน มีปริมาณไม่มาก กรมทางหลวง ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (รูปที่ 5.2.6-6) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.6-13) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ขนาด 3.00 x 3.00 x 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง

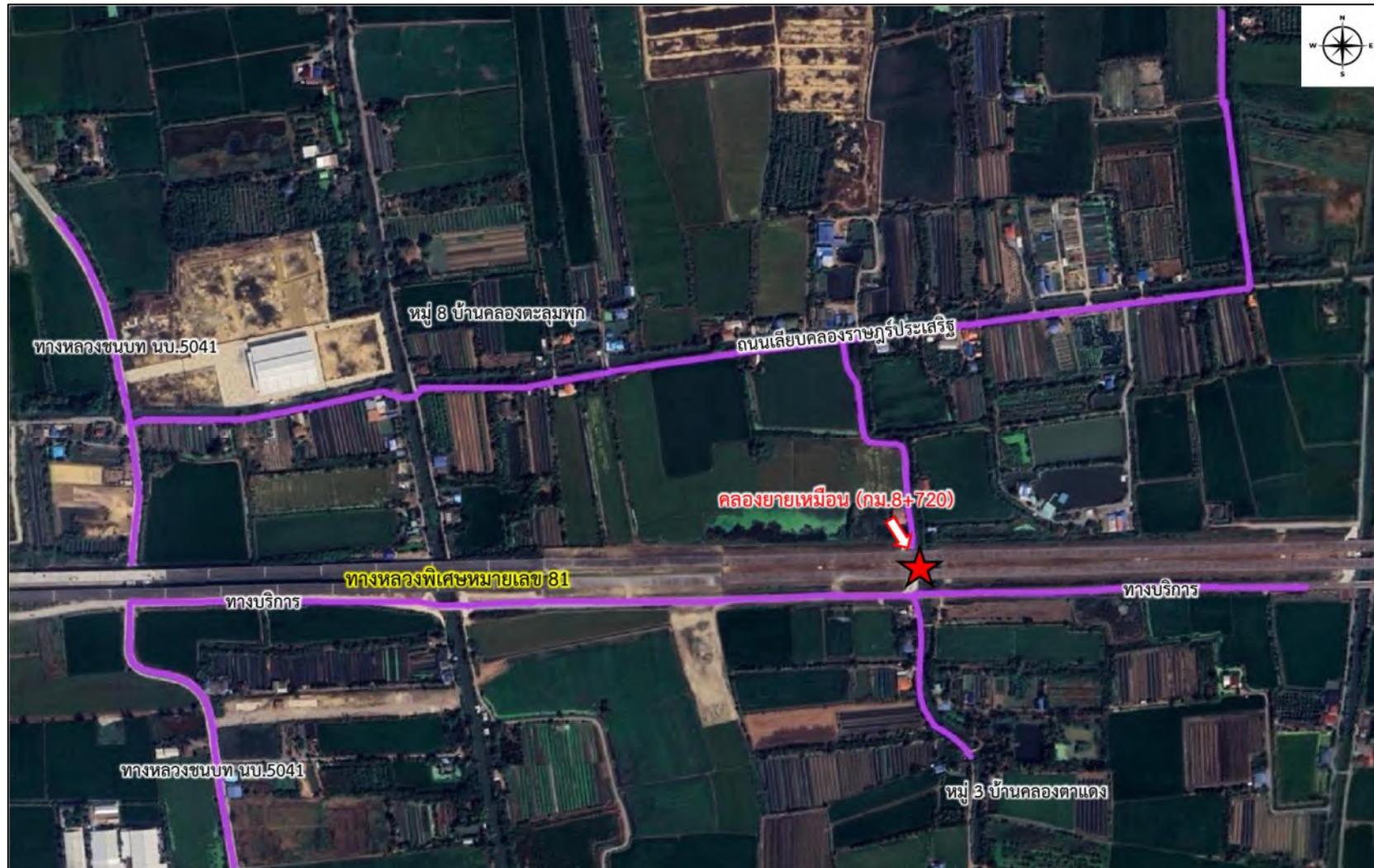
รูปที่ 5.2.6-13 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองตาเมือง (กม.8+090)

(4) สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)

จากการตรวจสอบพบปัญหาในคลองยายเหมือน (กม.8+720) ไหลซึมผ่านเข้ามาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น R.C Protection เมื่อระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวถนนทางลอด ซึ่งแขวงทางหลวงชนบทบุรี ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มาเปิดเครื่องสูบน้ำเป็นครั้งคราว แม้ว่าจะไม่มีฝนตกในพื้นที่ เพื่อระบายน้ำที่ซึมเข้ามาไม่ให้ท่วมผิวจราจร โดยระบบสูบน้ำที่ใช้ในปัจจุบัน เป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล ซึ่งจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นผู้เปิด-ปิด เครื่องสูบน้ำดังกล่าว นอกจากนี้ ตำแหน่งจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองทั้ง 2 ฝั่ง อยู่ในซอยแคบ การเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก (รูปที่ 5.2.6-14)

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แขวงทางหลวงชนบทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวางน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-3) จำนวน 4 ป้าย บริเวณไหล่ทาง ก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 5.2.6-15)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-5) จำนวน 2 ป้าย บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมช่วงบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



รูปที่ 5.2.6-14 การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)



★ สะพานข้ามคลองยายเหมือน เส้นทางการเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพาน □ ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือน “ระวังน้ำท่วม”
รูปที่ 5.2.6-15 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าไปบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดิน ชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็นโครงสร้างที่สามารถกันน้ำใต้ดินได้ดี อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบพบว่า ปริมาณน้ำที่ซึมมาทางโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินแบบ R.C Protection ในปัจจุบัน มีปริมาณไม่มากนักทางหลวง ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (รูปที่ 5.2.6-6) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.6-16) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ขนาด 3.00 x 3.00 x 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง

รูปที่ 5.2.6-16 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองยายเหมือน (กม.8+720)

จากการลงตรวจสอบพื้นที่ร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทบุรี เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า น้ำฝนที่ตกลงบนพื้นที่โครงการ ในช่วงดังกล่าว ไม่สามารถระบายน้ำลงสู่คลองยายเหมือน (กม.8+720) เนื่องจากไม่สามารถระบายน้ำผ่านทางลอดดังกล่าวได้ จึงควรปรับทิศทางการไหลของน้ำบริเวณเกาะกลางถนนแบบร่อง ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ให้มีทิศทางการไหลไปทางคลองบางอีลิ (กม.9+400) โดยทำการก่อสร้างท่อลอดขนาด 1-Ø1.20 เมตร บริเวณทางเชื่อมถนนเลียบบคลองยายเหมือน พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ และก่อสร้างท่อลอดขนาด 2-Ø1.20 เมตร พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ บริเวณถนนเลียบบคลองบางอีลิ (รูปที่ 5.2.6-17)



ด้านทิศเหนือ



ด้านทิศใต้

ภาพที่ 5.2.6-1 ทางลอด กม.6+661 ที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แขวงทางหลวงนนทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวางน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-3) จำนวน 2 ป้าย บริเวณไหล่ทาง ก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 5.2.6-19)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 5.2.6-5) จำนวน 2 ป้าย บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



★ ทางลอด กม.6+661



ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือน “ระวางน้ำท่วม”

รูปที่ 5.2.6-19 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวางน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอด กม.6+661









แนวทางการแก้ไขระยะยาว : แขวงทางหลวงชนบทบุรี ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 2.00 เมตร ยาว 2.00 เมตร ลึก 3 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 1 เครื่อง (รูปที่ 5.2.6-6) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 1,000 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 5.2.6-20) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ขนาด 2.00 x 2.00 x 3 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 1 เครื่อง

รูปที่ 5.2.6-20 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณทางลอด กม.6+661

(2) ทางลอด กม.40+100 : จากการตรวจสอบ พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และในเดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (ตารางที่ 5.2.6-3) ซึ่งทางลอดดังกล่าวเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาดให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ปัญหาน้ำท่วมขังในทางลอดดังกล่าว มีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งเกิดจากการมีฝนตกในพื้นที่ ปัจจุบันสามารถเปิดให้ใช้สัญจรได้ชั่วคราว โดยโครงการฯ ตอน 12 ได้ทำการติดตั้งป้ายเตือน “โปรดระมัดระวัง มีน้ำท่วมขังในทางลอด ช่วงฝนตก” และ ป้ายแสดงความสูงช่องลอด บริเวณก่อนถึงทางลอด (ภาพที่ 5.2.6-2) เพื่อเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางทราบ นอกจากนี้ ได้ติดตั้งไฟส่องสว่างภายในทางลอดแล้วเสร็จ (ภาพที่ 5.2.6-3) และโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างบ่อสูบน้ำถาวร เพื่อให้แขวงทางหลวงนครปฐม ใช้เป็นจุดติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อสูบน้ำออกจากทางลอดในกรณีที่มีน้ำท่วมขัง ในระยะดำเนินการ ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568

<p>ตารางที่ 5.2.6-3 ผลการสำรวจน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100</p>	
<p>กันยายน พ.ศ.2566</p> 	<p>ตุลาคม พ.ศ.2566</p> 
<p>พฤศจิกายน พ.ศ.2566</p> 	<p>กรกฎาคม พ.ศ.2567</p> 
<p>สิงหาคม พ.ศ.2567</p> 	<p>กันยายน พ.ศ.2567</p> 
<p>ตุลาคม พ.ศ.2567</p> 	<p>พฤศจิกายน พ.ศ.2567</p> 



ป้ายเตือนน้ำท่วมขังในทางลอด



ป้ายแสดงความสูงช่องลอด

ภาพที่ 5.2.6-2 ป้ายเตือนบริเวณทางลอด กม.40+100 ที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง



ภาพที่ 5.2.6-3 ไฟส่องสว่างบริเวณทางลอด กม.40+100

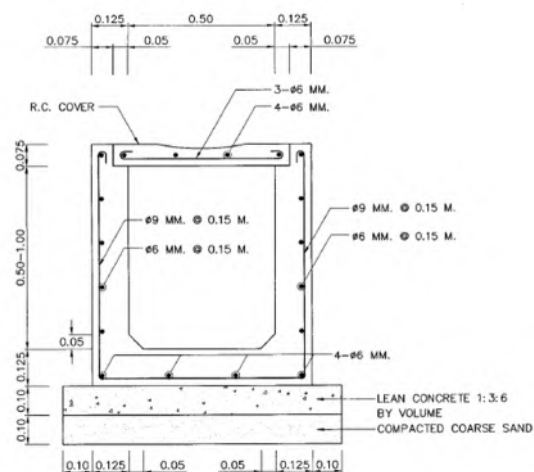
3.3.4) ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางขึ้นจากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนานิเบศร์)

จากการลงพื้นที่สำรวจร่วมกับแขวงทางหลวงนนทบุรี เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า น้ำฝนที่ระบายจากเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนานิเบศร์) ไหลผ่านผิวจราจรบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนานิเบศร์) ทำให้ผิวจราจรบริเวณดังกล่าว มีสภาพลื่นเมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ บริษัทที่ปรึกษา จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้

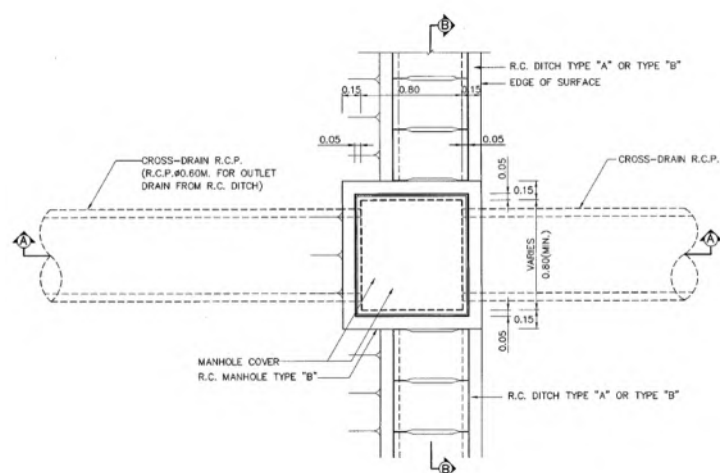
แนวทางการแก้ไข :: กรมทางหลวง ควรก่อสร้างรางระบายน้ำ คสล.รูปตัว U บริเวณช่องระหว่างกำแพงคอนกรีตของเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษกับกำแพงคอนกรีตบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนานิเบศร์) เพื่อนำน้ำบริเวณดังกล่าวไปยังบ่อพักน้ำและส่งน้ำไปยังระบบระบายน้ำบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนานิเบศร์) (รูปที่ 5.2.6-21)



รูปที่ 5.2.6-21 รูปแบบการแก้ไขปัญหการระบายน้ำบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษ
จากทางหลวงหมายเลข 302



R.C. DITCH TYPE B



R.C. MANHOLE TYPE B และ R.C.P Ø 0.6 เมตร

รูปที่ 5.2.6-22 รูปแบบการปรับปรุงบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างยังดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำไม่แล้วเสร็จ แต่ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือ การกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่เคยพบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 1 จุดในพื้นที่โครงการตอน 1 และพบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราว ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 โดยหลังจากโครงการตอน 1 ดำเนินการแก้ไขปัญหาลแล้วเสร็จ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวไม่พบปัญหาน้ำท่วมขัง

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ พบว่า ให้มีการเตรียมทาง ระบายน้ำชั่วคราวบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน การก่อสร้างระบบระบายน้ำสำหรับทางยกระดับและถนนระดับ ดิน อาจมีผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ ส่วนสำหรับกิจกรรมอื่นๆ ในระยะก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อการ ระบายน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน เนื่องจากกิจกรรมที่อาจมีผลกระทบ ต่อการกีดขวางน้ำได้แก่ การก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพาน ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมก่อสร้างระบบ ระบายน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังเช่นกัน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมก่อสร้างระบบระบายน้ำ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีปัญหาการระบายน้ำในช่วงดำเนินการก่อสร้าง

จากการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ส่วนใหญ่ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงโครงการ จึงสรุปได้ว่ากิจกรรม ก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำ

สำหรับปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้าง เพิ่มเติมจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีสาเหตุมาจากการที่ระดับพื้นของทางลอดใต้สะพานอยู่ ต่ำกว่าระดับน้ำในคลอง ทำให้มีน้ำซึมผ่านโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น RC Protection เมื่อมีปริมาณฝนตก หนักในพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังจนไม่สามารถใช้งานทางลอดใต้สะพานดังกล่าวได้ ประกอบกับสะพานข้ามคลองทั้ง 4 แห่ง ดังกล่าว ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดินชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็น โครงสร้างที่สามารถป้องกันน้ำซึมได้ดินได้ดี เนื่องจากไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าบริเวณใต้โครงสร้างสะพานได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันแนวทางหลวงนทบุรี ได้มีการติดตั้งระบบสูบน้ำ ซึ่งเป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำ หน้าที่ ในการเปิด-ปิดเครื่องสูบน้ำ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก และมีน้ำท่วมขังจุดกลับรถดังกล่าว ดังนั้น แนวทางหลวงนทบุรี ควรประสานงานกับกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้จัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่ บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำ อัตโนมัติดังกล่าว

ส่วนปัญหาที่ไม่สามารถระบายน้ำจากแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงระหว่าง กม.8+720 ถึง กม.9+400 ลงสู่คลองยายเหมือน (กม.8+720) เนื่องจากไม่สามารถระบายน้ำผ่านทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ได้ แนวทางหลวงนทบุรีควรประสานงานให้กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปรับทิศทางทางไหลของน้ำ บริเวณเกาะกลางถนนแบบร่อง ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ให้มีทิศทางทางไหลไปทางคลองบางอีลิ

(กม.9+400) โดยทำการก่อสร้างท่อลอดขนาด 1-Ø1.20 เมตร บริเวณทางเชื่อมถนนเลียบบคลองยายเหมื่อน พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ และก่อสร้างท่อลอดขนาด 2-Ø1.20 เมตร พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ บริเวณถนนเลียบบคลองบางอีลิ

ส่วนการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.6+661 นั้น ใน**ระยะสั้น** แขวงทางหลวงชนบทบุรี ควรติดตั้งป้ายเตือนระวังน้ำท่วมบริเวณไหล่ทางก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร และจัดเจ้าหน้าที่พร้อมเครื่องสูบน้ำแบบชั่วคราว เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่ ส่วนใน**ระยะยาว** แขวงทางหลวงชนบทบุรี ควรประสานงานให้กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ ไว้ที่บริเวณปากทางเข้าทางลอด โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 2.00 เมตร ยาว 2.00 เมตร ลึก 3 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 1 เครื่อง ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 1,000 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว

สำหรับปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด ให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ปัญหาน้ำท่วมขังในทางลอดดังกล่าว มีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งเกิดจากการมีฝนตกในพื้นที่ โดยปัจจุบันโครงการฯ ตอน 12 ได้ทำการติดตั้งป้ายเตือน “**โปรดระมัด ระวัง มีน้ำท่วมขังในทางลอด ช่วงฝนตก**” และ ป้ายแสดงความสูงช่องลอด บริเวณก่อนถึงทางลอด เพื่อเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางทราบ นอกจากนี้ โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างบ่อสูบน้ำถาวร เพื่อให้แขวงทางหลวงชนบทบุรี ใช้เป็นจุดติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อสูบน้ำออกจากทางลอดในกรณีที่มีน้ำท่วมขัง ในระยะดำเนินการ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอเสนอแนะแผนฉุกเฉินกรณีพบปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทางลอด กม.40+100 ในระยะดำเนินการ ดังนี้

1. ทำการปิดการสัญจรบริเวณทางลอด โดยให้กรวยยางและแผงเหล็กกั้น หากมีระดับน้ำท่วมสูงกว่า 50 เซนติเมตร
2. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรเลี่ยงไปใช้เส้นทาง ทางลอดที่บริเวณถนนหน้าสำนักงานเทศบาลเมืองนครปฐม (ถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง) โดยใช้เส้นทางถนนเลียบบคลองหนองจอก เลี้ยวซ้ายเข้าซอย 1 หมู่ 4 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนไผ่ล้นช้าง ดังรูปที่ 5.2.6-23 เป็นการชั่วคราว ในขณะที่เกิดเหตุ น้ำท่วม โดยติดป้ายแนะนำเส้นทางไว้ที่ทางเข้าทางลอดทั้ง 2 ฝั่ง
3. ดำเนินการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดจนระดับน้ำท่วมอยู่ในภาวะปกติจึงเปิดการจราจร



รูปที่ 5.2.6-23 ทางเลี่ยงบริเวณทางลอด กม.40+100 เมื่อพบปัญหาน้ำท่วม

5.2.7 การคมนาคม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจรและความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง เป็นต้น

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 323 ทางหลวงหมายเลข 324 ทางหลวงหมายเลข 3453 ทางหลวงหมายเลข 3081 ทางหลวงหมายเลข 3084 และทางหลวงหมายเลข 3394 เดือนละ 1 ครั้ง ดังนี้

2.2.1) ข้อมูลจำนวนชนิดและประเภทของยานพาหนะ จะรวบรวมจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.2.2) ข้อมูลความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง/ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ฯ จะรวบรวมโดยตรงจากการสำรวจและสุ่มตัวอย่างในภาคสนาม

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

2.4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจากสถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 2 ครั้ง

2.5) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ทุกๆ 1 เดือน โดยได้ดำเนินการตรวจสอบ แล้ว 22 ครั้ง ดังนี้

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

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

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

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

ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566

- ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 8-9 มีนาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 18-19 เมษายน พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 14 ระหว่างวันที่ 17-18 มิถุนายน พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 24-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 28-29 สิงหาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 17 วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 18 วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 19 วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 20 วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 21 วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 22 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568

2.6) สรุปผลการศึกษา

2.6.1) สรุปผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด พบว่าทางหลวงสายหลักที่เกี่ยวข้อง ทั้ง 5 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 302, 321, 340, 3036 และ 3233 ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อการสัญจรไปมาของผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างๆ ในท้องถิ่นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างได้ หากทางบริษัทผู้รับเหมาสามารถดำเนินการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การจัดสร้างสะพานลอยคนข้ามชั่วคราว ทางเบี่ยง ป้ายหรือสัญญาณเตือนต่างๆ จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรใกล้เขตก่อสร้างโครงการได้เป็นอย่างดีประกอบกับการก่อสร้างเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ จึงไม่มีผลกระทบต่อการคมนาคมแต่อย่างใด

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สิ้นธมออนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด จำกัด พบว่าทางหลวงสายหลักที่เกี่ยวข้อง ทั้ง 4 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 324, 3081, 3394 และ 3453 ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อการจราจรบนท้องถนน คือ ผลกระทบด้านการรบกวนความคล่องตัวของการจราจร บริเวณจุดตัดโครงการ จากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องชะลอความเร็วของรถ ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาสั้นๆ จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ

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

3.1.4) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โครงข่ายทางหลวงสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 302, 321, 323, 324, 3036, 3081, 3084, 3233, 3394 และ 3453 ซึ่งมีการสำรวจปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนดังกล่าว พ.ศ.2553-2557 โดยผลการสำรวจพบว่า ปริมาณจราจรมีปริมาณจราจรสูงสุดอยู่บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 มีปริมาณจราจร 140,020 คัน/วัน สำหรับการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนโครงข่ายในพื้นที่โครงการ พ.ศ. 2558 สถิติอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ทางหลวงหมายเลข 302 มีจำนวนอุบัติเหตุ 28 ราย ส่วนโครงข่ายคมนาคมทางรถไฟ 1 แห่ง ได้แก่ ทางรถไฟสายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรี ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ คาดการณ์จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม จะมีปริมาณจราจรบนถนนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ แต่ในการก่อสร้างได้กำหนดให้เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ระยะทางมากกว่า 500 เมตร เพื่อลดผลกระทบการขนส่งในพื้นที่ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับผลกระทบต่ออายุการใช้งานของโครงข่ายถนนเดิม กิจกรรมการก่อสร้างจำเป็นที่จะต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลักโดยการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกค่อนข้างมาก อาจเกิดความเสียหาย หรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ ส่วนผลกระทบต่อการก่อสร้างทางลอดหรือทางข้าม บริเวณจุดตัดโครงข่ายถนนและทางรถไฟ ในช่วงการก่อสร้างได้กำหนดให้จัดทำทางเบี่ยงเพื่อหลบเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ แต่อาจจะมีผลกระทบในแง่ของความไม่สะดวกในการเดินทางและอุบัติเหตุ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการตอนที่ 20 21 22 23 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 224 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการตอนที่ 2 10 15 18 และ 22 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 165 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว สำหรับโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ไม่พบการชำรุดบนพื้นผิวถนนโครงการ ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 50 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุ

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน



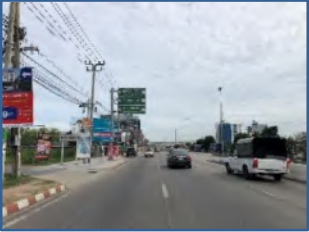















3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง

























1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1






































2) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือน มกราคม พ.ศ.2567 พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1






3) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ระหว่างเดือนมีนาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 9 แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 โครงการฯ ตอน 16 แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1






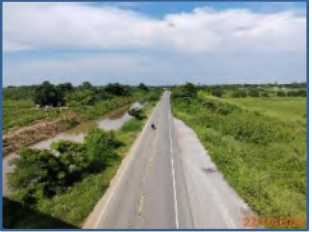













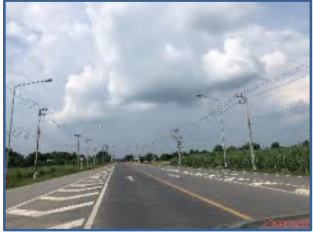
4) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 12 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 4 แล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567 โครงการฯ ตอน 1 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 และโครงการฯ ตอน 2 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 1 กม.0+000 ถึง กม.0+400 ถนน กาญจนภิเษก (แล้วเสร็จ ต.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	เมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤษภาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	กันยายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 						





















ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 2 กม.0+400 ถึง กม.4+100 ถนนแก้วอินทร์ (แล้วเสร็จ พ.ย.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567					
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด					
								
โครงการฯ ตอน 3 กม.4+100 ถึง กม.9+000 ทางหลวงชนบท นบ.5014 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566			
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด			
								



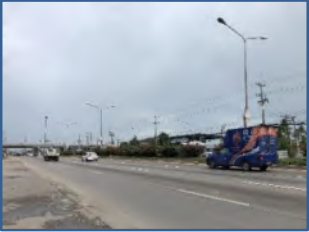














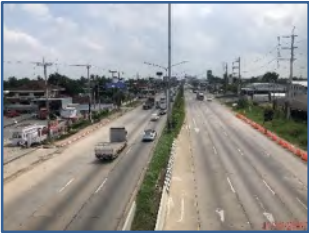




ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 4 กม.9+000 ถึง กม.13+000 ทางหลวงชนบท นบ.5014 (แล้วเสร็จ ก.ย.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
โครงการฯ ตอน 9 กม.29+000 ถึง กม.30+000 ทางหลวงชนบท นธ.1012 (แล้วเสร็จ พ.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567			
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด			
								
โครงการฯ ตอน 11 กม.35+900 ถึง กม.38+500 ทางหลวง หมายเลข 375 (แล้วเสร็จ ม.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								



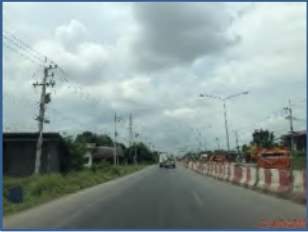













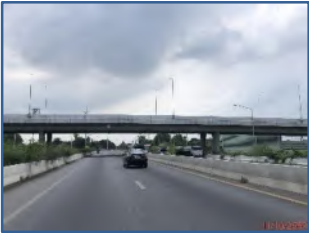




ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 12 กม.38+500 ถึง กม.44+266 ถนน อบจ.คลอง ร1.ช. (เจดีย์บูชา)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	เมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤษภาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	กันยายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 		


















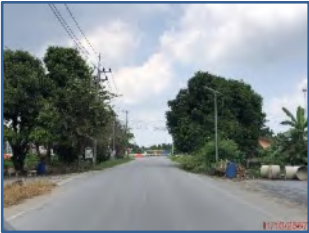




ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
โครงการฯ ตอน 16 กม.55+500 ถึง กม.60+950 ทางหลวงชนบท กจ.3096 (แล้วเสร็จ ส.ค.67)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	
โครงการฯ ตอน 19 กม.70+000 ถึง กม.77+000 ทางหลวงหมายเลข 3453 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 			



















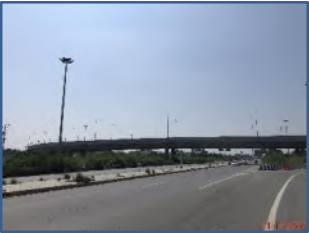
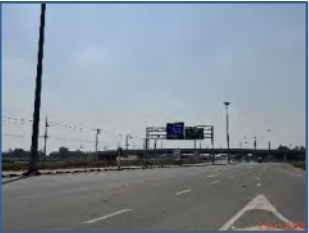

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านบางใหญ่ ทางหลวงชนบท นบ.1016	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	เมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤษภาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	กันยายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 		







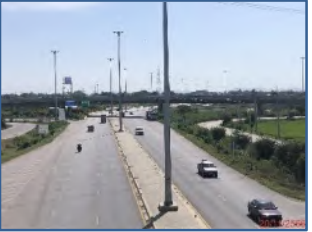

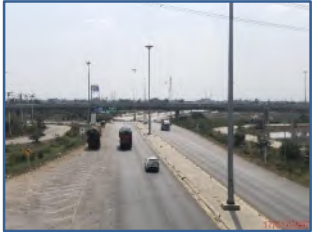





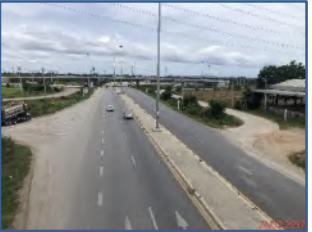



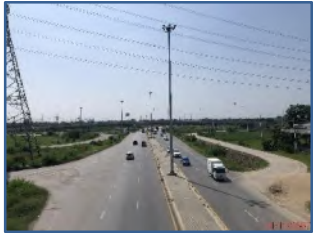



ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด่านนครชัยศรี ทางหลวง หมายเลข 3233	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	เมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤษภาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	กันยายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 		























ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านศีรษะทอง ทางหลวง หมายเลข 4	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด		
								

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ดำเนินกรปฐม ฝั่งตะวันออก ทางหลวง หมายเลข 375	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด		
								

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ดำเนินกรปฐม ฝั่งตะวันตก ถนน อบจ. นฐ.0031	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด		
								

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านท่ามะกา ทางหลวง หมายเลข 3394	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด		
								

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด้านทำม่วง ทางหลวง หมายเลข 3081	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	มีนาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2567	พฤษภาคม พ.ศ.2567	มิถุนายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	สิงหาคม พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด
								
	กันยายน พ.ศ.2567	ตุลาคม พ.ศ.2567	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ธันวาคม พ.ศ.2567	มกราคม พ.ศ.2568	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด	ไม่พบผิวถนนชำรุด		
								

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)								
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ							
ด่านกาญจนบุรี ทางหลวง หมายเลข 324	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	เมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤษภาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	กันยายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ตุลาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวถนนชำรุด 		

3.3.2) ผลการตรวจสอบสภาพการคมนาคม และความชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง

จากการตรวจสอบสภาพการคมนาคม และความชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 3 ที่ดำเนินการก่อสร้างก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดผลการตรวจสอบดังนี้

สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) : เนื่องจากทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+361 และ กม.4+400 ประกอบด้วย ช่องกัลบริดจำนวน 2 ช่อง ได้แก่ ช่องกัลบริดสำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 1.80 เมตร และช่องกัลบริดสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งสามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี แต่ช่องกัลบริดสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร รวมทั้งพบว่า ไฟฟ้าส่องสว่างไม่สามารถใช้งานได้เนื่องจากโดนโจรกรรมสายไฟ ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่องกัลบริดดังกล่าวได้ (ภาพที่ 5.2.7-1)



ทางลอดใต้สะพาน



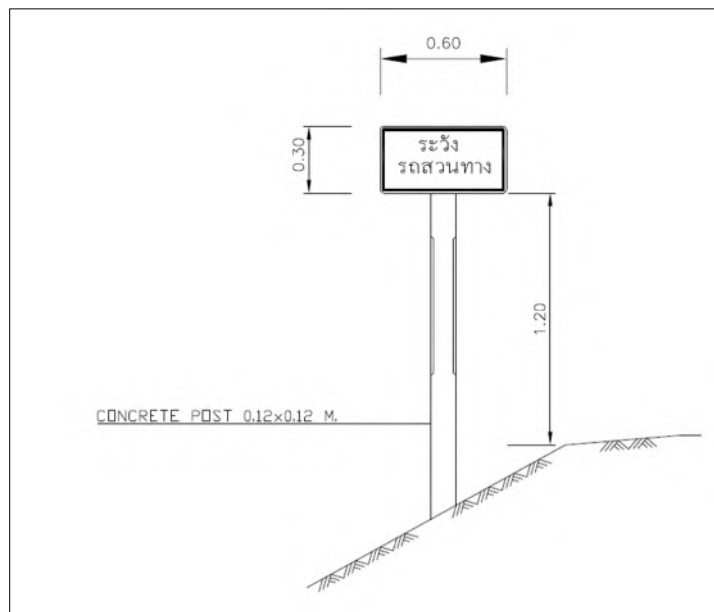
รางสายไฟ



ไฟฟ้าส่องสว่าง

ภาพที่ 5.2.7-1 ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร

แนวทางการแก้ไข : ติดตั้งป้ายเตือนระวังรถสวนทาง (รูปที่ 5.2.7-1) บริเวณปากทางเข้าทางลอด ทั้ง 2 ฝั่ง รวม 4 ป้าย



รูปที่ 5.2.7-1 ป้ายเตือนรถสวนทาง

ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) : เชื่อมต่อถนนซอยตาต่อนทิศใต้ มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทางอยู่ในสภาพดี แต่ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุด (ภาพที่ 5.2.7-2) ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงธนบุรี อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์งานทางที่ชำรุดดังกล่าว อยู่ระหว่างดำเนินการซ่อมแซม ซึ่งแขวงทางหลวงธนบุรีต้องจัดให้มีการตรวจตราเป็นระยะ และบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ

ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) : เชื่อมต่อถนนเลียบบคลองตาเมือง มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทางอยู่ในสภาพดี แต่ไฟฟ้าส่องสว่าง และแผงโซลาร์เซลล์ชำรุด (ภาพที่ 5.2.7-2) ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงธนบุรี อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์งานทางที่ชำรุดดังกล่าว อยู่ระหว่างดำเนินการซ่อมแซม ซึ่งแขวงทางหลวงธนบุรีต้องจัดให้มีการตรวจตราเป็นระยะ และบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ

ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) : เชื่อมต่อถนนเลียบบคลองยายเหมือน มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างอยู่ในสภาพดี



คลองตาต่อน กม.5+860



คลองตาเมือง กม.8+090

ภาพที่ 5.2.7-2 บริเวณที่พบไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย

3.3.3) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

(1) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : จากการทบทวนสถานะของงานก่อสร้างในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และมีแนวเส้นทางที่ตัดกับถนนสายอื่นๆ ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 11, 12 และตอน 19 ซึ่งมีรายละเอียดแนวเส้นทางและจุดตัดกับถนนสายอื่นๆ ดังนี้

โครงการฯ ตอน 1 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 9 บริเวณ กม.49+000 (ตอนควบคุม 202 ตอน คลองบางไผ่-คลองบางหลวง)

โครงการฯ ตอน 11 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 375 (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567)

โครงการฯ ตอน 12 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 321

โครงการฯ ตอน 19 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3453 (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566)

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนท้องถนนช่วงกิโลเมตรที่ตัดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2566 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ.2567 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 เกิดอุบัติเหตุ 11 ครั้ง ทางหลวงหมายเลข 321 เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง ทางหลวงหมายเลข 375 เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง และทางหลวงหมายเลข 3453 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ รวมเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 20 ครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด 13 ครั้ง ความเมื่อยล้า 5 ครั้ง ปัญหาทางสายตา 2 ครั้ง และไม่คุ้นชินกับยานพาหนะ 1 ครั้ง ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับถนนโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-2

ตารางที่ 5.2.7-2					
สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง					
ทางหลวง	ตอนควบคุม	ช่วงกิโลเมตร	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
ทางหลวงหมายเลข 9	202	กม.46 ถึง กม.51	11	1	0
ทางหลวงหมายเลข 321	101	กม.3 ถึง กม.6	4	4	0
ทางหลวงหมายเลข 375	102	กม.45 ถึง กม.48	2	2	0
ทางหลวงหมายเลข 3453	100	กม.17 ถึง กม.19	0	0	0
รวม			17	7	0

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, มกราคม พ.ศ.2566 - ธันวาคม พ.ศ.2567

(2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2567 ถึง วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 จากโครงการฯ O&M พบว่า เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 10 ครั้ง โดยมีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-3

ตารางที่ 5.2.7-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ				
ลำดับ	วันที่	ตำแหน่ง	รายละเอียด	สาเหตุ
1	22 มิถุนายน พ.ศ.2567 เวลา 00.08 น.	กม.89+400 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ขับรถจากนครปฐมมุ่งหน้าไปกาญจนบุรี เสียหลักไปเฉี่ยวชนรั้วเหล็กกั้นถนนตกจากทางต่างระดับมอเตอร์เวย์ ลงมาติดอยู่ใต้สะพาน สภาพรถพังเสียหาย พบผู้ได้รับบาดเจ็บ 1 ราย	คนขับหลับใน
2	23 มิถุนายน พ.ศ.2567 เวลา 05.12 น.	กม.67+800 (ขวาทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เสียหลักตกจากทางต่างระดับมอเตอร์เวย์ ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	คนขับหลับใน
3	12 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เวลา 17.37 น.	กม.57+000 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ขับรถมุ่งหน้าสู่กาญจนบุรีด้วยความเร็วสูง ทำให้เสียหลักชนเข้ากับรั้วกั้นขอบถนนได้รับความเสียหาย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	ขับรถโดยประมาท
4	26 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เวลา 23.50 น.	กม.86+600	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้ขับมาด้วยความเร็ว ทำให้เสียหลักชนเข้ากับรั้วกั้นขอบถนนได้รับความเสียหาย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	ขับรถโดยประมาท/ ขับรถด้วยความเร็ว
5	22 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.19 น.	กม.76+500	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้บรรทุกวัตถุติดพิงข้างการเกษตร รถยนต์ไม่ได้รับการตรวจเช็คสภาพก่อนใช้งาน ทำให้ยางรถแตก ตัวรถได้รับความเสียหาย ส่วนทรัพย์สินของมอเตอร์เวย์ ไม่ได้รับความเสียหาย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	ยางแตก
6	8 ธันวาคม พ.ศ.2567 เวลา 09.37 น.	กม.80+000 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล คนขับมีอาการง่วงทำให้รถเสียหลักลงเกาะกลางไปชนเข้ากับตอม่อ High mast ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	คนขับหลับใน
7	27 ธันวาคม พ.ศ.2567 เวลา 15.21 น.	ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขับเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกาเพื่อไป จ.นครปฐม ผู้ขับไม่ชำนาญเส้นทางทำให้ขับขึ้นเกาะกลาง ทำให้แบรีเออร์ภายในด่านได้รับความเสียหาย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	ขับรถโดยประมาท/ ไม่ชำนาญทาง
8	30 ธันวาคม พ.ศ.2567 เวลา 08.15 น.	กม.81+200 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เสียหลักลงข้างทาง บนถนนมอเตอร์เวย์ ทำให้เสาไฟฟ้าหัก รวมถึงสายไฟเบอร์, สายไฟได้รับความเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย	ขับรถโดยประมาท
9	1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เวลา 17.07 น.	กม.75+000 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขับด้วยความเร็วและไม่ชินเส้นทาง จึงทำให้เสียหลักเกิดอุบัติเหตุชนเสาป้ายจำกัดความเร็ว และการ์ดเรลเกาะกลางข้างคอสะพาน รถยนต์พังเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย	ขับรถโดยประมาท
10	14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เวลา 22.30 น.	กม.3+850 (ซ้ายทาง)	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขับด้วยความเร็วและมีอาการมึนเมา ได้ฝ่าแนวกั้นขึ้นมอเตอร์เวย์ ตั้งแต่ช่วงถนนกาญจนาภิเษกเข้าใกล้ห้างเซ็นทรัลเวสต์เกต ได้ขับรถพุ่งชนแบรีเออร์พลาสติกจนล้ม ก่อนขับรถต่อมาในระยะทางไกลกว่า 3 กิโลเมตร จนกระทั่งมาพุ่งชนแบรีเออร์คอนกรีตที่วางขวางถนนบริเวณด่านเก็บเงิน ทำให้รถพังเสียหายและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1 ราย	ขับรถโดยประมาท/ ขับรถด้วยความเร็ว/ เมาแล้วขับ

ที่มา : โครงการ O&M, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568

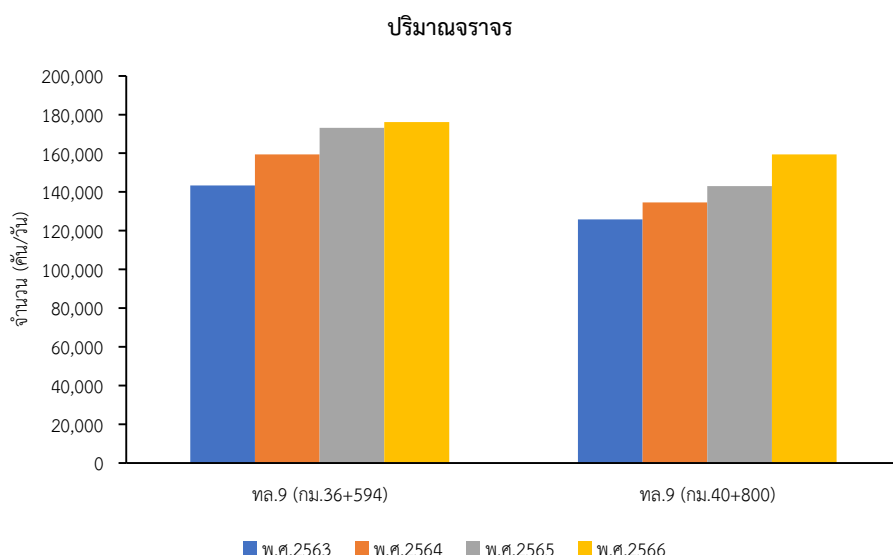
3.3.4) ปริมาณจราจร :

เนื่องจากยังไม่เปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีข้อมูลปริมาณจราจร บริษัทที่ปรึกษาจึงได้รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ก่อสร้างของโครงการตอน 1 เพื่อพิจารณาปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเมื่อดำเนินการก่อสร้าง

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563-พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งมีจุดสำรวจปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการฯ จำนวน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 9 กม.36+594 และ กม. 40+800 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.7-4และรูปที่ 5.2.7-2 ซึ่งเป็นจุดวัดปริมาณจราจรที่อยู่ใกล้กับโครงการ พบว่า ปริมาณการจราจรมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

ตารางที่ 5.2.7-4 ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี					
ทางหลวงหมายเลข	ตำแหน่งจุดสำรวจ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)			
		พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
9	กม.36+594	143,364	159,485	173,126	176,042
	กม.40+800	125,844	134,643	143,054	159,334

ที่มา : อำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



รูปที่ 5.2.7-2 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9

3.3.5) การปิดเส้นทางสัญจรเพื่อก่อสร้างโครงการ

1) บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ : การก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจร บริเวณ**ทางหลวงชนบท นบ.1016** ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถใช้เส้นทางเดิมได้ (ระยะทาง 400 เมตร) โดยผู้ใช้ทางจะต้องใช้ทางบริการเพื่อเดินทางเข้าสู่ถนนแก้วอินทร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร (รูปที่ 5.2.7-3)



รูปที่ 5.2.7-3 เส้นทางเลี่ยงทางหลวงชนบท นบ.1016

จากการตรวจสอบพบว่า ได้มีการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว เพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 เนื่องจากรอการส่งมอบทางบริการฯ ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2 อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจราจร และการใช้ทางเบี่ยงชั่วคราว (รูปที่ 5.2.7-4 และภาพที่ 5.2.7-3)



รูปที่ 5.2.7-4 ทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่



ภาพที่ 5.2.7-3 ป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

ต่อมา ในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2567 โครงการฯ ตอน 2 ได้ส่งมอบทางบริการฯ ให้แก่โครงการ O&M ดังนั้น ผู้รับจ้างก่อสร้าง จึงได้เปิดเส้นทางสัญจรบนทางหลวงชนบท นบ.1016 รวมทั้งได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์แนวเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดต่อหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ และประชาชนบริเวณโดยรอบให้ทราบถึงการใช้ทางบริการดังกล่าว (ภาพที่ 5.2.7-4) จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง แต่พบว่าปริมาณจราจรมากบริเวณจุดตัดทางขนานกับถนนแก้วอินทรีในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น



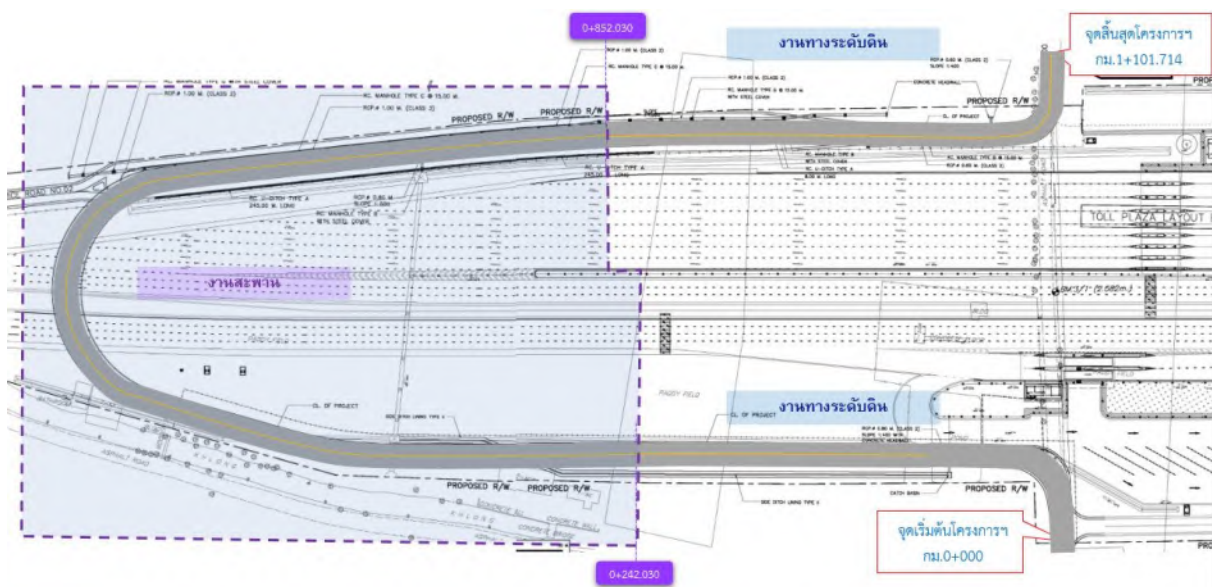
ภาพที่ 5.2.7-4 การประชาสัมพันธ์การใช้ทางคู่ขนานด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

จากการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางคู่ขนาน พบว่า เปิดใช้ทางคู่ขนานในปัจจุบันยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ แต่พบอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการมีการจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2567 ซึ่งมีสาเหตุมาจากอุปกรณ์ควบคุมรถขัดข้องทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ จนเป็นเหตุให้พุ่งเข้าชนคอนกรีตแบรีเออร์ แต่ไม่พบผู้บาดเจ็บ ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการใช้ทางเบี่ยงชั่วคราวดังกล่าว (ภาพที่ 5.2.7-5)



ภาพที่ 5.2.7-5 อุบัติเหตุบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

แนวทางการแก้ไข : กรมทางหลวงมีแผนที่จะก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทางเพื่อให้ทางหลวงชนบท นบ.1016 สามารถเชื่อมต่อกันได้ (รูปที่ 5.2.7-5 และรูปที่ 5.2.7-6) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ.2569



รูปที่ 5.2.7-5 แบบก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง



รูปที่ 5.2.7-6 ภาพจำลองการก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง

2) **บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ชะทอง** : การก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ชะทองมีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจร ถนนเชื่อมต่อระหว่างชุมชนบ้านอำผางกับชุมชนบ้านวัดทำโน (ถนนสายอำผาง-ท่าพระยา) ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถใช้เส้นทางเดิมได้ (ระยะทาง 200 เมตร) ซึ่งเดิมโครงการฯ ได้กำหนดให้ใช้ทางบริการ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร ในการเดินทางเข้าสู่ชุมชน จึงได้รับการร้องเรียนจากชุมชนทั้ง 2 แห่ง ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการปิดถนนดังกล่าว ต่อมา โครงการฯ จึงได้ดำเนินการหาหรือแนวทางการแก้ไขปัญหา ร่วมกับแขวงทางหลวงนครปฐม และผู้แทนชุมชน (เทศบาลตำบลสี่ชะทอง และผู้ใหญ่บ้าน) ซึ่งมีข้อสรุปให้ แขวงทางหลวงนครปฐมดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณจุดตัดถนนสาธารณะและถนนของโครงการ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวให้ประชาชนใช้สัญจรในระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้ทางเพิ่มความระมัดระวังในการสัญจร รวมทั้งยังไม่พบข้อร้องเรียนอื่นๆ เพิ่มเติม (ภาพที่ 5.2.7-6)



รูปที่ 5.2.7-7 ถนนเชื่อมต่อชุมชนบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ชะทอง



ป้ายไม่ยินยอมให้ปิดถนน



ทางเชื่อมต่อชุมชน



ป้ายระวังรถสวนทาง



ป้ายเตือนทางเบี่ยง

ภาพที่ 5.2.7-6 ถนนเชื่อมต่อชุมชนบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ชะทอง

3.3.6) การปรับความสูงของสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) กม.41+174LT และ กม.14+171RT

เดิมสะพานข้ามทางหลวงบริเวณดังกล่าว มีความสูง 3.0 เมตร แต่จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนการก่อสร้างโครงการเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2566 พบว่า ชุมชนในบริเวณใกล้เคียงมีข้อห่วงกังวลในการสัญจร เนื่องจากรถขนาดใหญ่ ได้แก่ รถบริการของเทศบาล และรถขนส่งของกลุ่มผู้ให้บริการโตะจีน ซึ่งอยู่ในชุมชน จะไม่สามารถลอดใต้สะพานที่มีความสูงเพียง 3.0 เมตร ได้ ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ปรับปรุงความสูงช่องลอดให้มีความสูง 4.5 เมตร โดยมีการก่อสร้างเสาตอม่อที่บริเวณเกาะกลางของถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง (รายละเอียดแสดงดัง **ภาคผนวก ฉ**) ดังนั้น ในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องปิดถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง เพื่อทำการก่อสร้างสะพานตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้ใช้ทางบริการของโครงการ เพื่อเดินทางเข้าสู่ถนนเลียบริมคลองประปา ดังรูปที่ 5.2.7-8 และได้มีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงผ่านทางผู้นำชุมชนต่างๆ รวมทั้งมีการติดป้ายเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบ โดยได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ และเปิดให้ใช้เส้นทางเดิมในการสัญจรได้ เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ที่ผ่านมา (ภาพที่ 5.2.7-7)



รูปที่ 5.2.7-8 ทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวง โครงการฯ ตอน 12



ภาพที่ 5.2.7-7 สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) กม.41+174 LT และ กม.41+171 RT

3.3.7) การเปิดทดลองใช้เส้นทาง :

ปัจจุบันกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ เป็นช่วงๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

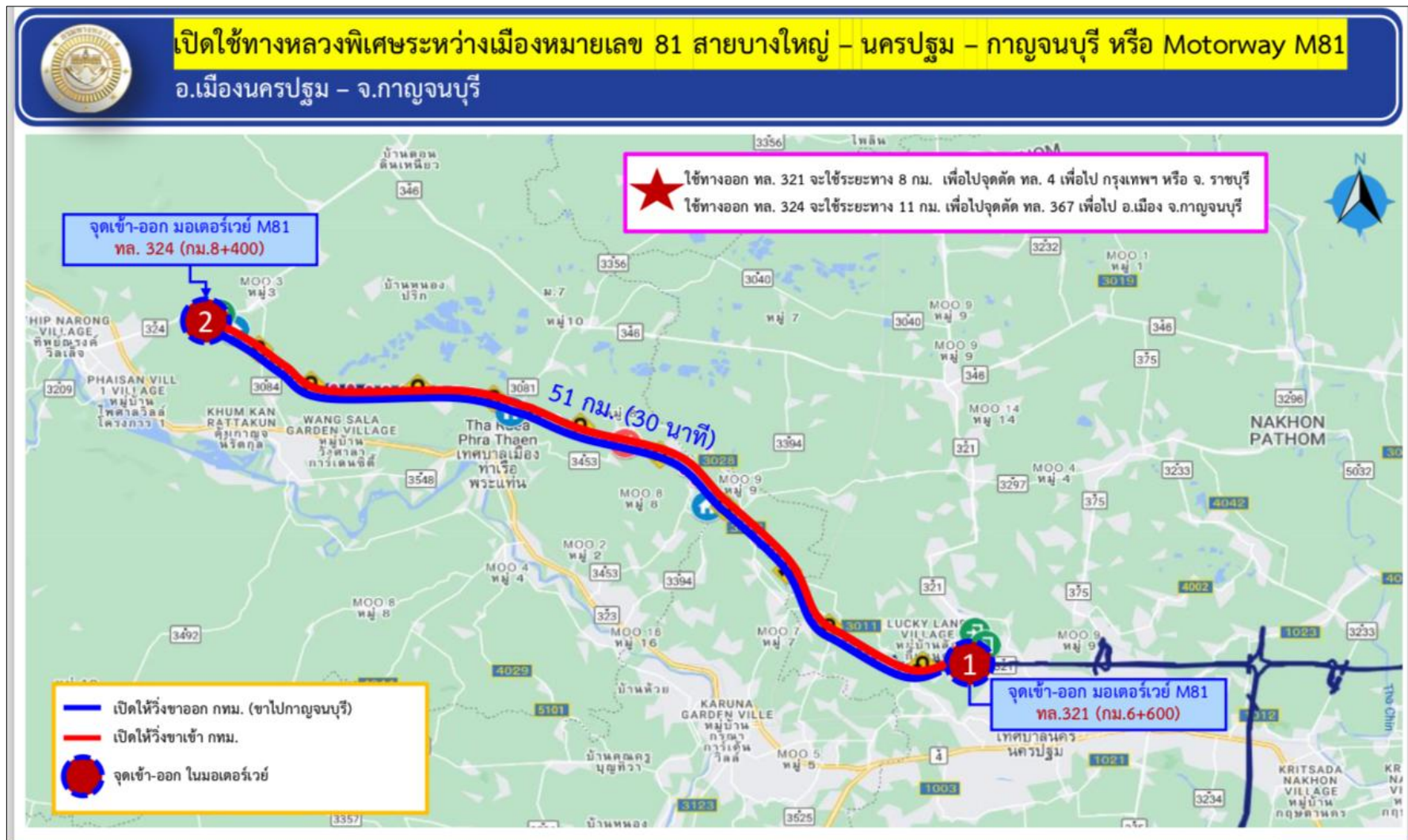
เทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567 (ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ.2566 ถึง วันที่ 3 มกราคม พ.ศ.2567) และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2567 (ระหว่างวันที่ 11-21 เมษายน พ.ศ.2567) : เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วงด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 51.06 กิโลเมตร โดยมีทางเข้า-ออก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางเข้า-ออก ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน / สายนครปฐม-สุพรรณบุรี) บริเวณ กม.6+600 และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางเข้า-ออก ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุทอง / สายกาญจนบุรี-อ.พนมทวน) บริเวณ กม.8+400 โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รูปที่ 5.2.7-9)

วันหยุดสุดสัปดาห์ : เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วง ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 51.06 กิโลเมตร โดยมีทางเข้า-ออก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางเข้า-ออก ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน / สายนครปฐม-สุพรรณบุรี) บริเวณ กม.6+600 และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางเข้า-ออก ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุทอง / สายกาญจนบุรี-อ.พนมทวน) บริเวณ กม.8+400 โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รูปที่ 5.2.7-9) โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-อาทิตย์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-จันทร์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568 (ระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2567 ถึง วันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2568) : เปิดทดลองใช้ตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 96.410 ระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2567 เวลา 01.00 น. ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2568 เวลา 24.00 น. โดยเปิดให้เข้า-ออกได้ 6 แห่ง ได้แก่ ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกล้องติดตามตรวจสอบสภาพการจราจร และกล้องตรวจจับความเร็ว (รูปที่ 5.2.7-9) และภาพที่ 5.2.7-8)

รวมทั้งตลอดการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ได้จัดให้มีจุดบริการประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง ที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก โดยแต่ละฝั่ง ประกอบด้วย สุขาชั่วคราว จำนวน 8 ห้อง (แบ่งเป็น สุขาชาย จำนวน 4 ห้อง และสุขาหญิง จำนวน 4 ห้อง) บ่อเกรอะ 2 บ่อ ถังสำรองน้ำใช้ขนาด 300 ลิตร และจุดทิ้งขยะมูลฝอย รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่จากแขวงทางหลวงกาญจนบุรี คอยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ เช่น Barrier แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายเฉพาะ 4 ล้อเท่านั้น (ภาพที่ 5.2.7-8)

สำหรับปริมาณจราจรของการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 (ระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2567 ถึง วันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณจราจรช่วงบางใหญ่-นครปฐม รวมทั้งสิ้น 276,316 คัน และช่วงนครปฐม-กาญจนบุรี รวมทั้งสิ้น 219,181 คัน โดยไม่พบปัญหาด้านการจราจรบนถนนของโครงการ



ก. ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567 และวันหยุดสุดสัปดาห์

รูปที่ 5.2.7-9 แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้



ข. ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.7-9 แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ (ต่อ)



ป้ายจำกัดเฉพาะ 4 ล้อเท่านั้น



ป้ายจำกัดความเร็ว 80 กม./ชม.



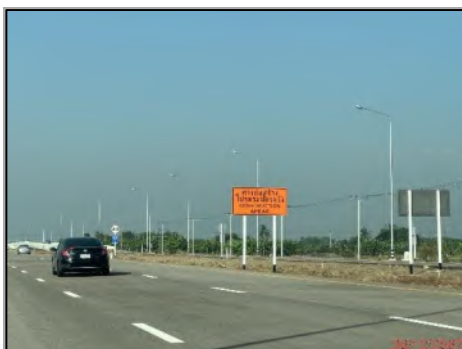
จุดบริการประชาชน กม.71+200



เบอร์โทรด่วน



ป้ายเตือน “ระวังคน”



ป้ายเตือน “ทางก่อสร้าง โปรดระมัดระวัง”



Barrier แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง

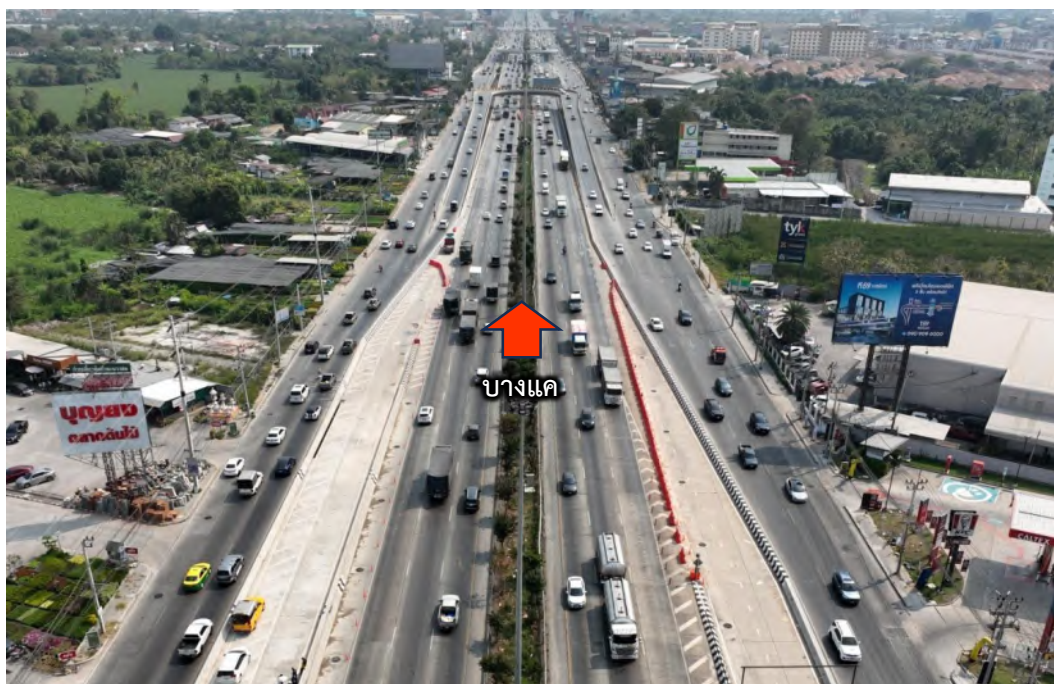
ภาพที่ 5.2.7-8 ป้ายเตือนช่วงเปิดทดลองใช้โครงการ

3.3.8) ปัญหาที่พบจากการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ :

จากการรวบรวมข้อมูลปัญหาที่พบจากการเปิดทดลองใช้งานเส้นทางร่วมกับการลงสำรวจพื้นที่ภาคสนาม พบบริเวณที่อาจมีข้อห่วงกังวลต่อการเปิดใช้เส้นทาง รวม 5 บริเวณ โดยมีรายละเอียดข้อห่วงกังวล และแนวทางการแก้ไข แยกแต่ละบริเวณ ดังนี้

(1) บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านตลิ่งชัน

จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณทางขึ้นจากทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทิศทางจากด้านตลิ่งชัน และทางลงทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทิศทางไปตลิ่งชัน พบว่า ทั้ง 2 ตำแหน่งดังกล่าว อยู่ใกล้กับสะพานกลับรถเกือกม้า ทำให้มีระยะเบี่ยงเข้า และออกช่องทางหลักทางหลวงหมายเลข 9 ประมาณ 100 เมตร รวมทั้งไม่มีช่องจราจรสำหรับเร่ง หรือ ลดความเร็ว (ACCELERATION / DECELERATION LANES) ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (รูปที่ 5.2.7-10)

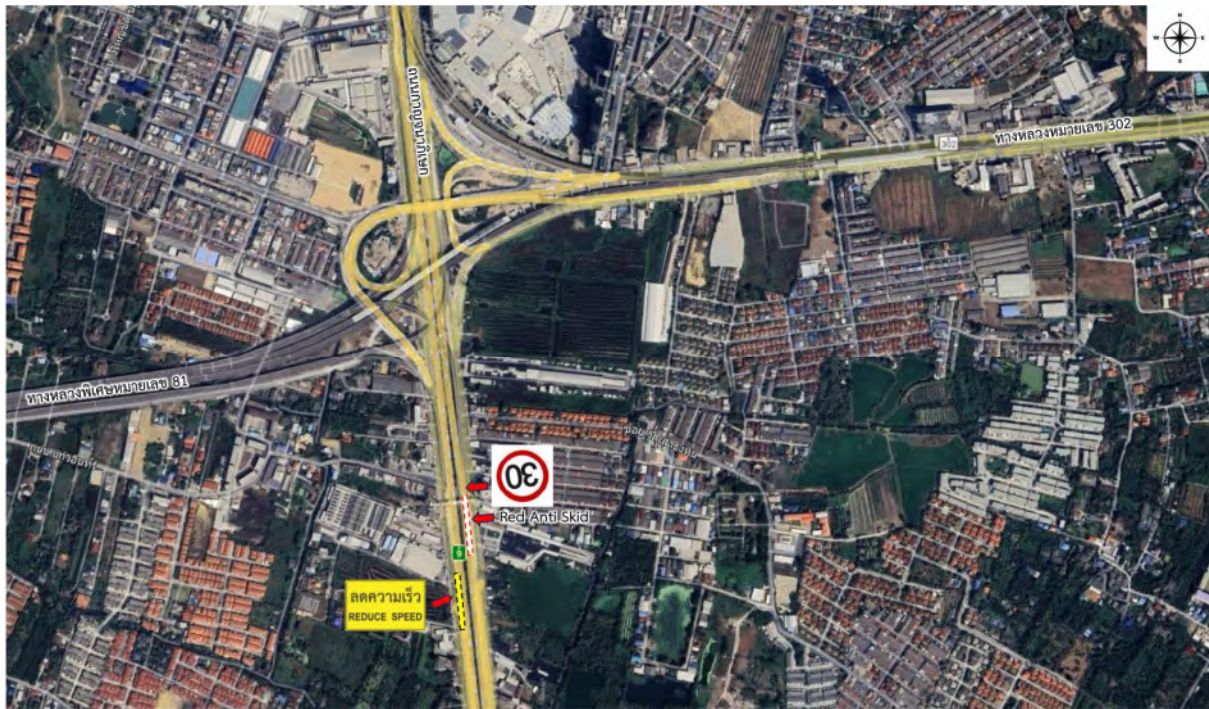


รูปที่ 5.2.7-10 สภาพปัจจุบัน บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรดำเนินการดังนี้

ทางขึ้น ควรติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงทางเข้า 150 เมตร เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่จะเข้าใช้ทางพิเศษที่มาจากทิศทางตลิ่งชันให้ลดความเร็วเนื่องจากช่องทางเข้ามีระยะทางที่สั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะเข้าช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้

ทางลง ควรทำการฉาบตัวอักษรจำกัดความเร็ว “40 , 30” ที่ผิวจราจร บริเวณช่วงทางลง เพื่อให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง เนื่องจากช่องทางออกมีระยะสั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะออกช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้ (รูปที่ 5.2.7-11)



รูปที่ 5.2.7-11 การปรับปรุงบริเวณบริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9

(2) บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง/สุพรรณบุรี

จากการตรวจสอบพบว่า ผู้ใช้ทางเกิดความสับสนในการออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่จะเดินทางไปตลิ่งชัน / สุพรรณบุรี ต้องอยู่ในช่องทางซ้าย ส่วนผู้ที่ต้องการเดินทางไปถนนรัตนธิเบศร์ ต้องอยู่ในช่องทางขวา หากอยู่ผิดช่องทางจะไม่สามารถเปลี่ยนช่องทางได้ทัน

แนวทางการแก้ไข : ควรเปิดให้รถที่มาจากทางพิเศษเข้าช่องทางหลักได้เร็วขึ้น โดยทำการร่นกำแพงคอนกรีตของทางลงทางพิเศษให้มาอยู่ที่จุดเชื่อมต่อระหว่างเชิงลาดกับทางระดับพื้น และขยับเกาะกลางทางเข้าทางหลักจากทางขนานออกไปประมาณ 150 เมตร เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางขนาน (รูปที่ 5.2.7-12)

(3) บริเวณทางออกจากทางพิเศษระหว่างเมือง (ทิศทางไปตลิ่งชัน / สุพรรณบุรี / รัตนธิเบศร์)

ลักษณะของแนวเส้นทางภายหลังออกจากด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีลักษณะเป็นทางลาดขึ้นทางยกระดับโครงการ ซึ่งมีระยะห่างจากทางออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ ประมาณ 2.8 กิโลเมตร ซึ่งผู้ที่ต้องการออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ เพื่อเดินทางไปยังทิศทางต่างๆ อาจเกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจร เนื่องจากตำแหน่งป้ายแนะนำเส้นทางอยู่ใกล้เคียงกับทางออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ หากผู้ใช้ทางที่ไม่คุ้นชินเส้นทางอาจเปลี่ยนไปใช้ช่องทางจราจรที่ถูกต้องไม่ทัน (รูปที่ 5.2.7-13)



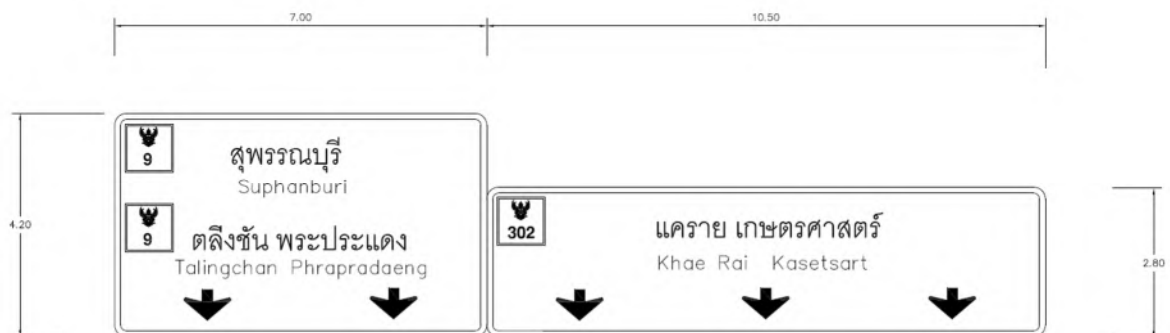
- หมายเหตุ :
- จุดเปิด เพื่อเป็นทางเข้าสำหรับรถยนต์จากทางคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 9
 - ตำแหน่งทางเข้าปัจจุบัน ซึ่งจะเสนอแนะให้ปิดทางเข้าบริเวณนี้
 - จุดเปิด เพื่อเป็นทางเข้าสำหรับรถยนต์จากทางหลวงพิเศษโครงการ

รูปที่ 5.2.7-12 รูปแบบการปรับปรุงทางเข้า ทางหลัก บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง / สุพรรณบุรี



รูปที่ 5.2.7-13 สภาพเส้นทางปัจจุบัน ภายหลังจากออกจากด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรดำเนินการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง มีลักษณะเป็น OVERHEAD SIGN ON BARRIER บนสะพานยกระดับ กม.2+650 ขวาทง เพื่อแนะนำช่องทางให้ผู้ขับขี่ทราบ (รูปที่ 5.2.7-14)



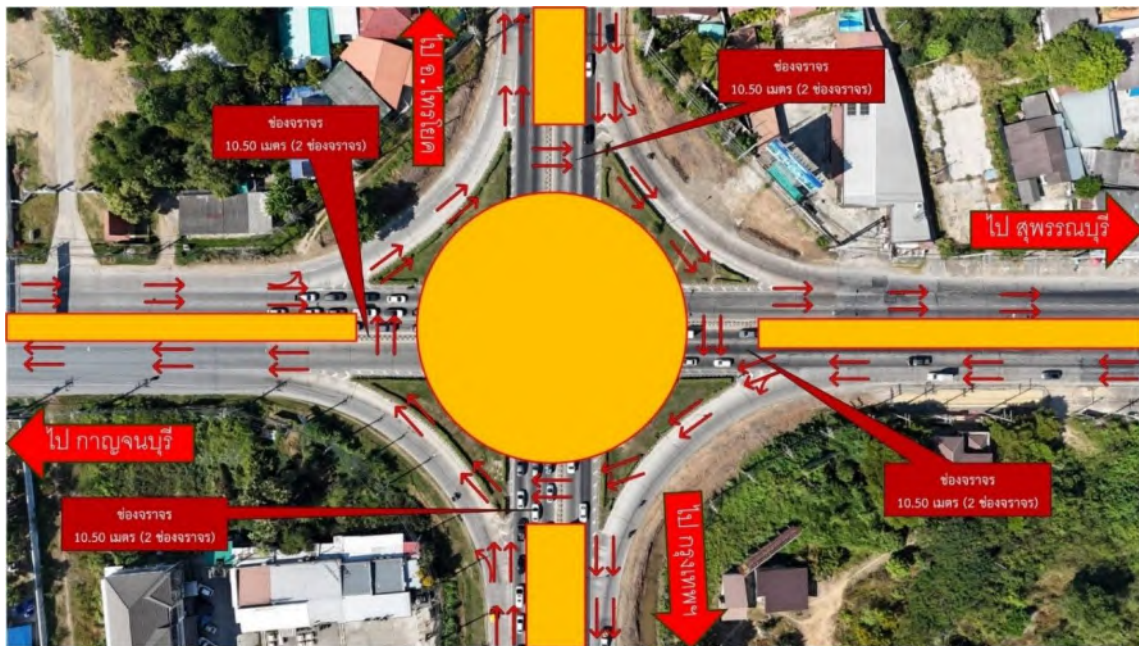
รูปที่ 5.2-7.14 ป้ายแนะนำเส้นทาง

(4) บริเวณทางหลวงหมายเลข 324 ฝั่งทางไปกาญจนบุรี
(ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567-2568)

จากการตรวจสอบพบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567-2568 ทางลงบริเวณนี้จะมีรถมุ่งหน้าไปถนนเลี้ยวเมือง (ทางหลวงหมายเลข 367) ซึ่งปัจจุบันมีกิจกรรมก่อสร้าง “โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 324 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกวงสรวร)” ซึ่งอยู่ห่างจากทางลง ทางหลวงหมายเลข 324 ประมาณ 5 กิโลเมตร (รูปที่ 5.2.7-15) โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2570 อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างดังกล่าว ได้จัดให้มีการเบี่ยงการจราจรระหว่างก่อสร้างเป็นรูปแบบวงเวียน (รูปที่ 5.2.7-16) เป็นผลให้บริเวณนี้มีปริมาณการจราจรติดขัดมาก เมื่อรถจากทางพิเศษลงมาบริเวณนี้ในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้เพิ่มขึ้นจะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น

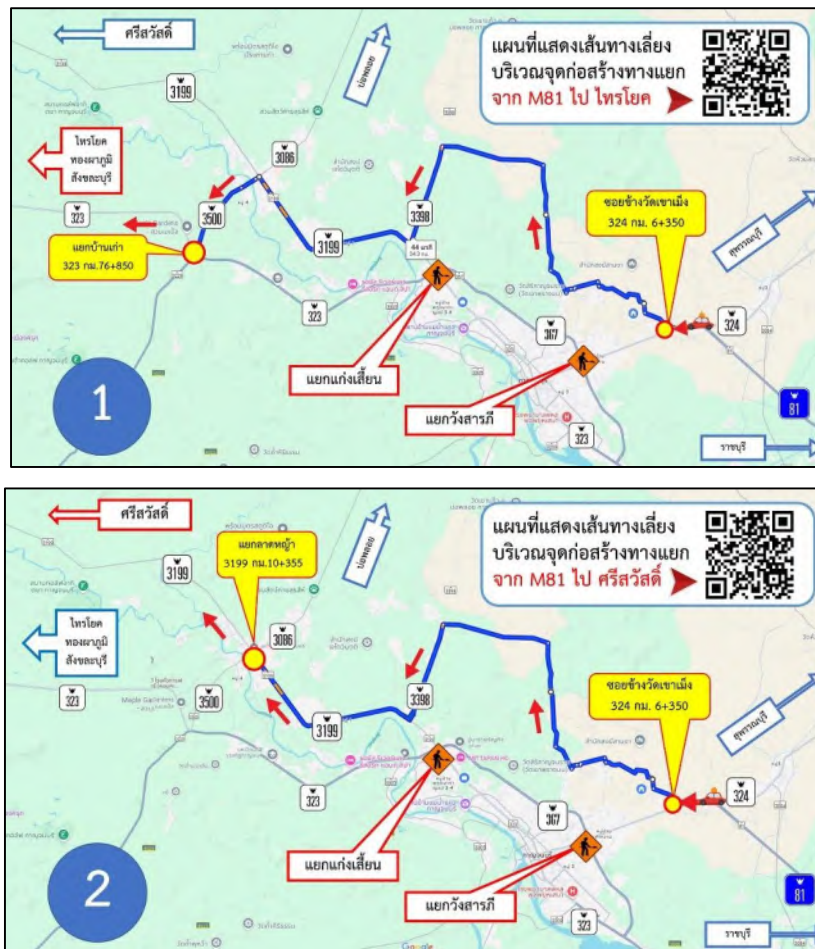


รูปที่ 5.2.7-15 ตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวงสามารมี



รูปที่ 5.2.7-16 ผังการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวงสามารมี

ปัจจุบันเส้นทางหลวงกาญจนบุรี ได้มีการประชาสัมพันธ์แนะนำทางเลี่ยงผ่านทางสื่อออนไลน์ (รูปที่ 5.2.7-17) และจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง



รูปที่ 5.2.7-17 ป้ายประชาสัมพันธ์ทางเลี่ยงเส้นทาง

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรติดตั้งแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงดังกล่าว โดยติดตั้งไว้บริเวณจุดบริการชั่วคราว (กม.77+000) (รูปที่ 5.2.7-18)



รูปที่ 5.2.7-18 ตัวอย่างแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวังสารภี

(5) จุดตัดทางบริการกับถนนแก้วอินทร์

จากการจัดการจราจรภายหลังการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 เป็นผลให้บริเวณจุดตัดทางบริการ กับ ถนนแก้วอินทร์ (รูปที่ 5.2.7-19) มีปริมาณจราจรคับคั่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า ประกอบกับลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ เป็นเหตุให้เกิดการเฉี่ยวชนกันได้ง่าย แม้ว่าจะมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรไว้แล้ว แต่การเปิดสัญญาณไฟจราจรแบบตั้งเวลา จะทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางแยก ซึ่งมีแนวทางการแก้ไขดังนี้

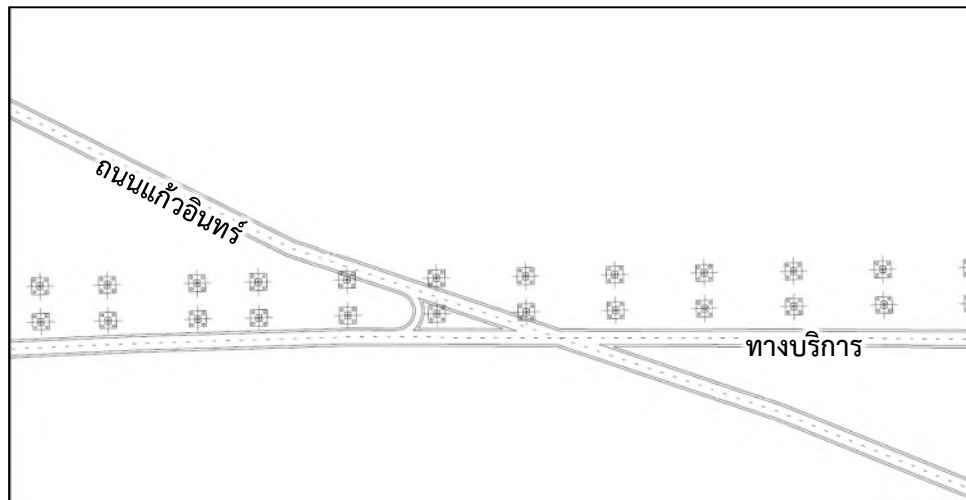


รูปที่ 5.2.7.19 บริเวณทางแยกจุดตัดถนนแก้วอินทร์กับทางบริการ

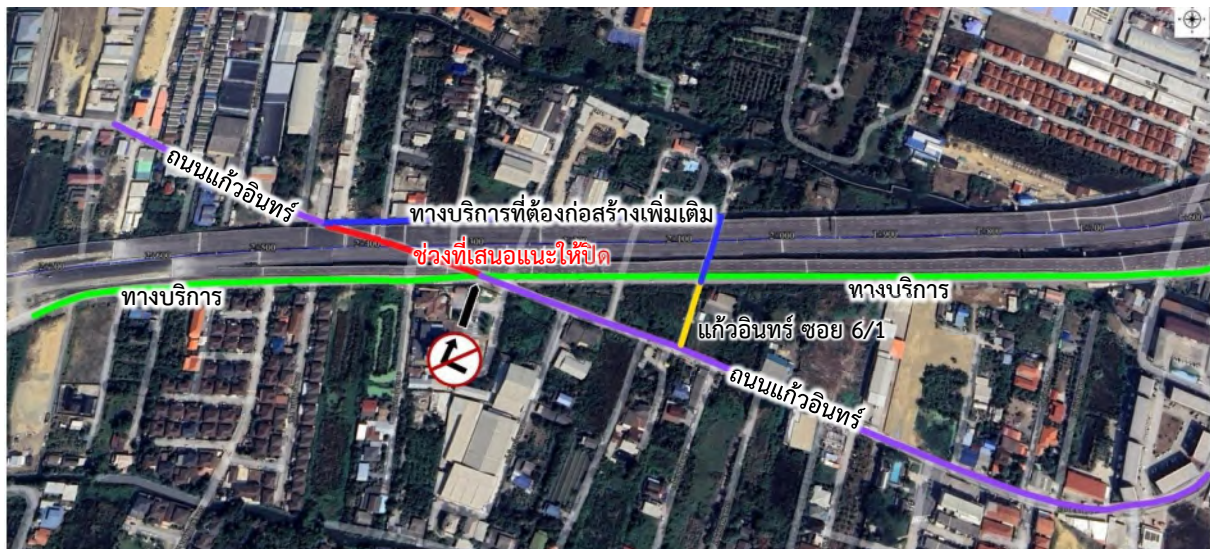
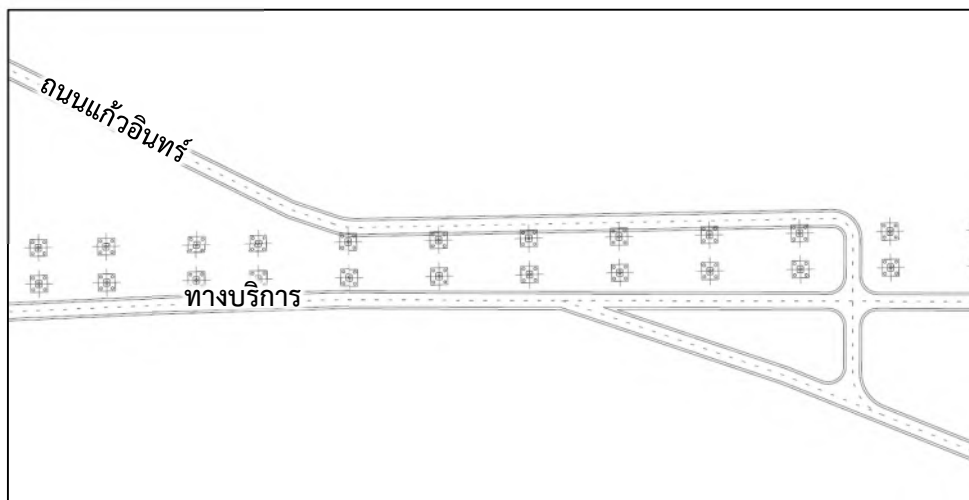
แนวทางการแก้ไขระยะสั้น :

- เปิดใช้ไฟสัญญาณจราจร ในช่วงเร่งด่วนช่วงเช้า (07.00-08.00 น.) โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการปรับเปลี่ยนไฟจราจรตามความเหมาะสมกับสภาพการจราจร
- ติดตั้งไฟกระพริบเตือน บริเวณก่อนถึงทางแยกเป็นระยะ 100 เมตร ทั้ง 4 ทิศทางการจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวังก่อนถึงบริเวณทางแยก
- ติดตั้งกล้องวงจรปิด บริเวณทางแยก เพื่อกวดขันวินัยการจราจร

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของจุดตัดทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ แขวงทางหลวงชนบทบุรีรัมย์ จึงควรประสานงานกับกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบดูแลถนนแก้วอินทร์ ในการปรับเปลี่ยนแนวของถนนแก้วอินทร์ใหม่ โดยใช้พื้นที่ใต้ทางพิเศษ และทำการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมบางส่วน ดังรูปที่ 5.2.7-20



ก. รูปแบบจุดตัดทางแยกถนนแกวอินทร์ กับทางบริการ ก่อนการปรับปรุง



ข. รูปแบบการปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแกวอินทร์ กับทางบริการ

รูปที่ 5.2.7-20 การปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแกวอินทร์ กับทางบริการ

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า การติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบว่า สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด และไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างจำเป็นต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลักโดยการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกทุกค่อนข้างมาก อาจเกิดความเสียหาย หรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การก่อสร้างทางลอดหรือทางข้าม บริเวณจุดตัดโครงข่ายถนนในช่วงการก่อสร้างได้กำหนดให้จัดทำทางเบี่ยงเพื่อหลบเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบในแง่ของความไม่สะดวกในการเดินทางและอุบัติเหตุ จากการตรวจสอบในปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ พบว่าการก่อสร้างทางขึ้นลงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 ตามการคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีการชะลอตัวของรถในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง แต่ไม่พบอุบัติเหตุของรถที่เกิดจากการก่อสร้าง

4) สรุปผลการศึกษา

สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร : สภาพการจราจรของถนนที่โครงการตัดผ่านส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถ แต่พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 มีการชะลอตัวของรถเมื่อผ่านพื้นที่ก่อสร้าง โดยโครงการได้มีการกั้นพื้นที่ก่อสร้างด้วย Barrier ชั่วคราว เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างกีดขวางช่องจราจร และคืนพื้นที่ถนนเมื่อการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จให้เร็วที่สุด ส่วนของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง และในการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่

ข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก : เนื่องจากโครงการยังไม่ได้เปิดใช้งาน จึงเป็นการรวบรวมปริมาณจราจรบนถนนสายหลักที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ได้แก่ทางหลวงหมายเลข 9 จากข้อมูลปริมาณจราจรตั้งปี พ.ศ. 2563 - พ.ศ.2566 พบว่าปริมาณจราจรมีค่าเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ใช้งานทางเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

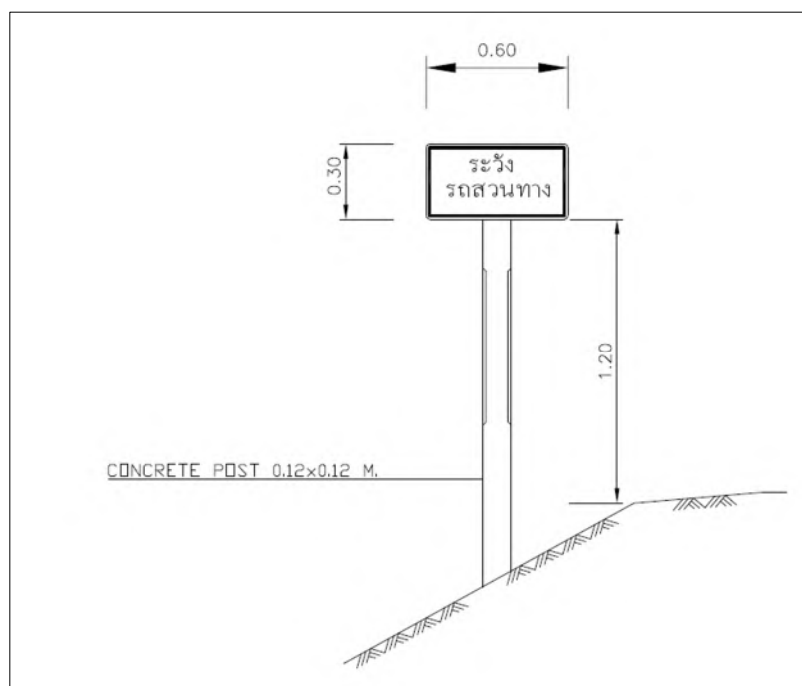
สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง ซึ่งกำหนดให้ “บริเวณอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งในทางสากลได้มีการกำหนดเกณฑ์ไว้ว่า บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวน 3 ครั้ง/ปี เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ พบว่า

บริเวณจุดตัดกับพื้นที่โครงการไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แชนจ์ระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลจากการก่อสร้างโครงการ

ส่วนผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ช่วงวันหยุดสงกรานต์ พ.ศ.2567 ถึงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 10 ครั้ง โดยมีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ รวมทั้งไม่พบบริเวณใดที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง : จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางลอดได้สะพานข้ามคลองตาดอน กม.5+860 ชำรุดเสียหาย รวมทั้งไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซล่าเซลล์ บริเวณทางลอดได้สะพานข้ามคลองตาเมือง กม.8+090 ชำรุดเสียหาย ซึ่งอยู่ระหว่างแนวทางหลวงนทบุรีดำเนินการซ่อมแซม รวมทั้งต้องจัดให้มีการตรวจตราเป็นระยะ และบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

ส่วนบริเวณทางลอดได้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+361 และ กม.4+400 ซึ่งจัดให้มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่อง ได้แก่ ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 1.80 เมตร และช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งสามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี แต่ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร รวมทั้งพบว่า ไฟฟ้าส่องสว่างไม่สามารถใช้งานได้ เนื่องจากโดนโครงกรรมสายไฟ ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่องกลับรถดังกล่าวได้ ดังนั้น อุปกรณ์งานทางที่ชำรุดดังกล่าว อยู่ระหว่างแนวทางหลวงนทบุรีดำเนินการซ่อมแซม รวมทั้งต้องจัดให้มีการตรวจตราเป็นระยะ และบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง รวมทั้งประสานงานให้กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ติดตั้งป้ายเตือนระวางรถสวนทางบริเวณก่อนเข้าจุดกลับรถ ดังรูปที่ 5.2.7-22



รูปที่ 5.2.7-22 ป้ายเตือนรถสวนทาง

การปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 : เนื่องจากการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจร บริเวณทางหลวงชนบท นบ.1016 โดยให้ผู้ใช้งานเปลี่ยนไปใช้ทางบริการ เพื่อเดินทางเข้าสู่ระบบการจราจรของถนนแก้วอินทร์ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการประชาสัมพันธ์การปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจรผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ และการลงพื้นที่เพื่อชี้แจงรายละเอียดการปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจรดังกล่าว ต่อประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่ทราบ อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงมีแผนที่จะก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อให้ทางหลวงชนบท นบ.1016 สามารถเชื่อมต่อกันได้ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ.2569

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบพบว่า การปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจรดังกล่าว เป็นผลให้ บริเวณจุดตัดของทางบริการกับถนนแก้วอินทร์ จะมีปริมาณจราจรคับคั่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า (ระหว่างเวลา 07.00-08.00 น.) ประกอบกับลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ เป็นเหตุให้เกิดการเฉี่ยวชนกันได้ง่าย แม้ว่าจะมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรไว้แล้ว แต่การเปิดสัญญาณไฟจราจรแบบตั้งเวลา จะทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางแยก ซึ่งมีแนวทางการแก้ไขดังนี้

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น :

- เปิดใช้ไฟสัญญาณจราจร ในช่วงเร่งด่วนช่วงเช้า (07.00-08.00 น.) โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการปรับเปลี่ยนไฟจราจรตามความเหมาะสมกับสภาพการจราจร
- ติดตั้งไฟกระพริบเตือน บริเวณก่อนถึงทางแยกเป็นระยะ 100 เมตร ทั้ง 4 ทิศทางการจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวังก่อนถึงบริเวณทางแยก
- ติดตั้งกล้องวงจรปิด บริเวณทางแยก เพื่อ رصدชั้นวินัยการจราจร

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของจุดตัดทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ แขวงทางหลวงธนบุรี จึงควรประสานงานกับกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบดูแลถนนแก้วอินทร์ ในการปรับเปลี่ยนแนวของถนนแก้วอินทร์ใหม่ โดยใช้พื้นที่ได้ทางพิเศษ และทำการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมบางส่วน ดังรูปที่ 5.2.7-20

การเปิดทดลองใช้เส้นทาง : ปัจจุบันกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการเป็นช่วงเวลา ตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (**วันศุกร์-จันทร์**) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ เป็นใช้ช่วงด่านนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านกาญจนบุรี ระยะทาง 51 กิโลเมตร และช่วง**เทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568 (ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ.2567 ถึง วันที่ 3 มกราคม พ.ศ.2568)** เปิดทดลองใช้ตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 96.410 กิโลเมตร ระหว่างวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2567 เวลา 01.00 น. ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2568 เวลา 24.00 น. โดยเปิดให้เข้า-ออกได้ 6 แห่ง ได้แก่ ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีจุดบริการประชาชน กม.71+200 โดยจากการตรวจสอบพบว่าการติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ ตลอดแนวเส้นทาง และผิวจราจรอยู่ในสภาพดี สำหรับข้อห่วงกังวลจากการเปิดทดลองใช้เส้นทางโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) **บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ฝั่งไปทางตลิ่งชัน** เนื่องจากทางขึ้น และทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทิศทางตลิ่งชัน ทั้ง 2 ตำแหน่ง อยู่ใกล้กับสะพานกลับรถเกือกม้า ทำให้มีระยะเบี่ยงเข้า และออกช่องทางหลักทางหลวงหมายเลข 9 ประมาณ 100 เมตร รวมทั้งไม่มีช่องจราจรสำหรับเร่ง หรือ ลดความเร็ว (ACCELERATION / DECELERATION LANES) ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีข้อเสนอแนะต่อการปรับปรุง ดังนี้

(1.1) **ทางขึ้น** ควรติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงทางเข้า 150 เมตร เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่จะเข้าใช้ทางพิเศษที่มาจากทิศทางตลิ่งชันให้ลดความเร็วเนื่องจากช่องทางเข้ามีระยะทางที่สั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะเข้าช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้

(1.2) **ทางลง** ควรทำการฉาบน้ำอักษรจำกัดความเร็ว “40 , 30” ที่ผิวจราจร บริเวณช่วงทางลง เพื่อให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง เนื่องจากช่องทางออกมีระยะสั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะออกช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้

(2) บริเวณทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ฝั่งทางไปสุพรรณบุรี จากการตรวจสอบพบว่า ผู้ใช้ทางเกิดความสับสนในการออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่จะเดินทางไปตลิ่งชัน / สุพรรณบุรี ต้องอยู่ในช่องทางซ้าย ส่วนผู้ที่ต้องการเดินทางไปถนนรัตนธิเบศร์ ต้องอยู่ในช่องทางขวา หากอยู่ผิดช่องทางจะไม่สามารถเปลี่ยนช่องทางได้ทัน จึงควรเปิดให้รถที่มาจากทางพิเศษเข้าช่องทางหลักได้เร็วขึ้น โดยทำการร่นกำแพงคอนกรีตของทางหลวงพิเศษให้มาอยู่ที่จุดเชื่อมต่อระหว่างเชิงลาดกับทางระดับพื้น และขยับเกาะกลางทางเข้าทางหลักจากทางขวานออกไปประมาณ 150 เมตร เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางขวาน

(3) บริเวณช่องทางออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทิศทางไปตลิ่งชัน สุพรรณบุรี และถนนรัตนธิเบศร์) จากการตรวจสอบพบว่า ทางลงบริเวณนี้อยู่ใกล้เคียงกับตลาดขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีปริมาณการจราจรบนช่องทางคู่ขนานมาก เมื่อมีรถจากทางพิเศษลงมาบริเวณนี้เพิ่มขึ้นจะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น แม้ว่าจะมีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางไว้แล้วแต่เนื่องจากความไม่คุ้นชิน โดยเฉพาะผู้ที่ต้องการเดินทางไปตลิ่งชัน ต้องอยู่ที่ช่องทางซ้าย ซึ่งขัดกับความรู้สึกของผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวขวา เพื่อเดินทางไปตลิ่งชัน จึงทำให้ผู้ขับขี่บางส่วนหลงเส้นทาง จึงควรฉาบตัวอักษร “สุพรรณบุรี” “ตลิ่งชัน” “รัตนธิเบศร์” เกษตรศาสตร์” ไว้ที่ผิวจราจรเพื่อช่วยไม่ให้ผู้ขับขี่สับสน

(4) บริเวณทางหลวงหมายเลข 324 ฝั่งทางไปกาญจนบุรี (ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567-2568) จากการตรวจสอบพบว่า ทางลงบริเวณนี้จะมุ่งหน้าไปถนนเลี้ยวเมือง (ทางหลวงหมายเลข 367) ซึ่งปัจจุบันมีกิจกรรมก่อสร้าง “โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 324 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกวงสารภี)” มีการเบี่ยงการจราจรระหว่างก่อสร้างเป็นรูปแบบวงเวียน เป็นผลให้บริเวณนี้มีปริมาณการจราจรติดขัดมาก เมื่อรถจากทางพิเศษลงมาบริเวณนี้ในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้เพิ่มขึ้นจะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ซึ่งแนวทางหลวงกาญจนบุรี มีการประชาสัมพันธ์แนะนำทางเลี้ยว และจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกกับผู้ใช้งาน และเมื่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จจะไม่พบปัญหาการจราจรติดขัด

5.2.8 เศรษฐกิจและสังคม

1) วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

2.2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขอวิเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยมีขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม รวม 131 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด 8 อำเภอ 29 ตำบล ดังตารางที่ 5.2.8-1 และรูปที่ 5.2.8-1

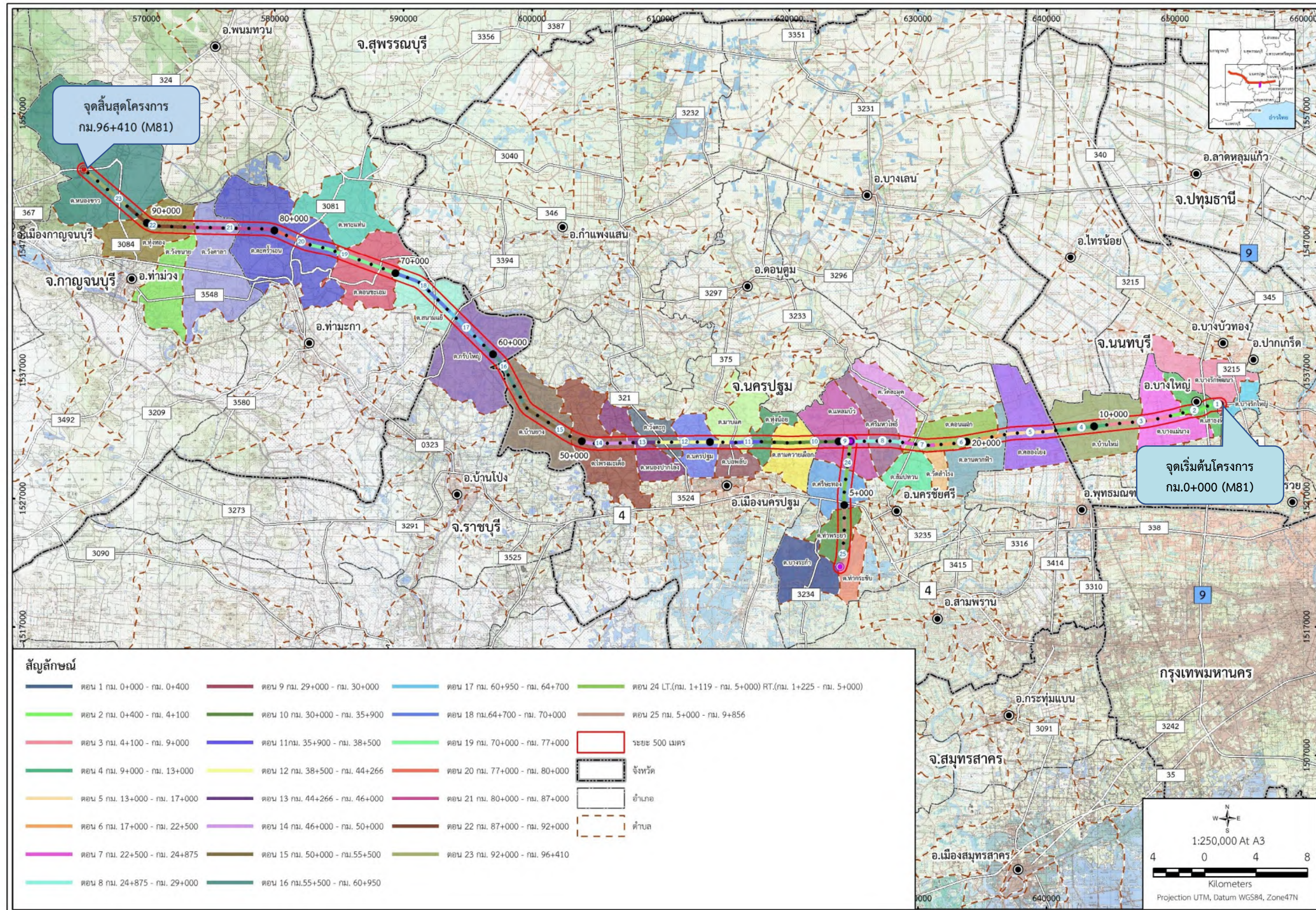
ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Line)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก หมู่ 4 บ้านบางแพรก หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์ หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี หมู่ 14 บ้านกฤษดา (หมู่บ้านกฤษฐานคร 10) หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง (หมู่บ้านรุ่งเรือง 5)
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเดื่อ
	บางใหญ่	เสาธงหิน (เทศบาลตำบล เสาธงหิน)	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด (หมู่บ้านนันทนิชา หมู่บ้านอินตัมบางใหญ่ หมู่บ้านชีชากร หมู่บ้านมณฑล 4) หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา (หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่) หมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ (หมู่บ้านชนกาญจน์)

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Line) (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางใหญ่	บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองทางเขน หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง หมู่ 6 บ้านบางไทร หมู่ 7 บ้านโรงหมู หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด หมู่ 12 บ้านบางโค หมู่ 15 บ้านบางกระบือ (หมู่บ้านพญา 76) หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด
นครปฐม	พุทธมณฑล	คลองโยง (เทศบาลตำบล คลองโยง)	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์ หมู่ 4 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ 3 หมู่ 5 บ้านดอนทอง (หมู่บ้านเอกสยาม)
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซื่อน หมู่ 3 บ้านคลองตาอู้น หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน
		ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก หมู่ 2 บ้านลำทหาร หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์ หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา
		สัมปทวน	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ หมู่ 5 บ้านต้นลาน
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 3 บ้านท้องไทร หมู่ 4 บ้านลาดสะแก หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย
	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 4 บ้านหนองจอก หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่ บ้านลาดสะแก

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Line) (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบชบา หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก หมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า หมู่ 10 บ้านนาหุบ
		บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง หมู่ 7 บ้านวัดกลาง หมู่ 9 บ้านในค่าย
		บ้านยาง	หมู่ 7 บ้านยางปราสาท หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ บ้านหนองกระโดน บ้านหนองไม้แดง
		โพรงมะเดื่อ (เทศบาลตำบล โพรงมะเดื่อ)	บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านใหม่ บ้านหนองนางแซ่ บ้านหนองหมา
		มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก หมู่บ้านจันทรวงศ์ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 8 บ้านห้วยชัน หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม หมู่ 11 บ้านคูมหัก
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว หมู่ 2 บ้านวังตะกู หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 6 บ้านกิโหลท่า หมู่ 7 บ้านท่าขี้เหล็ก หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน หมู่ 5 บ้านรางกระโดน หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ หมู่ 8 บ้านกกโก
		หนองปากโลง	หมู่ 1 บ้านดอนประดู่ หมู่ 2 บ้านรางจิก

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Line) (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน หมู่ 7 บ้านหนองผัก หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหลเผือก หมู่ 5 บ้านอกระทุง หมู่ 6 บ้านสนามแย้ หมู่ 7 บ้านสนามแย้
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุม หมู่ 9 บ้านดอนกลาง
		ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด หมู่ 12 บ้านห้วยท่าช้าง หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ หมู่ 14 บ้านสันติสุข
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง หมู่ 5 บ้านป่าดิบ หมู่ 7 บ้านรางจิก หมู่ 8 บ้านลานทอง
		หนองขาว	หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง หมู่ 7 บ้านรางจิก
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก หมู่ 8 บ้านป่าดิบ หมู่ 10 บ้านวังทอง
4 จังหวัด	8 อำเภอ	29 ตำบล	131 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 5.2.8-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ

2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ (รูปที่ 5.2.8-2 และ รูปที่ 5.8.2-3)

2.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่างๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และยังมีบทบาทในการชักนำ โน้มน้าว สมาชิกในชุมชนในการกระทำการสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุน และ/หรือโต้แย้งกิจกรรมของโครงการได้เช่นเดียวกัน ในการสำรวจครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มผู้นำชุมชนเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

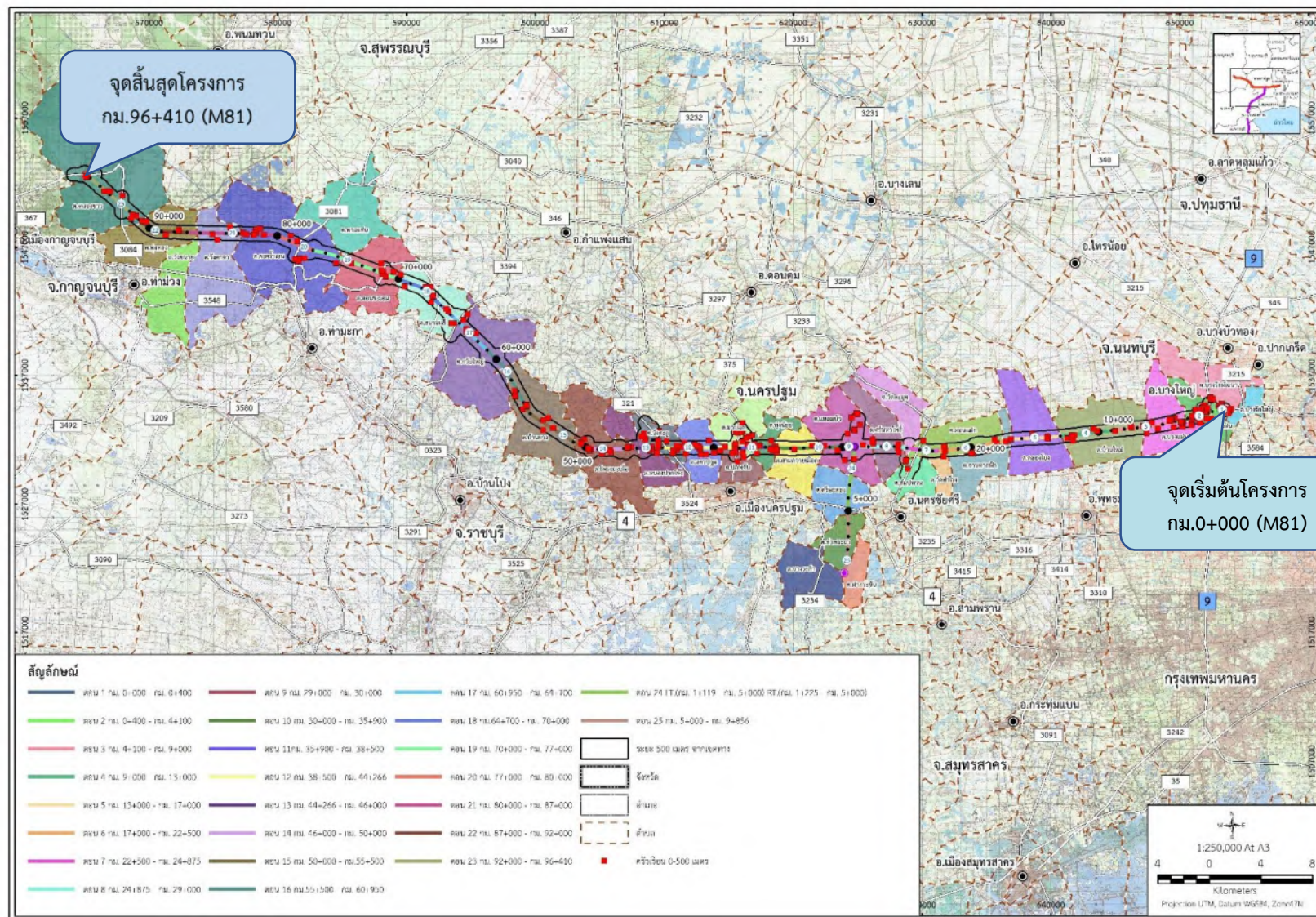
(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชน หรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้าน นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

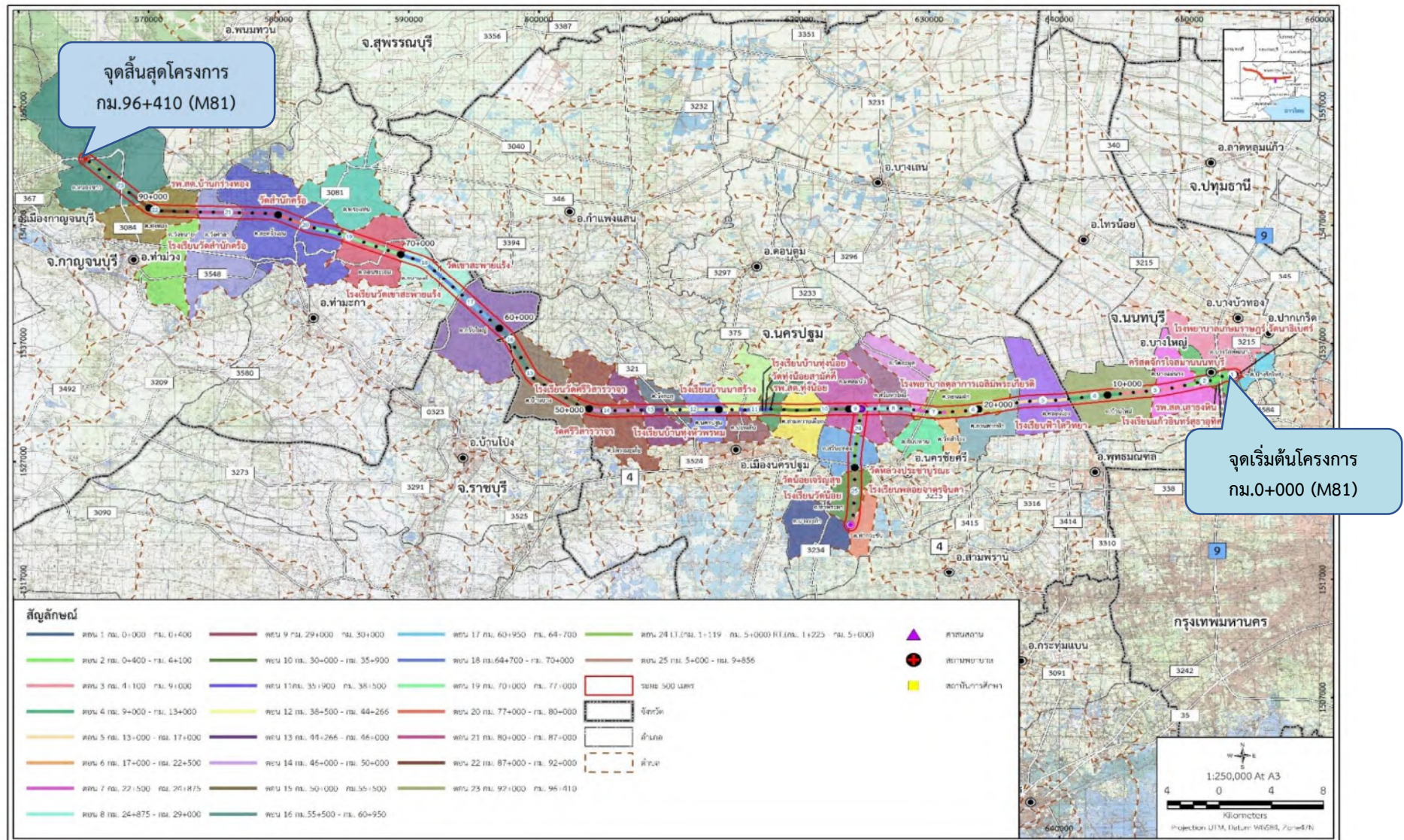
2.3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ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

2.3.5) กลุ่มผู้ใช้ทาง : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้าง เนื่องจากมีการปิดเส้นทางสัญจร เพื่อทำการก่อสร้างด้านบางใหญ่ โดยจะดำเนินการสอบถามเฉพาะผู้ใช้ทางที่ใช้ทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) จำนวน 100 ราย

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



รูปที่ 5.2.8-2 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา (Main Line)



รูปที่ 5.2.8-3 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (Main line)

2.4.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : ได้ใช้วิธีการสำรวจตามรายงาน EIA ด้วยการดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก รวม **138 ตัวอย่าง** ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่ง	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านบางแพรก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 14 บ้านกฤษดา (หมู่บ้าน กฤษฏานคร 10)	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง (หมู่บ้าน รุ่งเรือง 5)	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเดื่อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
	บางใหญ่	เสาธงหิน	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านนนท์นิชา	นิติบุคคล	1
			หมู่บ้านอินดีบางใหญ่	นิติบุคคล	1
			หมู่บ้านชิชากร	นิติบุคคล	1
			หมู่บ้านมณฑล 4	นิติบุคคล	1
			หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	ประธานชุมชน	1
			หมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านธนากาญจน์	ประธานชุมชน	1
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองแกเขน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านบางไทร	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านโรงหม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูวัด	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านคลองบางคูวัด	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 12 บ้านบางโค	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 15 บ้านบางกระปือ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านพญา 76	นิติบุคคล	1
			หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระปือ 3	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูวัด	ผู้ใหญ่บ้าน	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่ง	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นนทบุรี	บางใหญ่	บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองกางเขน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
นครปฐม	พุทธมณฑล	คลองโยง	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านดอนทอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านเอกสยาม	ประธานชุมชน	1
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านบางตาอุ้น	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านลำทหาร	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านท้องไทร	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านลาดสะแก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		สัมปทวย	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านต้นลาน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 2 บ้านลาดสะแก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านหนองจอก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขบา	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 10 บ้านนาหุบ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		ปอปลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านวัดกลาง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านในค่าย	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		บ้านยาง	หมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านยางปราสาท	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	ผู้ใหญ่บ้าน	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่ง	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นครปฐม	เมืองนครปฐม	โพรงมะเดื่อ	หมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 11 บ้านหนองหมา	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 13 บ้านหนองนางแซ่	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 15 บ้านใหม่	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		มาบแค	หมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านอุทัย	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่บ้านจันทรภานต์	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านห้วยชัน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		วังตะกู่	หมู่ 11 บ้านคุดหัก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านวังตะกู่	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		หนองปากโลง	หมู่ 6 บ้านกิโหลห้า	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านท่าซี้เหล็ก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 1 บ้านดอนประตู	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านรางจิก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านรางกระโดน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านสามควายเผือก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านกกโก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านหนองฟัก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแร่	ผู้ใหญ่บ้าน	
			หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหล เผือก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านอ้อกระทุง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านสนามแย้	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านสนามแย้	ผู้ใหญ่บ้าน	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่ง	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแร่	ผู้ใหญ่บ้าน	
			หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหล เผือก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านอ้อกระทุง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านสนามแย้	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านสนามแย้	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านดอนกลาง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 12 บ้านห้วยทำนัง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 14 บ้านสันติสุข	ผู้ใหญ่บ้าน	1
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 5 บ้านป่าดิบ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านลานทอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		หนองขาว	หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 7 บ้านรางจิก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 1 บ้านหนองขาว	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 11 บ้านรางจัน	ผู้ใหญ่บ้าน	1
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 8 บ้านป่าดิบ	ผู้ใหญ่บ้าน	1
			หมู่ 10 บ้านวังทอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง รวมทั้งหมด 31 แห่ง ดังนี้

- (1) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์
- (2) คริสตจักรใจสมานนนทบุรี
- (3) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล
- (4) คริสตจักรแสงสันติภาพ
- (5) โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ

- (6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน
- (7) โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ
- (8) โรงเรียนฟ้าไสลวิทยา (ประถมศึกษา)
- (9) โรงเรียนเดชอนุสรณ์
- (10) วัดบ้านทุ่งน้อย
- (11) วัดทุ่งน้อยสามัคคี
- (12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย
- (13) โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย
- (14) วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)
- (15) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค
- (16) วัดพะเนียงแตก
- (17) โรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์
- (18) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม
- (19) โรงเรียนบ้านนาสร้าง
- (20) โรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม
- (21) วัดศรีวิสารวาจา
- (22) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา
- (23) โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่
- (24) โรงเรียนกรับใหญ่วังอ้อกุลกลกิจพิทยาคม
- (25) โรงเรียนวันมหาราชพาณิชย์เขาวงศ์
- (26) วัดเขาสะพายแรง
- (27) โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง
- (28) วัดสำนักคร้อ
- (29) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ
- (30) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง
- (31) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง

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

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

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน

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

จากการตรวจสอบข้อมูลจำนวนประชากร จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 20,718 หลังคาเรือน เมื่อแทนค่าในสูตร จะได้จำนวนตัวอย่างอย่างน้อย 393 ตัวอย่าง

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{20,718}{1 + [(20,718)(0.05^2)]}$$

$$= 392.75$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 392.75 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

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

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (393 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (20,718 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$\frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(393)}{20,718}$$

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวน ตัวอย่างจาก การคำนวณ	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	20	0.38	1
			หมู่ 4 บ้านบางแพรก	18	0.34	1
			หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	261	4.94	5
			หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	54	1.02	2
			หมู่ 14 บ้านกฤษดา	248	4.70	5
			หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	186	3.52	4
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเดื่อ	44	0.83	1
	บางใหญ่	เสาธงหิน	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ	237	4.49	5
			หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด	904	17.12	18
			หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	1,093	20.70	21
			หมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ	556	10.53	11

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวน ตัวอย่างจาก การคำนวณ	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นนทบุรี	บางใหญ่	บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองกางเขน	801	15.17	16
			หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	33	0.63	1
			หมู่ 6 บ้านบางไทร	80	1.52	2
			หมู่ 7 บ้านโรงหมู	24	0.45	1
			หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด	25	0.47	1
			หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด	34	0.64	1
			หมู่ 12 บ้านบางโค	1,355	25.67	26
			หมู่ 15 บ้านบางกระบือ	156	2.95	3
			หมู่ 18 บ้านปลายคลองบาง กระบือ 3	67	1.27	1
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี	33	0.63	1
			หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	108	2.05	3
			หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	117	2.22	3
			หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	12	0.23	1
			หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา	74	1.40	2
			หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	33	0.63	1
			หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	117	2.22	3
			หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ ประเสริฐ	44	0.83	1
			หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด	33	0.63	1
	พุทธมณฑล	คลองโยง	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	103	1.95	2
			หมู่ 3 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ	47	0.89	1
			หมู่ 5 บ้านดอนทอง	351	6.65	7
นครปฐม	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อ	204	3.86	4
			หมู่ 3 บ้านคลองตาอู่น	278	5.27	6
			หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน	3	0.06	1
		ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก	59	1.12	2
			หมู่ 2 บ้านลำทหาร	23	0.44	1
			หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า	80	1.52	2
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	94	1.78	2
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	42	0.80	1
			หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	140	2.65	3
		สัมปทวย	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	90	1.70	2
			หมู่ 5 บ้านต้นลาน	85	1.61	2
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง	28	0.53	1
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	36	0.68	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	201	3.81	4
			หมู่ 3 บ้านท้องไทร	49	0.93	1
			หมู่ 4 บ้านลาดสะแก	33	0.63	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	372	7.05	8

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวน ตัวอย่างจาก การคำนวณ	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 2 บ้านลาดสะแก	233	4.41	5
			หมู่ 4 บ้านหนองจอก	30	0.57	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	224	4.24	5
			หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	321	6.08	7
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขา	4	0.08	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	408	7.73	8
			หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	3	0.06	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งเฒ่าเต่า	33	0.63	1
			หมู่ 10 บ้านนาหุบ	280	5.30	6
		บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง	520	9.85	10
			หมู่ 7 บ้านวัดกลาง	14	0.27	1
			หมู่ 9 บ้านในค่าย	89	1.69	2
		บ้านยาง	หมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	169	3.20	4
			หมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	35	0.66	1
			หมู่ 7 บ้านยางปราสาท	36	0.68	1
			หมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	75	1.42	2
			หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง	4	0.08	1
			หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	151	2.86	3
		โพรงมะเดื่อ	หมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	349	6.61	7
			หมู่ 11 บ้านหนองหมา	174	3.30	4
			หมู่ 13 บ้านหนองนางแซ่	108	2.05	3
			หมู่ 15 บ้านใหม่	318	6.02	7
			หมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	133	2.52	3
		มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย	52	0.98	1
			หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	31	0.59	1
			หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	334	6.33	7
			หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	253	4.79	5
			หมู่ 8 บ้านห้วยชัน	403	7.63	8
			หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	309	5.85	6
			หมู่ 11 บ้านดุมหัก	14	0.27	1
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	8	0.15	1
			หมู่ 2 บ้านวังตะกู	278	5.27	6
			หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	23	0.44	1
			หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	16	0.30	1
			หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	230	4.36	5
			หมู่ 6 บ้านกิโลห้า	457	8.66	9
		วังตะกู	หมู่ 7 บ้านท่าซี้เหล็ก	162	3.07	4
			หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	264	5.00	5
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน	196	3.71	4
			หมู่ 5 บ้านรางกระโดน	248	4.70	5
			หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	143	2.71	3
			หมู่ 8 บ้านกกโก	50	0.95	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวน ตัวอย่างจาก การคำนวณ	แผนการเก็บ ตัวอย่าง		
นครปฐม	เมืองนครปฐม	หนองปากโลง	หมู่ 1 บ้านดอนประดู่	444	8.41	9		
			หมู่ 2 บ้านรางจิก	71	1.34	2		
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	235	4.45	5		
			หมู่ 5 บ้านหนองกลางด่าน	93	1.76	2		
			หมู่ 7 บ้านหนองฟัก	65	1.23	2		
			หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	95	1.80	2		
			หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	67	1.27	2		
กาญจนบุรี	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง	220	4.17	5		
			หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	226	4.28	5		
			หมู่ 5 บ้านป่าดิบ	143	2.71	3		
			หมู่ 8 บ้านลานทอง	40	0.76	1		
		หนองขาว	หมู่ 1 บ้านหนองขาว	6	0.11	1		
			หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	254	4.81	5		
			หมู่ 7 บ้านรางจิก	73	1.38	2		
			หมู่ 11 บ้านรางจัน	171	3.24	4		
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก	1	0.02	1		
			หมู่ 8 บ้านป่าดิบ	38	0.72	1		
			หมู่ 10 บ้านวังทอง	167	3.16	4		
			ท่ามะกา	ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	1	0.02	1
					หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	58	1.10	2
		หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ			0	0.00	0	
		หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด			2	0.04	1	
		หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน			45	0.85	1	
		หมู่ 9 บ้านดอนกลาง			347	6.57	7	
	ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	81	1.53	2			
		หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	47	0.89	1			
		หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	192	3.64	4			
		หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	31	0.59	1			
		หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	38	0.72	1			
		หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด	98	1.86	2			
		หมู่ 12 บ้านห้วยท่าช้าง	5	0.09	1			
		หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ	1	0.02	1			
	สนามแย้	หมู่ 14 บ้านสันติสุข	278	5.27	6			
		หมู่ 1 บ้านเด่น	25	0.47	1			
		หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง	194	3.67	4			
		หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	208	3.94	4			
		หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหล เผือก	56	1.06	2			
		หมู่ 5 บ้านออกกระทุ้ง	177	3.35	4			
		หมู่ 6 บ้านสนามแย้	14	0.27	1			
	หมู่ 7 บ้านสนามแย้	144	2.73	3				
รวม				20,718	392.42	458		

(4) **กลุ่มผู้ใช้ทาง** : จากการทบทวนข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรของสำนักปริมาณจราจรของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในปี พ.ศ.2566 บริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 9 (กม.36+900) - คลองก้านันจิตร ซึ่งเป็นจุดสำรวจที่ใกล้บริเวณที่ปิดเส้นทางสัญจร นบ.1016 โดยมีปริมาณจราจรเฉลี่ย 7,045 คัน โดยดำเนินการสำรวจที่บริเวณถนนแก้วอินทร์ เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนได้ และกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 90 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.10) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

$$n = \frac{n_1 n}{N} \quad \text{-----}(1)$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน (7,045 คัน)

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

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{7,045}{1 + [(7,045)(0.10^2)}$$

$$= 98.60$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 99 ตัวอย่าง ดังนั้น ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ทางจำนวน 100 ตัวอย่าง โดยเก็บตัวอย่างทั้งสองฝั่ง ฝั่งละ 50 ตัวอย่าง

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น 627 ตัวอย่าง สามารถสรุปได้ดังนี้

1. กลุ่มผู้นำชุมชน	138	ตัวอย่าง
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	31	ตัวอย่าง
3. กลุ่มครัวเรือน	458	ตัวอย่าง
4. กลุ่มผู้ใช้ทาง	100	ตัวอย่าง
รวม	727	ตัวอย่าง

2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ จะใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.2.8-2

2.6) การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็นเช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ

ตารางที่ 5.2.8-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลทั่วไป ของผู้ให้สัมภาษณ์	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิลำเนาเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ
สถานภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินทุน - การออมของครัวเรือน 	-

ตารางที่ 5.2.8-3 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน - จำนวนประชากรในหมู่บ้าน - ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน - การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา - ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน - การประกอบอาชีพหลักของชุมชน - การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมภายในหน่วยงาน - จำนวนผู้ใช้พื้นที่/ใช้บริการ - ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม - ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด 	-	-
ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย การถือครองที่ดิน และ ทรัพย์สินของครัวเรือน	-	-	-	-
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน ของหมู่บ้าน/ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง 	-	<ul style="list-style-type: none"> - การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง 	-

ตารางที่ 5.2.8-3 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลการเดินทาง	-	<ul style="list-style-type: none"> - การใชยานพาหนะในการเดินทาง - วัดจุดประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - การใชยานพาหนะในการเดินทาง - วัดจุดประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - วัดจุดประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - การรับรู้ข่าวสารการปิดเส้นทางสัญจร - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของการปิดเส้นทางสัญจร - ความคิดเห็นต่อการปิดเส้นทางสัญจร - ผลกระทบจากการปิดเส้นทางสัญจร
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน - สถานพยาบาลที่ปรึกษา 	-
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	-
สภาพปัญหา/ผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	- ข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

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

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือ โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบการทำความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- กลุ่มครัวเรือน จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชน เพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ

- กลุ่มผู้ใช้ทาง จะดำเนินการทำหนังสือแจ้งขออนุญาตผู้ใช้ทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างผู้ใช้ทาง

2.8) ระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง

ครั้งที่ 1 ในเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 ในเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567

2.9) การประเมินผลการศึกษา

2.9.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.9.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.9.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ซึ่งดำเนินการศึกษาบริเวณพื้นที่สองข้างทาง ในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวกึ่งกลางสายทาง พบว่า

ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่อยู่ในแนวเขตทาง จะมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินประมาณ 456 หลังคาเรือน ซึ่งประชาชนกลุ่มดังกล่าว จะได้รับผลกระทบอื่นๆ จากการดำเนินโครงการด้วย ได้แก่ ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย และ/หรือที่ดินทำกินแห่งใหม่ จากการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า กลุ่มผู้ที่มีบ้านเรือนอยู่ในแนวเขตทางร้อยละ 80 คาดว่าจะอพยพไปอยู่ที่อื่น เนื่องจากไม่มีที่ดินเหลือหรือไม่พอต่อการอยู่อาศัย สำหรับผลกระทบด้านจิตใจ ในกรณีที่ถูเวนคืนและต้องอพยพโยกย้ายไปที่อื่นจะต้องรู้สึกกระทบจิตใจพอสมควร ซึ่งการสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง พบว่า ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลจากการที่ได้รับทราบว่าจะมีการดำเนินโครงการผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เกษตรกรต้องอพยพโยกย้ายไปอยู่ที่อื่น จะต้องเสียเวลาในการหาที่ดินทำกินใหม่ และปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ด้วย ส่วนผู้ที่ไม่ต้องอพยพไปอยู่ที่ใหม่ที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินบางส่วน ก็คาดว่าจะทำให้ปริมาณผลผลิตลดลงในระยะแรก

ผลกระทบในด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน ในกรณีที่มีการเปิดหน้าดินบริเวณพื้นที่ที่ติดกับถนนทางที่ชาวบ้านใช้สัญจรไป-มา รวมทั้งกรณีที่มีวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างกีดขวางเส้นทางที่ชาวบ้านใช้เดินทาง ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทางเท่าที่ควร ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว

ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการ อาจมีการกระทบกระทั่งกันบ้างระหว่างคนในพื้นที่กับเจ้าหน้าที่และ/หรือคนงานของโครงการ ปัญหาดังกล่าว สามารถป้องกันและแก้ไขได้หากมีการบริหารและการจัดการที่ดี รวมถึงการแนะนำอบรมพนักงานของโครงการให้มีแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม

ผลกระทบในด้านการประกอบอาชีพของเกษตรกรที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง หากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไปปิด/บังทิศทางการไหลของน้ำที่หล่อเลี้ยงพื้นที่เกษตร หรือกีดขวางกิจกรรมในไร่นาของเกษตรกร

ผลกระทบต่อธุรกิจการค้าในท้องถิ่น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคจะขายได้ในปริมาณมากขึ้น เนื่องจากมีคนงานก่อสร้างของโครงการ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตราในท้องถิ่น โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ใกล้แคมป์คนงานก่อสร้าง

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเชลล์คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด พบว่า ผลกระทบต่อประชาชน และชุมชนในระดับท้องถิ่น ในด้านบวก มีผลกระทบด้านการจ้างงาน เพิ่มโอกาสในการจ้างงานในท้องถิ่น โดยเฉพาะงานทั่วไปที่ไม่จำเป็นต้องมีทักษะ/ความชำนาญ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของร้านค้ารายย่อยในชุมชนที่อยู่ใกล้กับที่พักคนงานก่อสร้าง โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคจะขายได้ในปริมาณมากขึ้นจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของคนงานก่อสร้างของโครงการ ในด้านลบ ผลกระทบด้านจิตใจ เนื่องจากความไม่แน่นอนในการกำหนดการเริ่มโครงการ ทำให้ประชาชนบางกลุ่มเกิดความกังวล ไม่กล้าตัดสินใจ จึงมีผลต่อการดำเนินชีวิต/ประกอบอาชีพได้ตามปกติ ผลกระทบด้านราคาที่ดิน ทำให้บางครัวเรือนที่มีแผนการ หรืออยู่ระหว่างการซื้อขายที่ดินบางแปลงในบริเวณแนวเส้นทางโครงการได้รับผลกระทบ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่อยู่ในแนวเขตทาง มีสิ่งปลูกสร้างประมาณ 123 หลังคาเรือน ที่มีบ้านเรือนอยู่อาศัย/สิ่งปลูกสร้างในแนวเขต

ทาง ซึ่งคาดว่าจะเป็กลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ นอกจากนี้ประชาชนกลุ่มดังกล่าว ยังจะได้รับผลกระทบอื่น ๆ จากการเวนคืนด้วย ได้แก่ ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัยและ/หรือที่ดินทำกินแห่งใหม่ ผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบด้านวิถีชีวิต และผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคม ใน 2 ประเด็น ได้แก่

ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน จากการสำรวจแบบสอบถามของกลุ่มผู้นำทั้งหมด 68 ตัวอย่าง ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทั้งหมด ระบุว่าคนในชุมชนมีความสัมพันธ์/ผูกพันอย่างเหนียวแน่น และปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 69.1 และ 26.5 ตามลำดับ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน ในด้านการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ทำให้คนมีงานทำและมีรายได้จากการจ้างงาน มียอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถานประกอบการ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตามแนวเส้นทางมีโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งกิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้าง งานดิน งานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ และงานทางอาจกีดขวางหรือปิดกั้นพื้นที่ทางเข้า-ออกได้ลำบาก มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณหน้าสถานประกอบการ เป็นต้น ในด้านผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ การเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรม เป็นผลโดยตรงต่อการสูญเสียพื้นที่ทำการเกษตรของเกษตรกรอย่างถาวรในจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี ซึ่งโครงการได้จ่ายค่าชดเชยที่ดินให้เกษตรกรอย่างเป็นธรรม และระหว่างก่อสร้างเกษตรกรยังสามารถใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการเพื่อการเกษตรได้ตามปกติ

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

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

สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และการค้าขายในท้องถิ่น พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน และให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของคนงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่น สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลมาจากการมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ซึ่งส่งผลกระทบด้านบวกต่อการค้า การบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้างเช่า และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย จึงคาดว่าจะผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

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

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระยะไว้ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคู่นาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคู่นาน ซึ่งปัจจุบันโครงการยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ สำหรับการเร่งดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ โดยหากทางผู้รับเหมาแต่ละตอนได้รับมอบพื้นที่ จะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

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

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

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

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

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

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

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ครั้งที่ 1 : ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2567 สามารถสำรวจข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้รวมจำนวน 627 ตัวอย่าง โดยมีองค์ประกอบและรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้










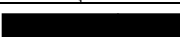
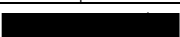

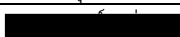
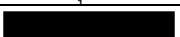
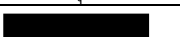
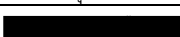
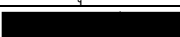
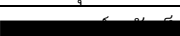
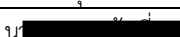
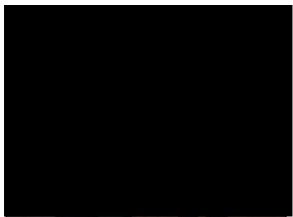
สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน (Main Line) ครั้งที่ 1			
กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ให้สัมภาษณ์	เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ	จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร	การสัมภาษณ์เชิงลึก	138
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	เจ้าอาวาส/ผู้อำนวยการ	การสัมภาษณ์เชิงลึก	31
3. กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	458
รวม			627

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน (Main Line)

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชน ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ และกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ ดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 7-26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 และวันที่ 8-11 เมษายน พ.ศ.2567 คณะที่ปรึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชน รวมจำนวนทั้งสิ้น 138 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.8-3 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	■■■■■■■■■■ วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
2.	■■■■■■■■■■ วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 4 บ้านบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
3.	■■■■■■■■■■	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
4.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
5.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านกฤษดา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
6.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
7.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านบางเตือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
8.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองกระปือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
9.	 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองขี้ลัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
10.	 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
11.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
12.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองแกงเขน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
13.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
14.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านบางไทร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
15.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านโรงหมู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
16.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
17.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
18.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านบางโค	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
19.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านบางกระบือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
20.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
21.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านคลองหลุมสี	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
22.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
23.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
24.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
25.	 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
26.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
27.	น.  วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	


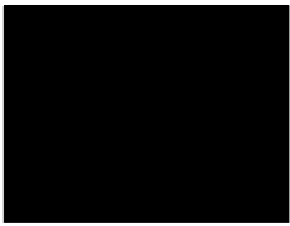





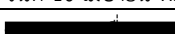
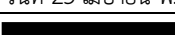
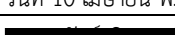
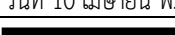
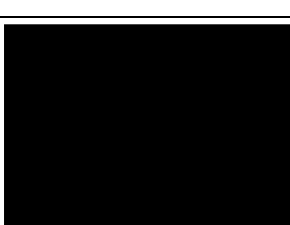



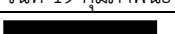
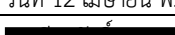
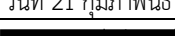
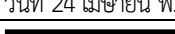
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
28.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 คลองราษฎร์ประเสริฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
29.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูลึก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
30.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
31.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านดอนทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
32.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดมะเกลือ 3	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
33.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
34.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาอู้น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
35.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองตาอู้น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
36.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 คลองเจ๊ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
37.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านลำทหาร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
38.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 ลานตากฟ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
39.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
40.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
41.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
42.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
43.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 5 บ้านต้นลาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
44.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านท่าช้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
45.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
46.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
47.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านท้องไทร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
48.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านลาดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

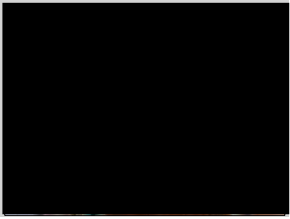
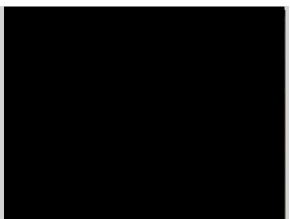
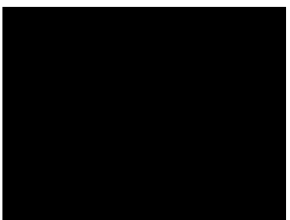
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
49.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
50.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านราดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
51.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองจอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
52.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
53.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
54.	สงวนชื่อ-นามสกุล	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหุบขา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
55.	■■■■■■■■■■ วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
56.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
57.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
58.	สงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านนาหุบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
59.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสระหลวง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
60.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านวัดกลาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
61.	■■■■■■■■■■ วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านในค่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
62.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
63.	■■■■■■■■■■ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
64.	■■■■■■■■■■ วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านยางปราสาท	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
65.	■■■■■■■■■■ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
66.	■■■■■■■■■■ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้าน ห้วยหนองกร่าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
67.	■■■■■■■■■■ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
68.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ





ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
69.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านหนองหมา	
70.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านหนองนางแช่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
71.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านใหม่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
72.	 วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
73.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านอุทัย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
74.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
75.	 วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
76.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
77.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านห้วยชัน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
78.	 วันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	
79.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านดุมหัก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
80.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
81.	 วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านวังตะกู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
82.	 วันที่ 12 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
83.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
84.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
85.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านกิโหลท่า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
86.	■■■■■■■■■■ วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านท่าช้างเหล็ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
87.	■■■■■■■■■■ วันที่ 11 เมษายนพ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
88.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
89.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านกกโก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
90.	■■■■■■■■■■ วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 สระน้ำหวาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
91.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านรางกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
92.	■■■■■■■■■■ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านดอนประดู่	
93.	■■■■■■■■■■ วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านรางจิก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
94.	■■■■■■■■■■ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
95.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองกลางด่าน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
96.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองฟัก	
97.	■■■■■■■■■■ วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
98.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
99.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านกร่างทอง	




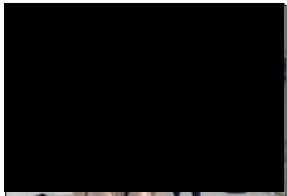

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
100.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	
101.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านป่าดิบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
102.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านลานทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
103.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	
104.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านรางจิก	
105.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองขาว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
106.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านรางจัน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
107.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
108.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านป่าดิบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
109.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านวังทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
110.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
111.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	
112.	■■■■■■■■■■ วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
113.	■■■■■■■■■■ วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
114.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
115.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านดอนกลาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
116.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
117.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
118.	■■■■■■■■■■ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
119.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
120.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
121.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 หนองขี้แรด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
122.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านสันติสุข	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
123.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านห้วยทำนัง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
124.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านบ้านหนองมะพลับ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
125.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
126.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
127.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านออกกระทุ้ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
128.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านเด่น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
129.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านหนองปลาไหลเผือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
130.	■■■■■■■■■■ วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสนามแย้	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
131.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสนามแย้	■■■■■■■■■■

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
132.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านชัชวาล	
133.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	
134.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านธนากาญจน์	
135.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านพญา 76	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
136.	■■■■■■■■■■ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านนนท์นิชา	
137.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านเอกสยาม	
138.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านอินดี้งใหญ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

(1.1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน (Main Line)

การสำรวจข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า โดยส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้านมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.86 รองลงมา คือ ประธานชุมชน ร้อยละ 4.35 ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร และกำนัน ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 49 ปี และมีความรู้ในการดำรงตำแหน่งผู้นำชุมชนมาแล้วเฉลี่ยประมาณ 9 ปี ทั้งนี้ผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือให้ข้อมูลเป็นเพศชาย สัดส่วนร้อยละ 87.68 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 12.32 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชนสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.16 รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 23.19 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา ร้อยละ 13.04 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 10.14 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 4.35 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 2.17 และจากการศึกษา พบว่า ผู้นำชุมชนที่ให้ข้อมูลทั้งหมดล้วนนับถือศาสนาพุทธ หรือ คิดเป็นร้อยละ 100.00

(1.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนในชุมชน พบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ แต่ละหมู่บ้าน หรือชุมชนมีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 571 ครัวเรือน และมีประชากรเฉลี่ย 1,311 คน ซึ่งแต่ละหมู่บ้านหรือชุมชนมีระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานเฉลี่ยประมาณ 79 ปี ซึ่งหากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น การเพิ่มจำนวนของประชากรและที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่เพิ่มขึ้นจากในอดีตเช่นเดียวกัน จึงส่งผลต่อลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีความช่วยเหลือกันน้อยลง แต่ก็ยังมีลักษณะให้ความช่วยเหลือกันเหมือนเครือญาติ ร้อยละ 42.75 รองลงมา คือ มีความสัมพันธ์และให้การช่วยเหลือกันพอสมควร ร้อยละ 41.30 และมีความสัมพันธ์ในลักษณะต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าอาชีพเกษตรกรรม เป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน สัดส่วนร้อยละ 54.35 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 32.61 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานโรงงาน ร้อยละ 7.25 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.62 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 34.78 คิดเห็นว่าครัวเรือนในพื้นที่ปกครองไม่มีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว หากมีส่วนใหญ่นิยมประกอบอาชีพเสริมด้วยการทำการค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 22.46 รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 21.01 อาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 7.25 อาชีพเลี้ยงสัตว์ ร้อยละ 5.07 และอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 2.17 สำหรับความสัมพันธ์ของคนในชุมชนในปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมในวันสำคัญต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

(1.3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 65.22 คิดเห็นว่า เส้นทางสายหลัก และเส้นทางสายรองที่ใช้ในการสัญจรอยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 32.61 และถนนหนทางยังไม่ดี ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาเกี่ยวกับการมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/ถนนทั้ง ซ่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนกันลำบาก ตลอดจนสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อในบางช่วง

ไฟฟ้า : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 62.32 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 28.99 และระดับไม่ดี ร้อยละ 8.70 ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันบริเวณริมเขตทางในบางช่วงของถนนไม่มีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งเกิดปัญหาไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะช่วงฝนตก

น้ำประปา : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 53.62 คิดเห็นว่าการให้บริการระบบน้ำประปาของพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 35.51 และระดับไม่ดี ร้อยละ 10.87 ตามลำดับ เนื่องจากน้ำประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด และน้ำประปาไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า เป็นต้น

โทรศัพท์ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 78.99 คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 21.01 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 69.57 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขตเทศบาล หรือ อบต. ที่มีการให้บริการอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 29.71 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ เนื่องจากความถี่ในการเก็บขยะยังไม่เหมาะสม และมีการเว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย

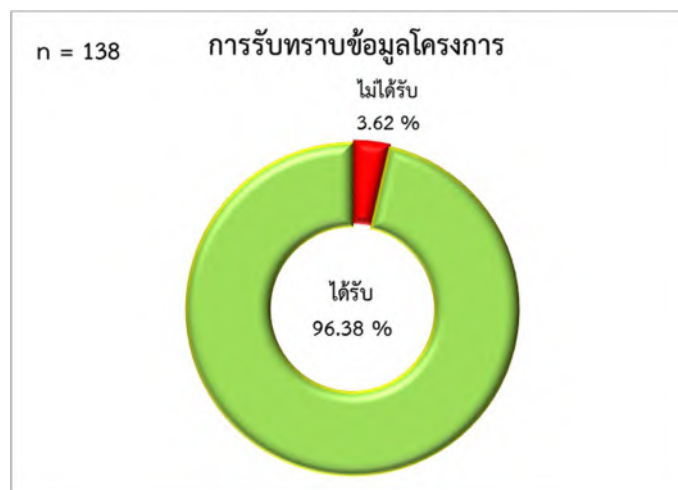
การรักษาพยาบาล : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 55.80 คิดเห็นว่าการให้บริการของสถานพยาบาลเมื่อเกิดการเจ็บป่วยขึ้นนั้น อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 44.20 ตามลำดับ โดยผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 81.16 นิยมเข้าใช้บริการจากโรงพยาบาลของรัฐบาล รองลงมา คือ โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 53.62 ซัวยาமாகินเอง ร้อยละ 36.96 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 28.26 และคลินิก ร้อยละ 14.49 เป็นหลัก

ระบบบริการทางสังคม : ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าการให้บริการทางการศึกษาอยู่ในระดับดี ร้อยละ 68.84 รองลงมา การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 30.43 และไม่ได้รับบริการบริการ ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ เนื่องจากงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 29.71 รองลงมา คือ ไม่ได้รับบริการบริการ ร้อยละ 28.99 ระดับดี ร้อยละ 26.81 ระดับไม่ดี ร้อยละ 11.55 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับผลกระทบในภาพรวม ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน โดยมีผู้นำชุมชน ร้อยละ 37.68 คิดเห็นว่าการปัญหาด้านฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ ความสวยงามของธรรมชาติ/ทัศนียภาพ มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 81.88 ทั้งยังพบปัญหาขยะมูลฝอย มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 49.28 ปัญหาเขม่า หมอกควัน มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.10 ปัญหาเสียงดังรบกวน มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.86 ปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.96 และปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 43.48 ตามลำดับ

(1.4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชนเกือบทั้งหมด ร้อยละ 96.38 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.65 ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบข้อมูลมาจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 43.61 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ หรือผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 38.35 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 24.81 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 18.05 ทราบจากการประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร้อยละ 12.78 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 9.77 ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว เป็นต้น โดยมีผู้นำชุมชนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 3.62 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-4 และตารางที่ 5.2.8-4



รูปที่ 5.2.8-4 การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.8-4		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	133	96.38
- ไม่ได้รับ	5	3.62
รวม	138	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้นำที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	78	58.65
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ		
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	24	18.05
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	17	12.78
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	33	24.81
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	51	38.35
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	58	43.61
- โทรศัพท์	13	9.77
- วิทยุ	0	0.00
- สือหนังสือพิมพ์	1	0.75
- เพื่อนบ้าน	1	0.75

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

สำหรับช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 56.52 คิดเห็นว่าควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รองลงมา เสนอให้มีสื่อ Social Media เช่น Facebook ในการสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 32.61 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 10.87 ตามลำดับ ทั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 7.97 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆของโครงการ ซึ่งเป็นการร้องเรียนที่โครงการโดยตรง ร้อยละ 54.55 ร้องเรียนผ่านหน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น ร้อยละ 36.36 และร้องเรียนผ่านหน่วยงานอื่นๆ ร้อยละ 9.09 ของผู้นำชุมชนที่เคยมีการร้องเรียน ทั้งนี้ พบว่า การร้องเรียนดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 63.64 ส่วนที่ได้รับการแก้ไขแล้วมีเพียง ร้อยละ 9.09 เท่านั้น

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการพบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิมและ มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 45.65 รองลงมา คือ การก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 50.72 บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 46.38 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 45.65 ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 43.48 ตามลำดับ

กิจกรรมการก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 50.00 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 42.03 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 42.75 และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.86 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-5

ตารางที่ 5.2.8-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 1					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	2 (1.45)	43 (31.16)	59 (42.75)	104 (75.36)	34 (24.64)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	1 (0.72)	25 (18.12)	65 (47.10)	91 (65.94)	47 (34.06)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	10 (7.25)	60 (43.48)	62 (44.93)	132 (95.66)	6 (4.35)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	2 (1.45)	43 (31.16)	62 (44.93)	107 (77.54)	31 (22.46)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	10 (7.25)	65 (47.10)	45 (32.61)	120 (69.06)	18 (13.04)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	5 (3.62)	57 (41.30)	60 (43.48)	122 (88.41)	16 (11.59)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	5 (3.62)	63 (45.65)	60 (43.48)	128 (92.75)	10 (7.25)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	6 (4.35)	43 (31.16)	62 (44.93)	111 (80.43)	27 (19.57)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	4 (2.90)	54 (39.13)	44 (31.88)	102 (73.91)	36 (26.09)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	5 (3.62)	53 (38.41)	55 (39.86)	113 (81.88)	25 (18.12)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	5 (3.62)	52 (37.68)	63 (45.65)	120 (86.96)	18 (13.04)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	3 (2.17)	50 (36.23)	58 (42.03)	111 (80.43)	27 (19.57)

ตารางที่ 5.2.8-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 1 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ได้รับ
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ายากขึ้น	0 (0.00)	45 (32.61)	36 (26.09)	81 (58.70)	57 (41.30)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	39 (28.26)	41 (29.71)	80 (57.97)	58 (42.03)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	0 (0.00)	69 (50.00)	38 (27.54)	107 (77.54)	31 (22.46)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	44 (31.88)	45 (32.61)	89 (64.49)	49 (35.51)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	53 (38.41)	25 (18.12)	78 (56.52)	60 (43.48)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	45 (32.61)	42 (30.43)	87 (63.04)	51 (36.96)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	1 (0.72)	50 (36.23)	64 (46.38)	115 (83.33)	23 (16.67)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	2 (1.45)	42 (30.43)	70 (50.72)	114 (82.61)	24 (17.39)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	1 (0.72)	46 (33.33)	35 (25.36)	82 (59.42)	56 (40.58)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	39 (28.26)	40 (28.99)	79 (57.25)	59 (42.75)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	40 (28.99)	41 (29.71)	81 (58.70)	57 (41.30)

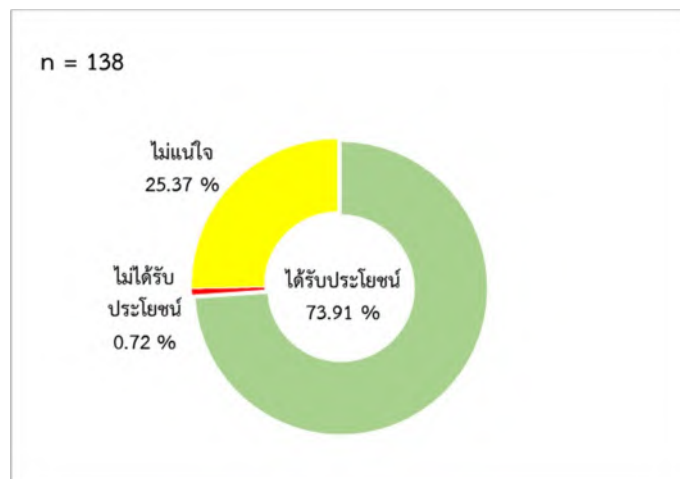
ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 52.90 รองลงมา คือ เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 52.17 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ พบเจอปัญหาเท่าเดิม ร้อยละ 50.00 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบเท่าเดิม ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 49.28 ความปลอดภัยในการใช้ถนน และยานพาหนะลดลงมีความ มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 48.55 พบเจอปัญหาฝุ่นรบกวนจากกิจการก่อสร้างเท่าเดิม ร้อยละ 39.86 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 39.13 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 5.2.8-6

ตารางที่ 5.2.8-6			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ครั้งที่ 1			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	7 (5.07)	72 (52.17)	59 (42.75)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	5 (3.62)	73 (52.90)	60 (43.48)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	35 (25.36)	55 (39.86)	48 (34.78)
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	31 (22.46)	68 (49.28)	39 (28.26)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	30 (21.74)	54 (39.23)	54 (39.13)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	16 (11.59)	67 (48.55)	55 (39.86)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	12 (8.70)	69 (50.00)	57 (41.30)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	15 (10.87)	68 (49.28)	55 (39.86)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ทั้งนี้ ผู้นำชุมชน ได้แสดงความคิดเห็นว่า พื้นที่หรือชุมชนของตนจะได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ร้อยละ 73.91 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจต่อผลประโยชน์ ร้อยละ 25.37 และไม่ได้รับประโยชน์ ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-5



รูปที่ 5.2.8-5 ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1

อย่างไรก็ตาม การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-6 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้ประชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งจากรถบรรทุก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกถุรถขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอก และภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไถบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีดังนี้ ตอน 2 : ติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ ตอน 4 : ปูผิวแอสฟัลต์บนโครงสร้างสะพานยกระดับ และวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ ตอน 9 : ทาสี-ตีเส้นจราจร ตอน 12 : วางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ตอน 16 : ก่อสร้างรางระบายน้ำดาดคอนกรีตเกาะกลางถนน ซึ่งจากการพิจารณากิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากรถบรรทุก จะพบว่าไม่มีปัญหาฝุ่นละอองเกิดขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง การจราจรติดขัดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์การจราจรผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ตามแนวเส้นทางโครงการ และสื่อ Social media
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนโครงการบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น ป้ายเตือนให้ระวังพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการเบี่ยงการจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟกระพริบ การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> จากสถิติอุบัติเหตุบนถนนท้องถิ่นที่ติดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการในเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบถนนโครงการ วางแนวเส้นทางกีดขวางทางน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ควรปรับปรุงออกแบบวางระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบ พบว่าส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ และไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-6 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลักต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1 (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาเสียงดังจากระบบรถทุกขบวนส่งวัสดุอุปกรณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตอน 2 : ติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ - ตอน 5, 19 และ 22 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจากการพิจารณา กิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากระบบรถทุกขบวน ซึ่งอาจมีเสียงดังจากระบบรถทุกขบวนส่งวัสดุอุปกรณ์ อย่างไรก็ตามจากผลการตรวจวัดระดับเสียงสถานีที่เป็นตัวแทน ตอน 2 พบว่ามีค่าระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐาน
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถ หรือจุดทางลอด ใกล้จากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากตำแหน่งจุดกลับรถมีการก่อสร้างตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปรับตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ รวมทั้งการออกแบบจะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ รวมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ทางเบี่ยงอื่นๆ จึงไม่พบปัญหาจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ โครงการฯ มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดออกนอกฟาร์ม เสียงต่อการขาดทุน และยังส่งผลกระทบต่อเกษตรกรที่ทำนา ทำสวน 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบ พบว่าส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ ส่วนบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึงพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-6 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลักต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1 (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาดินตะกอนไหลลงสู่แม่น้ำลำคลอง ทำให้น้ำตื้นเขิน ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้ใช้น้ำเพื่อการเกษตร 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการขุดลอกหรือนำออกทันที หากพบมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ส่วนโครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างถนนทำให้ปิดเส้นทางน้ำเดิมทำให้มีผลกระทบต่อการเกษตร 	<ul style="list-style-type: none"> • ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว ซึ่งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> • ทางลอดใต้สะพานมีความสูงต่ำ ทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางเข้าออกลำบาก รถใหญ่ต้องใช้เส้นทางกลับรถไกลกว่าเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการปรับความสูงทางลอดสะพานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบทที่กำหนดให้ออกแบบความสูงทางลอดอย่างน้อย 5.5 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการฯ ได้มีการปรับแก้ความสูงทางลอดใต้สะพานตามมาตรฐานการออกแบบช่องลอดของกรมทางหลวง และให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้รถบรรทุกที่มีความสูงสามารถลอดผ่านได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน
<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาทางลoden้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบปัญหาน้ำท่วมขังซึ่งมีสาเหตุมาจากกระแสน้ำในคลองสูงกว่าจุดกลับรถใต้สะพาน เมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกตามธรรมชาติได้ ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบุรีได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถใต้สะพาน ไม่ให้น้ำท่วมขัง • เดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 (ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาดให้สามารถสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ และไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-6 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลักต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1 (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ร้องระบายน้ำข้างมอเตอร์เวย์ควรทำให้ลึกเพื่อลดปัญหาการระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และบริเวณได้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว ซึ่งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ 	<ul style="list-style-type: none"> การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคได้มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้มีการสำรองระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ
<ul style="list-style-type: none"> ร้องระบายน้ำข้างมอเตอร์เวย์ควรทำให้ลึกเพื่อลดปัญหาการระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และบริเวณได้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ โครงการฯ ตอน 2, 15, 18, 19 และ 23 มีการก่อสร้างรางระบายน้ำเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาระบายน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ และระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะ
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างกีดขวางการเข้า-ออกของครัวเรือนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567


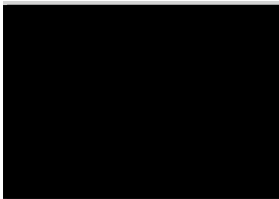





(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการแนว Main line ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 31 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.8-7 โดยดำเนินการสำรวจข้อมูลในช่วงระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึง 6 มีนาคม พ.ศ.2567 สามารถสรุปผลการศึกษา และข้อมูลที่สำคัญของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-7			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	 วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ **	
2.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานนนทบุรี **	
3.	 วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล **	
4.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ	
5.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ	
6.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน	



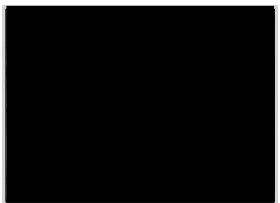









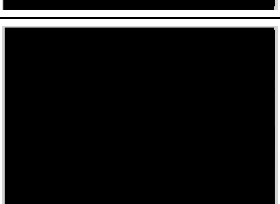
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-7 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
7.	■■■■■■■■■■ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พนักงานสถานที่ โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ **	
8.	■■■■■■■■■■ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนฟ้าใสวิทยา (ประถมศึกษา)	
9.	■■■■■■■■■■ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนเดชอนุสรณ์ **	
10.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย	
11.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดทุ่งน้อยสามัคคี	
12.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย	
13.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย	
14.	■■■■■■■■■■ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	คณะกรรมการ วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)	




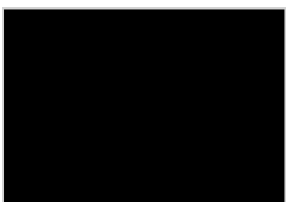
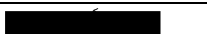







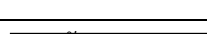

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-7 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
15.	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มาบแค วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลมาบแค **	
16.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก	
17.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้อง อนุสรณ์	
18.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม	
19.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนาสร้าง	
20.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม	
21.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดศรีวิสารวาจา	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-7 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
22.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	
23.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่ โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่	
24.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	รักษาราชการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนกรับใหญ่ ว่องกุลสถิตพิทยาคม	
25.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชผานิตพิเชษฐวงศ์	
26.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแรง	
27.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดเขาสะพายแรง	
28.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ **	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-7 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
29.	[REDACTED] วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสำนักคร้อ	[REDACTED]
30.	[REDACTED] วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านกร่างทอง	[REDACTED]
31.	[REDACTED] วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง	[REDACTED]

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

(2.1) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ : ตั้งอยู่ 58 หมู่ 15 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 500 คนต่อวัน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และปัญหาฝุ่นละออง การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่า อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กรณีปิดทางเข้า-ออก หรือทางเบี่ยง ควรแจ้งล่วงหน้าให้ชัดเจน เพื่อความสะดวกและปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงไม่มีการปิดทางเข้า-ออก และหากมีประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจะประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางกรมทางหลวง

(2.2) **คริสตจักรใจสมานนทบุรี** : ตั้งอยู่ 56/13 ถนนรัตนนิเบศร์ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ ปัจจุบันมีผู้ดูแล และมีผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดาประมาณ 50 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 90 คน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานนทบุรี พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลกระทบด้านเสียงดัง และปัญหาการระบายน้ำที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง / ป้ายบอกทางน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกรื้อย้ายออกไป 	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นปัญหาดังกล่าวไม่เกิดขึ้น เนื่องจากมีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ทดแทนป้ายบอกทางเดิม ซึ่งปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ ซึ่งได้มีการติดตั้งป้ายบอกทางอย่างเพียงพอ

(2.3) **โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ อินเตอร์เนชั่นแนล** : ตั้งอยู่ 60 หมู่ที่ 6 ถนนกาญจนาภิเษก ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 600 คนต่อวัน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วน ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ควรมีการประชาสัมพันธ์หรือแจ้งล่วงหน้าในเรื่องการปิดทางเข้า-ออก 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงไม่มีการปิดทางเข้า-ออก และหากมีประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจะประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางกรมทางหลวง

(2.4) **คริสตจักรแสงสันติภาพ** : ตั้งอยู่ 61/242-243 หมู่ที่ 6 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ และมีผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 100 คน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เวลา 08.00-17.00 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ

พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

(2.5) **โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ** : ตั้งอยู่ 33/3 หมู่ 5 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษานนทบุรี เขต 2 มีพื้นที่ 4 ไร่ จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2516 เปิดทำการเรียนการสอนนักเรียนในปีการศึกษา 2517 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 995 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ

พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> • ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างส่งผลต่อสุขภาพของเด็กและบุคลากร 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ • มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอก และภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ • มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 พบว่า พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ตอน 2 ซึ่งมีกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน
<ul style="list-style-type: none"> • เสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลต่อการเรียนการสอน 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน • มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน • มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง 	
<ul style="list-style-type: none"> • การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างส่งผลกระทบต่ออาคารเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้แรงกระแทกน้อยที่สุด โดยใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปิดเส้นทาง ทางหลวงชนบท นบ.1016
<ul style="list-style-type: none"> • การเดินทางลำบากเนื่องจากการปิดเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบ 	

(2.6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน : ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีการกักในการป้องกันส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 20 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก ส่วนปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณ ถนนแก้วอินทร์ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดขัดพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากถนนแก้วอินทร์มีปริมาณจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้า และช่วงเย็น เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และตอน 2 พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ซึ่งมีจำนวนการขนส่งไม่มากนัก รวมทั้งโครงการได้จัดให้มีการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง นอกช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น ปริมาณจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 พบว่า พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ตอน 2 ซึ่งมีกิจกรรมการติดตั้งส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ โดยจากการพิจารณากิจกรรมก่อสร้างจะไม่ส่งผลให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง

(2.7) โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ : ตั้งอยู่ 103 หมู่ 2 ถนนศาลายา - บางเขน ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันไม่ได้มีผู้ป่วยในการรักษา

ผลการสอบถาม [] พนักงานสถานที่โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.8) โรงเรียนฟ้าไสลวิทยา : ตั้งอยู่ 109 หมู่ที่ 2 ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม เปิดรับเด็กและเยาวชนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดตามคำสั่งของศาลเยาวชนและครอบครัวทั่วราชอาณาจักร เพื่อเพิ่มพูนปัญญาและพัฒนาเยาวชนให้เป็นคนดีพึ่งพาตนเองได้ ไม่หันไปกระทำความผิดอีก ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นเด็กกลุ่มด้อยโอกาส ส่วนใหญ่มาจากสภาพครอบครัวที่มีปัญหา ความยากจนครอบครัวแตกแยก ขาดโอกาสทางการศึกษา ปัจจุบันสังกัดสำนักบริหารงานศึกษาพิเศษ กระทรวงศึกษาธิการ เปิดรับเด็กและเยาวชนที่เป็นนักเรียนประจำในโรงเรียน ตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาจนถึงมัธยมศึกษาตอนต้น หรือมีอายุไม่เกิน 18 ปี พร้อมฝึกอาชีพในระหว่างเรียน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและพัฒนาการด้านประกอบอาชีพ ทำให้เกิดความภาคภูมิใจในตนเอง มีความเชื่อมั่นและมั่นใจในตนเอง โดยในระหว่างเรียนนักเรียนได้รับการฝึกทักษะด้านอาชีพและการอบรมด้านคุณธรรมจริยธรรม พร้อมกลับคืนสู่สังคมโดยใช้ระบบการศึกษามาจัดเป็นหลักสูตรพิเศษ ให้เข้ารับการศึกษาดังตั้ง ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จนถึงชั้นมัธยมศึกษา

ปีที่ 3 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 80 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนฟ้าใสวิทยา (ประถมศึกษา) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.9) โรงเรียนเดชอนุสรณ์ : ตั้งอยู่ที่ 77/7 หมู่ 4 ถนนห้วยพลู บ้านท่าพระยา ตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษา เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 1,700 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนเดชอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.10) วัดบ้านทุ่งน้อย : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ เป็นวัดที่สร้างมาในสมัยใดไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจน วัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 20 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 500 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบพบว่ามีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ ซึ่งไม่พบปัญหาในระยะที่ผ่านมา เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 11 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2567
<ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุทางตลอดที่เป็นทางร่วม เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากพฤติกรรม การขับของรถของผู้ใช้ทางหรือการไม่ขึ้นเส้นทางของผู้ใช้ทางเอง

(2.11) วัดทุ่งน้อยสามัคคี : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 5 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 250 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดทุ่งน้อยสามัคคีพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และฝุ่นละออง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีการกักในการป้องกันส่งเสริม ควบคุมโรค พื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการ ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อยพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูล

จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุได้ทางลอดที่เป็นทางร่วม เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากพฤติกรรมขับขี่ของผู้ใช้ทางหรือการไม่ชินเส้นทางของผู้ใช้ทางเอง

(2.13) โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย : ตั้งอยู่ 64/1 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล-ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. โดยเป็นสถานศึกษาที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของตำบลทุ่งน้อย ตำบลท่าพระยา ตำบลนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียงเพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 97 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.14) วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี) : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลบ่อพลับ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม เดิมมีชื่อว่า สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี 9 มีนาคม พ.ศ. 2558 จึงได้รับประกาศจากสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ตั้งเป็นวัดชื่อว่า “วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] คณะกรรมการ วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบ

ข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างตัดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา

(2.15) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแมบแค : เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุข ที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรคฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 40 คนต่อวัน และเปิดทำการใน วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระยะเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแมบแคพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา

(2.16) วัดพะเนียงแตก : ตั้งอยู่ 96 หมู่ 4 ตำบลแมบแค อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม มีเนื้อที่ 44 ไร่ 40 ตารางวา สร้างขึ้นมาราวประมาณ พ.ศ. 2334 เดิมชื่อ วัดปทุมคงคา ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญไหว้พระทุกวัน มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 1,500 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา

ไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.17) โรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ : ตั้งอยู่ 100/3 หมู่ 6 ตำบลบ่อ

พลับ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 320 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ social Media เช่น เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 12 ซึ่งยังมีกิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดหน้าดิน ปัจจุบันกิจกรรมการเปิดหน้าดินแล้วเสร็จ

(2.18) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม : เป็นหน่วยงานด้าน

สาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน ระดับน้อย และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบ

ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลกระทบด้านฝุ่นละอองที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมา

(2.19) โรงเรียนบ้านนาสร้าง : ตั้งอยู่ ตำบลนครปฐม อำเภอนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 94 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนาสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการปิดคลุมกระเบบบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 12 ซึ่งมีกิจกรรมการวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง

(2.20) โรงเรียนบ้านทุ่งพรหม : ตั้งอยู่ หมู่ 2 ตำบลหนองปากโลง อำเภอนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึง ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 120 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม ครูโรงเรียนบ้านทุ่งพรหม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านฝุ่นละอองอยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.21) วัดศรีวิสาวาจา : ตั้งอยู่ 235 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมือง นครปฐม จังหวัดนครปฐม ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2513 เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 70 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [] พระเลขาณูการวัดศรีวิสาวาจา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม การกองวัสดุบนไหล่ทาง ป้ายเตือนสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.22) โรงเรียนวัดศรีวิสาวาจา : ตั้งอยู่ 44/2 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 152 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสาวาจา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.23) โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่ : ตั้งอยู่ 8 หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นสถานศึกษาที่จัดตั้งขึ้นต่อยอดขึ้นจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลกรับใหญ่ โดยนายภูธรภูกุล ว่องกุศลกิจ นายกเทศมนตรีตำบลกรับใหญ่ ในปีการศึกษาแรกคือ ปี พ.ศ. 2552 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 613 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [] คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่า

ควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.24) โรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุลศกกิจพิทยาคม : ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2519 โดยคุณกมล ว่องกุลศกกิจ ได้บริจาคที่ดินพร้อมสร้างอาคารเรียน และอาคารประกอบต่างๆ พร้อมทั้งอุปการะโรงเรียนตั้งแต่ก่อตั้ง จนถึงปัจจุบัน เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาขนาดใหญ่ ประจำตำบลกรับใหญ่ สังกัดสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาราชบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 - 18.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 1,023 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] รักษาการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุลศกกิจพิทยาคม พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน และการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิมความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.25) โรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชษฐวงศ์ : หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาลถึง ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 - 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 145 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชษฐวงศ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิมความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.26) วัดเขาสะพายแรง : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งอยู่ 88 หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกาญจนบุรี ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2483 ตั้งอยู่บริเวณเชิงเขาลูกโทน หรืออีกชื่อเรียกว่า “เขาน้อยกลางดง” ในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เกิดศึกสงครามเกาทัณฑ์กับพม่า นายกองที่คุมกองทัพพม่าถูกทหารไทยฟันร่างขาดสะพยานแล่ง ที่บริเวณเชิงเขาลูกนี้ ชาวบ้านจึงเรียกชื่อเป็นอนุสรณ์ว่า “เขาพม่าขาดสะพายแล่ง” ซึ่งต่อมาเพี้ยนเสียงเป็น “เขาสะพายแรง” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแรง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.27) โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง : หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกาญจนบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษา ชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 200 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดเขาสะพายแรง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.28) วัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ 110 หมู่ 2 ตำบลตะคร้อ อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกาญจนบุรี เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2477 โดยมีพระอธิการอุย ปุณณสุวณโณ ก่อนสร้างวัดมีประชาชนมาอาศัย โดยประกอบอาชีพอยู่ในหมู่บ้านเป็นจำนวนมาก จึงปรึกษากันถึงเรื่องไม่มีวัดสำหรับทำบุญ และประกอบพิธีทางศาสนา จึงตกลงสร้างวัดขึ้นโดยมีนายสุ่ม เปสเล เป็นผู้บริจาคที่ดิน ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อ พ.ศ. 2515 ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งผู้ให้

สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.29) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ หมู่ 2 ตำบลตะคร้ำเอน อำเภอดำรงวิทยะกา จังหวัดกาญจนบุรี ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2480 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 400 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.30) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งทอง อำเภอดำรงวิทยะกา จังหวัดกาญจนบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 40 คนต่อวัน และเปิดทำการ วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(2.31) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง : หมู่ 4 ถนนกาญจนบุรี-อุทอง ตำบลหนองขาว อำเภอดำม่วง จังหวัดกาญจนบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 160 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

(3) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ (Main line)

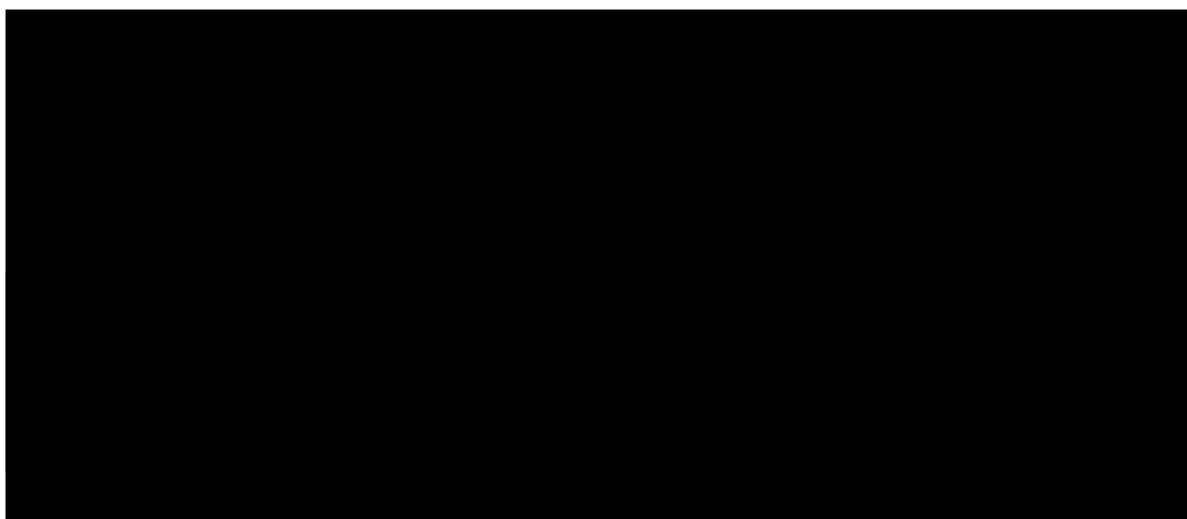
การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 7 - 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทาง (Main line) เป็นอย่างดี และทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดรวมจำนวนทั้งสิ้น 458 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

(3.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้นั้น เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.21 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 42.79 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 33.41 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 24.02 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 24.02 มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.16 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 2.40 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77.07 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 17.03 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 5.03 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.87 ทั้งนี้ พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 51.74 สถานภาพโสด ร้อยละ 46.72 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 48.91 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 20.52 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 13.10 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 12.01 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 4.80 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 0.66 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 99.56 และนับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.22 ครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 85.81 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 14.19 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ยประมาณ 5 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน

เนื่องจากย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ การเข้ามาทำงานในพื้นที่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.8-1



ภาพที่ 5.2.8-1 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางหลัก (Main line) ครั้งที่ 1

(3.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทาง (Main line) มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3.04 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 52.44 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 47.56 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.75 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 24.25 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 49.56 รองลงมา ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 29.26 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 8.52 อาชีพอื่นๆ ร้อยละ 4.15 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือโรงงาน ร้อยละ 3.93 อาชีพราชการ หรือ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.28 ตามลำดับ ส่วนอาชีพอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 25.11 มักพบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ ประกอบด้วย ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง คิดเป็นร้อยละ 46.09 ของครัวเรือนที่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ รองลงมา ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 41.74 ปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 9.57 และปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 2.61 ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 81.22 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน โดยมีครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 18.76 เท่านั้น ที่ประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย และการรับจ้าง เป็นต้น

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท มากที่สุด ร้อยละ 24.02 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.93 และมีรายได้อีก ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 16.59 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.54 มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 14.19 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.42 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 94.32 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอนนั้น มีเพียงร้อยละ 5.68 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย และมีเหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 81.44 รองลงมา มีรายได้เพียงพอ แต่ไม่มีเหลือเก็บ ร้อยละ 17.47 และที่คิดเห็นว่าครัวเรือนของตนมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย ร้อยละ 1.09 ดังนั้น จึงทำให้ครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 17.47 ที่ยังมีภาวะหนี้สิน และต้องอาศัยการกู้ยืมเงินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อนำมาใช้จ่าย

ภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ สหกรณ์ ญาติหรือเพื่อน เป็นหลัก

การออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.12 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้วยวิธีการออมเงิน โดยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 88.72 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล ร้อยละ 7.52 ซื้อเครื่องประดับ ร้อยละ 2.76 และทำซื้อประกันชีวิต ฝากสหกรณ์ ฝากกองทุนหมู่บ้าน ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

(3.3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 62.88 คิดเห็นว่า โครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 32.53 และ ร้อยละ 4.59 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถ มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 62.01 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับไม่ดี และระดับพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 25.11 และ ร้อยละ 12.88 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 53.71 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบน้ำประปาระดับปานกลางหรือพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 25.76 และ ร้อยละ 20.52 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปามีสีขุ่น น้ำไม่ค่อยไหล เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

โทรศัพท์ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 78.60 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 20.74 และ ร้อยละ 0.66 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 57.20 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของเทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 39.96 และ ร้อยละ 2.84 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป และถังขยะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถานบริการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็น ร้อยละ 68.56 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 30.35 และ ร้อยละ 1.09 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี

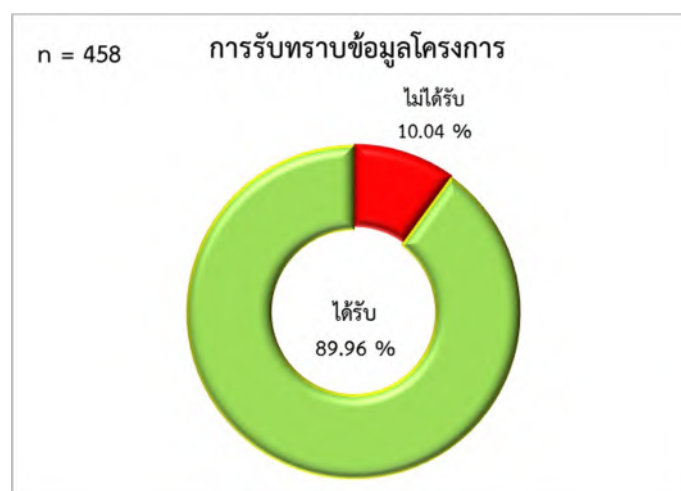
ร้อยละ 71.62 ระดับพอใช้ ร้อยละ 27.73 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.66 เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ครึ่งเรือนตัวอย่างยังไม่รับบริการด้านสวนสาธารณะ ร้อยละ 50.44 ส่วนที่ได้รับบริการ คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 23.58 ระดับพอใช้ ร้อยละ 17.90 และระดับดี ร้อยละ 7.64 ตามลำดับ เนื่องจากยังพบเจอสวนสาธารณะมีสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างความคิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 39.74 คิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง มีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน ส่วนที่พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ร้อยละ 84.06 ปัญหาน้ำท่วม สัดส่วนร้อยละ 39.52 ปัญหาเสียงดัง คิดเป็นร้อยละ 37.99 ปัญหาเขม่าควัน ร้อยละ 37.12 ปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า ร้อยละ 36.68 และปัญหาขยะมูลฝอย ร้อยละ 33.19 ตามลำดับ

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 56.99 คิดเห็นว่าชุมชนที่ครัวเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ มีความปลอดภัยน้อย ร้อยละ 24.02 มีความปลอดภัยมาก ร้อยละ 11.57 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 7.21 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.22 โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ยังพบเจอปัญหาหลักขโมย เป็นปัญหาสังคมที่พบเจอบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 46.94 รองลงมาคือ ปัญหายาเสพติด ร้อยละ 20.96 และปัญหาอาชญากรรม ร้อยละ 12.01 ส่วนปัญหาอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

(3.4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 89.96 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด ร้อยละ 58.01 ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 47.82 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 23.54 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 23.30 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 11.65 ทราบจากการเข้าประชุมขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร้อยละ 4.37 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 2.18 และทราบจากวิทยุ หนังสือพิมพ์ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.24 ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว โดยมีครัวเรือนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 10.04 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-5 และตารางที่ 5.2.8-8



รูปที่ 5.2.8-5 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.8-8 การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการคร่าวๆที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง ครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	412	89.96
- ไม่ได้รับ	46	10.04
รวม	458	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	239	58.01
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	9	2.18
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	18	4.37
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	96	23.30
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	97	23.54
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	197	47.82
- โทรศัพท์	48	11.65
- วิทยุ	1	0.24
- สือหนังสือพิมพ์	1	0.24
- อื่นๆ	0	0.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 69.87 เสนอให้ทางโครงการควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook ร้อยละ 27.29 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 2.84 เคยร้องเรียนโดยการร้องเรียนโดยตรงต่อโครงการ และร้องเรียนผ่านหน่วยงานต่างๆ ซึ่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 61.54 ของครัวเรือนตัวอย่างที่มีการร้องเรียน นำมาซึ่งความไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหาของโครงการ ร้อยละ 46.15 ของครัวเรือนที่มีการร้องเรียน

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยมีส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยพบประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ การก่อสร้างกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 63.79 รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 58.73 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 55.90 การชะล้างพังทลายของดินหรือดินทรุด มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 53.49 ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 49.56 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.32 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 40.17 การก่อสร้างทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.96 และปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.08 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-9

ตารางที่ 5.2.8-9					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	4 (0.87)	55 (12.01)	269 (58.73)	328 (71.61)	130 (28.38)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	4 (0.87)	32 (6.99)	233 (50.87)	269 (58.73)	189 (41.27)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	36 (7.86)	173 (37.77)	227 (49.56)	436 (95.19)	22 (4.81)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (0.22)	79 (17.25)	245 (53.49)	325 (70.96)	133 (29.04)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	25 (5.46)	160 (34.93)	179 (39.08)	364 (79.47)	94 (20.52)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	8 (1.75)	119 (25.98)	256 (55.90)	383 (83.63)	75 (16.38)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	19 (4.15)	140 (30.57)	203 (44.32)	362 (79.04)	96 (20.96)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	11 (2.40)	96 (20.96)	218 (47.60)	271 (70.96)	133 (29.04)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	11 (2.40)	114 (24.89)	174 (37.99)	299 (65.28)	159 (34.72)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	23 (5.02)	107 (23.36)	184 (40.17)	314 (68.55)	144 (31.44)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	24 (5.24)	155 (33.84)	183 (39.96)	362 (79.04)	96 (20.96)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	16 (3.49)	152 (33.19)	138 (30.13)	256 (76.81)	152 (33.19)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	105 (22.93)	146 (31.88)	251 (54.80)	207 (45.20)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	101 (22.05)	158 (34.50)	259 (56.55)	199 (43.45)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	4 (0.87)	293 (63.97)	82 (17.90)	379 (82.74)	79 (17.26)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	2 (0.44)	203 (44.32)	66 (14.41)	271 (59.17)	187 (40.83)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	13 (2.84)	192 (41.92)	49 (10.70)	254 (55.46)	204 (44.54)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	14 (3.06)	185 (40.39)	99 (21.62)	298 (65.07)	160 (34.93)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	107 (23.26)	63 (13.76)	168 (36.68)	243 (73.80)	120 (26.20)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	112 (24.45)	32 (6.99)	167 (36.46)	311 (67.90)	147 (32.10)

ตารางที่ 5.2.8-9					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมี สุรา ส่งเสียงดัง	12 (2.62)	20 (4.37)	217 (47.38)	249 (54.37)	209 (45.63)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	1 (0.22)	11 (2.40)	240 (52.40)	252 (55.02)	206 (44.98)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	8 (1.75)	244 (53.28)	252 (55.02)	206 (44.98)

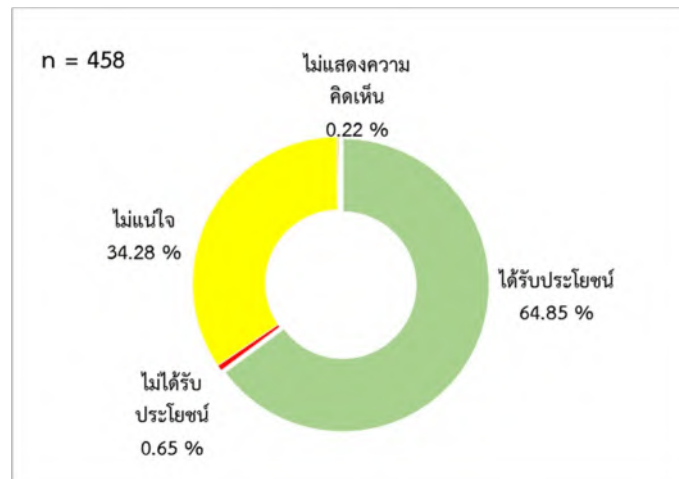
ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบันเมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือน ที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเพิ่มขึ้น ร้อยละ 38.43 รองลงมา คือ ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 54.80 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 37.55 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 50.22 สั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนลดลง ร้อยละ 50.00 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 44.10 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 43.67 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 41.27 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-10

ตารางที่ 5.2.8-10			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ครั้งที่ 1			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	44 (9.61)	184 (40.17)	230 (50.22)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	21 (4.59)	208 (45.41)	229 (50.00)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	176 (38.43)	111 (24.24)	171 (37.34)
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	117 (25.55)	172 (37.55)	169 (36.90)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	134 (29.26)	135 (29.48)	189 (41.27)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	75 (16.38)	181 (39.52)	202 (44.10)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	73 (15.94)	185 (40.39)	200 (43.67)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	68 (14.85)	251 (54.80)	139 (30.35)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 0.44 เคยใช้เส้นทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อไปกลับบ้านที่อยู่อาศัยของตนเอง โดยครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 64.85 ได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รองลงมา คือ ไม่แน่ใจ เพราะไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ ร้อยละ 34.28 ไม่ได้รับประโยชน์ เหตุเพราะ ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ ร้อยละ 0.65 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.22 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-6



รูปที่ 5.2.8-6 ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1

(3.5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามพื้นที่ ได้ดังตารางที่ 5.2.8-11

ตารางที่ 5.2.8-11 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง การจราจรติดขัด และต้องใช้เวลานานในการเดินทางกลับรถยาวนานมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการปิดเส้นทางจราจรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทาง และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางทราบ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเขม่าควันจากการขนส่งจากรถบรรทุก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระเบรรถบรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาถนนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการอย่างสม่ำเสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่าโครงการที่ยังก่อสร้างไม่เสร็จ ได้แก่ โครงการฯ ตอน 2, 4, 9, 12, และ 16 ซึ่งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่เปิดหน้าดิน หรือกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนโครงการบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบข้อห่วงกังวลของผู้แทนกลุ่มครัวเรือน ซึ่งอยู่บริเวณโครงการฯ ตอน 2, 10, 11, 12, 13, 14, 15 พบว่าทุกตอนได้มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถ หรือจุดทางลอดไกลจากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า ตำแหน่งทางลอดมีตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมีตำแหน่งจุดที่ตัดถนนท้องถิ่น โดยประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้
<ul style="list-style-type: none"> ทางลอดใต้สะพานมีความสูงต่ำ ทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางเข้าออกลำบาก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการปรับความสูงทางลอดสะพานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบทที่กำหนดให้ออกแบบความสูงทางลอดอย่างน้อย 5.5 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่าโครงสร้างทางลอดที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยมลอดใต้แนวเส้นทางขนาด 1-3.0x2.4 เมตร และขนาด 2-3.0x2.4 เมตร รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงความสูงของช่องลอดบางแห่งเพื่อความปลอดภัย และ ให้ประชาชนในท้องถิ่นและรถขนาดใหญ่สามารถสัญจรไป-มา ได้
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างถนนทำให้ปิดเส้นทางน้ำเดิมทำให้มีผลกระทบต่อเกษตรกร 	<ul style="list-style-type: none"> ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบข้อห่วงกังวลอยู่บริเวณตอน 3, 4 และ 5 ซึ่งบริเวณตอน 3 และตอน 5 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนบริเวณตอน 4 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ

ตารางที่ 5.2.8-11 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1 (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาทางลoden้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่าปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมื่อน (กม.8+720) ซึ่งสาเหตุมาจากระดับน้ำของคลองดังกล่าวมีระดับสูงกว่าจุดกลับรถใต้สะพาน โดยแนวทางหลวงนทบุรีได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณกลับรถในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถไม่ให้ท่วมขัง และปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 โดยพบว่าปัญหาการท่วมขังเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่ จะมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ 12 จะดำเนินการจัดทำบ่อสูบน้ำถาวรเพื่อให้รถสูบน้ำของแขวงนครปฐมมาดำเนินการได้ในช่วงระยะเปิดดำเนินการ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทาง บริเวณทางลอด มีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า ในระยะที่ผ่านมา โครงการฯ มีการติดตั้งไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอตามแนวเส้นทางโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบสภาพผิวจราจรสาธารณะ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่าไม่พบผิวจราจรชำรุด เสียหาย
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟ บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านชุมชน
<ul style="list-style-type: none"> ความปลอดภัยในการเข้าใช้ทางลอดตามแนวเส้นทาง เป็นจุดเสี่ยงที่เกิดน้ำท่วม และอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเตือน ป้ายจราจรอย่างเพียงพอ รวมทั้งแนวทางหลวงนทบุรีได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมื่อน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถไม่ให้ท่วมขัง

ตารางที่ 5.2.8-11 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1 (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบถนนโครงการ วางแนวเส้นทางกีดขวางทางน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ควรปรับปรุงออกแบบรางระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ตอน 12 ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างไม่ให้ตำแหน่งเสาตอม่ออยู่ในคลองระบายน้ำ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ และโครงการฯ ทุกตอน ได้ออกแบบรางระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องขั้นตอนการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบปะประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง และ Social media เช่น Facebook เป็นต้น

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 : ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนตลอดแนวเส้นทาง
โครงการ ครั้งที่ 2 ได้ดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 สามารถสำรวจข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำนวน 727 ตัวอย่าง โดยมีองค์ประกอบและรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้


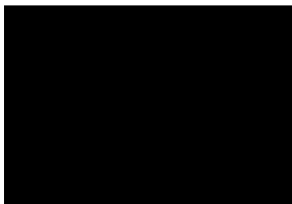
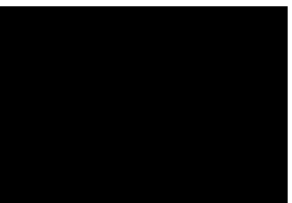
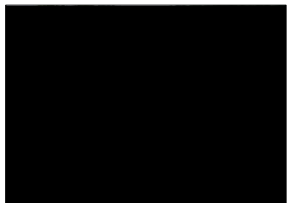
สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน (Main Line) ครั้งที่ 2			
กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ให้สัมภาษณ์	เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ	จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร	การสัมภาษณ์เชิงลึก	138
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	เจ้าอาวาส/ผู้อำนวยการ	การสัมภาษณ์เชิงลึก	31
3. กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	458
4. กลุ่มผู้ใช้ทาง	ผู้ขับขี่ยานพาหนะ	แบบสอบถาม	100
รวม			727

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน (Main Line)

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ และกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ ดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 10 ตุลาคม – 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 คณะที่ปรึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ตลอดจนข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน และการเปิดดำเนินการใช้เส้นทางในอนาคต สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนได้จำนวนรวม 138 ตัวอย่างตามแผนที่ได้กำหนด แสดงตัวอย่างดังตารางที่ 5.2.8-12 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้








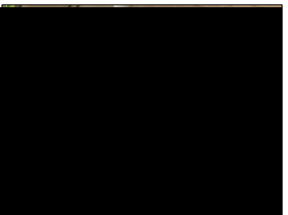


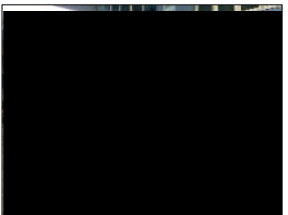

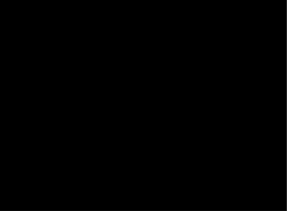


ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลักที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
2.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 4 บ้านบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
3.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
4.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
5.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านกฤษดา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
6.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
7.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านบางเตือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
8.	■■■■■■■■■■ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองกระปือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
9.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลักที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
10.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
11.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
12.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองกางเขน	
13.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
14.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านบางไทร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
15.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านโรงหมู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
16.	■■■■■■■■■■ วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านตลาดบางคูวัด	
17.	■■■■■■■■■■ วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองบางคูวัด	
18.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านบางโค	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
19.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านบางกระบือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
20.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
21.	■■■■■■■■■■* วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านคลองหลุมสี	
22.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ


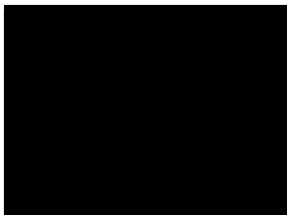
หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
23.	 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
24.	 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	
25.	 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา	
26.	 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
27.	 วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	
28.	 วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 คลองราษฎร์ประเสริฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
29.	 วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูลึก	
30.	 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	
31.	 วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านดอนทอง	

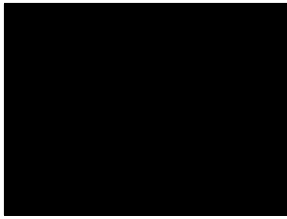
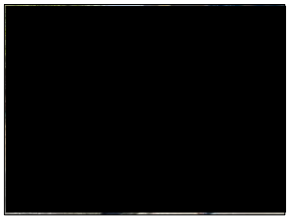


หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
32.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดมะเกลือ 3	
33.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
34.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาอู้น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
35.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองตาอู้น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
36.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 คลองเจ๊ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
37.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านลำทหาร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
38.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 ลานตากฟ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
39.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
40.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
41.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
42.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
43.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 5 บ้านต้นลาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
44.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านท่าช้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
45.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
46.	■■■■■■■■■■ วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
47.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านท้องไทร	

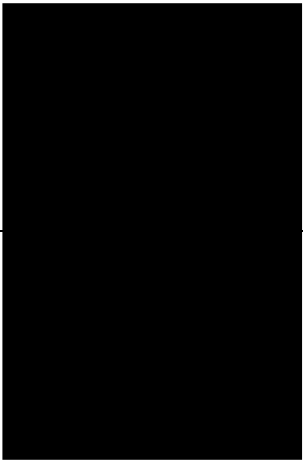

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
48.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านลาดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
49.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	
50.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านลาดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
51.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองจอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
52.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	
53.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	
54.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหุบขา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
55.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
56.	■■■■■■■■■■ (ได้รับมอบหมายให้ตอบแทน) วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	
57.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 6 บ้านทุ่งเฒ่า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
58.	สงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านนาหุบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

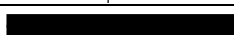
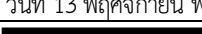
หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
59.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสระหลวง	
60.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านวัดกลาง	
61.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านในค่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
62.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
63.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
64.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านยางปราสาท	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
65.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
66.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
67.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
68.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
69.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านหนองหมา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
70.	■■■■■■■■■■ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านหนองนางแซ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
71.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านใหม่	
72.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ



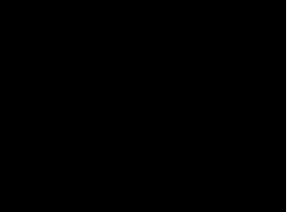
หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
73.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านอุทัย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
74.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
75.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	
76.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
77.	 วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านห้วยชัน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
78.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
79.	 วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านดุมหัก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
80.	 วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
81.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านวังตะกู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
82.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
83.	 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
84.	 วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
85.	 วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านกิโหล้า	
86.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 7 บ้านท่าช้างเหล็ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
87.	 วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	

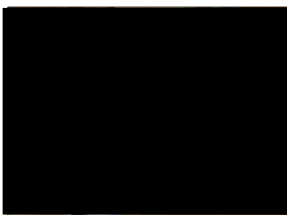
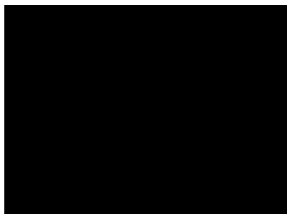
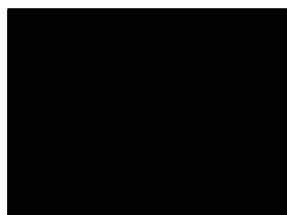
หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำส่งเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
88.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
89.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านกกโก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
90.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 สระน้ำหวาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
91.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านรางกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
92.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านดอนประดู่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
93.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านรางจิก	
94.	■■■■■■■■■■ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
95.	■■■■■■■■■■ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
96.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองฟัก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
97.	■■■■■■■■■■ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
98.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
99.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านกร่างทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
100.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
101.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านป่าดิบ	
102.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านลานทอง	



หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
103.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
104.	■■■■■■■■■■ วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านรางจิก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
105.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองขาว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
106.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านรางจัน	
107.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
108.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านป่าดิบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
109.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านวังทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
110.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
111.	■■■■■■■■■■ วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
112.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
113.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	
114.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
115.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านดอนกลาง	
116.	■■■■■■■■■■ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

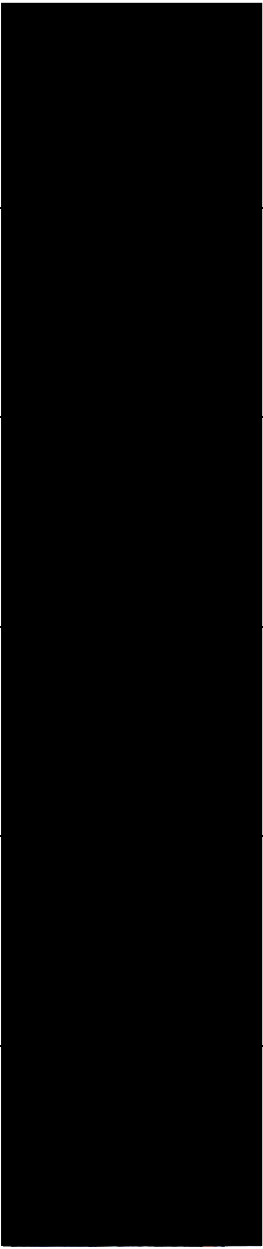
หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
117.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
118.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
119.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
120.	■■■■■■■■■■ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
121.	■■■■■■■■■■ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 หนองขี้แรด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
122.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านสันติสุข	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
123.	■■■■■■■■■■ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านห้วยท่าช้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
124.	■■■■■■■■■■ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านบ้านหนองมะพลับ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
125.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง	
126.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
127.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านออกกระทุ้ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
128.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านเด่น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
129.	■■■■■■■■■■ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านหนองปลาไหลเผือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
130.	■■■■■■■■■■ วันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสนามแย้	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
131.	■■■■■■■■■■ วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสนามแย้	

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-12 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
132.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านชัชวาล	
133.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	
134.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านสนาญจน์	
135.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านพฤษภา 76	
136.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านนนท์นิศา	
137.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านเอกสยาม	
138.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านอินต๊ะบางใหญ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการเข้าพบและนำเสนอเอกสารสำรวจข้อมูล

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(1.1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน

จากการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 88.41 รองลงมา คือ ตำแหน่งอื่นๆ ร้อยละ 5.07 ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร ร้อยละ 3.62 และประธานชุมชน ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 49 ปี และมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งผู้นำชุมชนมาในพื้นที่มาแล้วเฉลี่ยประมาณ 10 ปี และพบผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือให้ข้อมูลเป็นเพศชาย ร้อยละ 86.24 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 13.04 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชน สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.48 รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 26.09 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา ร้อยละ 13.04 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 5.80 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 5.07 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 2.17 โดยผู้นำชุมชนที่ให้ข้อมูลทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 100.00

(1.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนในชุมชน พบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ แต่ละหมู่บ้าน หรือชุมชนมีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 829 ครัวเรือน และมีประชากรเฉลี่ย 1,281 คน จำแนกเป็นเพศชายเฉลี่ย 639 คน และเป็นเพศหญิงเฉลี่ย 642 คนต่อหมู่บ้านหรือชุมชน ซึ่งแต่ละหมู่บ้านหรือชุมชนมีระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานเฉลี่ยประมาณ 83 ปี ซึ่งหากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น มีการเพิ่มจำนวนของประชากรและที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต จึงส่งผลต่อลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีความช่วยเหลือกันน้อยลง แต่ยังมีลักษณะให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร ร้อยละ 50.00 มีความสัมพันธ์กันเหมือนเครือญาติ ร้อยละ 35.51 มีความสัมพันธ์ต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 10.87 มีปัญหาขัดแย้งกันรุนแรง ร้อยละ 2.90 และมีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า อาชีพเกษตรกรรม เป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน สัดส่วนร้อยละ 63.04 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 19.57 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานโรงงาน ร้อยละ 13.04 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และรับจ้างทั่วไป ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 2.17 สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 18.84 คิดเห็นว่าครัวเรือนในพื้นที่ปกครองไม่มีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว หากมีส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเสริมด้วยการทำการค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 39.86 รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 26.09 อาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 11.59 และอาชีพเลี้ยงสัตว์ ร้อยละ 3.62 สำหรับการจัดกิจกรรมเพื่อช่วยเชื่อมความสัมพันธ์ของคนในชุมชน พบว่า ปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมวันสำคัญ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามาร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

(1.3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 68.12 คิดเห็นว่า เส้นทางสายหลัก และทางสายรองที่ใช้เดินทางอยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 18.84 และไม่ดี ร้อยละ 13.04 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาเกี่ยวกับการมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง ช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนกันลำบาก สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ

ไฟฟ้า : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 73.91 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 15.22 และไม่ดี ร้อยละ 10.87 ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันมีริมเขตทางในบางช่วงของถนนไม่มีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งเกิดปัญหาไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะช่วงฝนตก

น้ำประปา : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 86.96 คิดเห็นว่าการให้บริการระบบน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 12.32 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ เนื่องจากประปาหมู่บ้านไม่ใสสะอาด น้ำประปาไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า เป็นต้น

โทรศัพท์ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 96.38 คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 3.62 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ถึงถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 92.75 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอย ของสำนักงานเขตเทศบาล หรือ อบต. ที่อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการเก็บขยะของสำนักงานเขตเทศบาลหรือ อบต. อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 7.25 ตามลำดับ เนื่องจากความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย

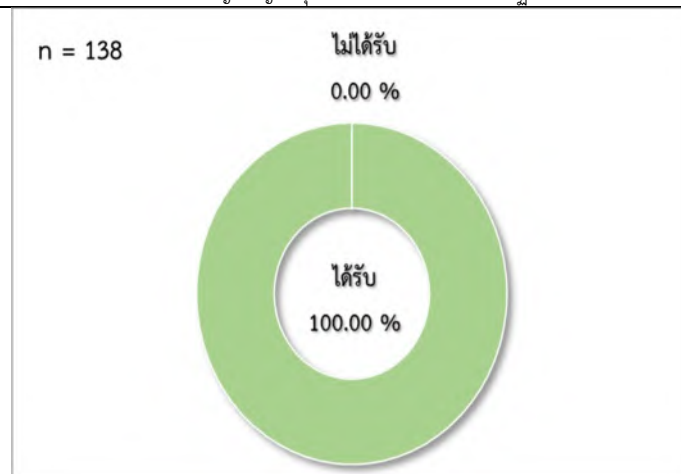
การรักษาพยาบาล : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 93.48 คิดเห็นว่าการให้บริการของสถานพยาบาลหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วยอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 6.52 ตามลำดับ โดยมีสาเหตุเกิดจากปัญหาอุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย อย่างไรก็ตามผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 88.41 นิยมเข้าใช้บริการจากโรงพยาบาลของรัฐบาล รองลงมา คือ ชื่อยามาภิเษก ร้อยละ 77.54 โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 52.17 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 40.58 และคลินิก ร้อยละ 17.39 เป็นหลัก

ระบบบริการทางสังคม : ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าการให้บริการทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี ร้อยละ 91.30 และการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 8.70 ตามลำดับ เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง และอุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ไม่ได้ได้รับการบริการ ร้อยละ 54.35 อยู่ในระดับดี ร้อยละ 26.81 ระดับพอใช้ และระดับไม่ดี ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.42 ตามลำดับ

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับผลกระทบในภาพรวมนั้น ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ความสวยงามของธรรมชาติ/ในพื้นที่ มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 77.53 เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชนในพื้นที่ศึกษา รองลงมา ได้แก่ ปัญหาขยะมูลฝอย มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 36.23 ปัญหาเสียงดังรบกวน มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 34.78 ปัญหาเขม่า หมอกควัน มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 34.06 ทั้งยังพบปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 32.61 ปัญหาด้านฝุ่นละออง มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 28.26 และปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 26.09 ตามลำดับ ตลอดจนการพบเจอปัญหาทางสังคมตามแนวเส้นทาง ด้วยการมีปัญหากลักขโมย ร้อยละ 40.58 เป็นต้น

(1.4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชนทั้งหมด ร้อยละ 100.00 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง มากที่สุด ร้อยละ 57.25 ของผู้นำที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา คือ ทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ร้อยละ 55.80 ทราบข้อมูลมาจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ร้อยละ 45.65 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 42.75 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 41.30 ทราบจากการประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ร้อยละ 26.81 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 13.04 ทราบจากอื่นๆ (เพื่อนบ้าน) ร้อยละ 7.97 ทราบจากวิทยุ และหนังสือพิมพ์ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.72 ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รายละเอียด ดังรูปที่ 5.2.8-7 และตารางที่ 5.2.8-13



รูปที่ 5.2.8-7 การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.8-13		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	138	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	138	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้นำที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	77	55.80
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ.25571-2552)		
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	57	41.30
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	37	26.81
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	59	43.75
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	79	57.25
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	63	45.65
- โทรศัพท์	18	13.04
- วิทู	1	0.72
- สือหนังสือพิมพ์	1	0.72
- เพื่อนบ้าน	11	7.97

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ในส่วนช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 53.62 คิดเห็นว่าควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook ในการสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 44.94 ในการสื่อสารสาธารณะ และควรมีกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ โดยพบ ผู้นำชุมชน ร้อยละ 4.35 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้น โดยเป็นการร้องเรียนผ่านหน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น และจากโครงการโดยตรง ซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 83.33 ของผู้นำชุมชนที่มีการร้องเรียน จึงทำให้ผู้นำชุมชน ยังไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหาที่ได้ร้องเรียนไป ร้อยละ 66.67 ของผู้นำชุมชนที่มีการร้องเรียน

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชน พบผลกระทบมากที่สุด คือ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 76.81 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 68.84 รองลงมา คือ พบปัญหาเกี่ยวกับการระบายน้ำ หรือปัญหาน้ำท่วมจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 75.37 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 54.35 การก่อสร้างกีด

ขบวนการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 74.63 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 63.04 ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 71.74 และมีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 54.35 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบ ร้อยละ 70.29 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 55.80 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 67.39 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 59.42 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบ ร้อยละ 66.67 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 58.70

กิจกรรมการก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 65.22 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 58.70 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบ ร้อยละ 62.31 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 53.62 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 60.14 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 52.17 การกองวัสดุบนไหล่ทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 56.52 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 50.72 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-14

ตารางที่ 5.2.8-14 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	1 (0.72)	10 (7.25)	72 (52.17)	83 (60.14)	55 (39.86)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	4 (2.90)	54 (39.13)	58 (42.03)	80 (57.97)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	5 (3.62)	19 (13.77)	75 (54.35)	99 (71.74)	39 (28.26)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (0.72)	3 (2.17)	65 (47.11)	69 (50.00)	69 (50.00)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	2 (1.45)	27 (19.57)	75 (54.35)	104 (75.37)	34 (24.63)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	0 (0.00)	11 (7.97)	82 (59.42)	93 (67.39)	45 (32.61)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	1 (0.72)	15 (10.87)	87 (63.04)	103 (74.63)	35 (25.37)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	0 (0.00)	20 (14.49)	77 (55.80)	97 (70.29)	41 (29.71)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	0 (0.00)	8 (5.80)	70 (50.72)	78 (56.52)	60 (43.48)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	1 (0.72)	11 (7.97)	74 (53.62)	86 (62.31)	52 (37.69)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	2 (1.45)	9 (6.52)	95 (68.84)	106 (76.81)	32 (23.19)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	4 (2.90)	7 (5.07)	81 (58.70)	92 (66.67)	46 (33.33)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	8 (5.80)	65 (47.10)	73 (52.90)	65 (47.10)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	5 (3.62)	65 (47.10)	70 (50.72)	68 (49.28)

ตารางที่ 5.2.8-14					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	0 (0.00)	9 (6.52)	81 (58.70)	90 (65.22)	48 (34.78)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	5 (3.62)	68 (49.28)	73 (52.90)	65 (47.10)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	7 (5.07)	59 (42.75)	66 (47.82)	72 (52.18)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	7 (5.07)	61 (44.20)	68 (49.27)	70 (50.73)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	0 (0.00)	5 (3.62)	89 (64.49)	94 (68.11)	44 (31.89)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	0 (0.00)	1 (0.72)	64 (46.38)	65 (47.10)	73 (52.90)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมี สรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	2 (1.45)	44 (31.88)	46 (33.33)	92 (66.67)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	1 (0.72)	49 (35.51)	50 (36.23)	88 (63.77)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	1 (0.72)	47 (34.06)	48 (34.78)	90 (65.22)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

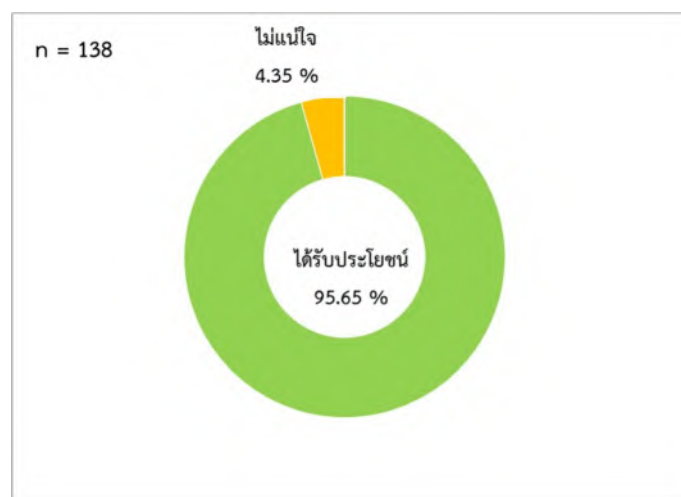
สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบันของกลุ่มผู้นำชุมชนเมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างพบว่า ผู้นำชุมชน ยังคงพบเจอปัญหาฝุ่นรบกวนจากกิจการก่อสร้างในระดับผลกระทบที่เท่าเดิม ร้อยละ 56.52 รองลงมาคือ ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 45.65 ส่วนเป็นการศึกษาอื่น มีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบลดลง กล่าวคือ ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 78.26 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ พบเจอผลกระทบลดลง ร้อยละ 58.70 ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 57.97 ความปลอดภัยในการใช้ถนน และยานพาหนะลดลงมีความ มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 52.18 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบน เส้นทางเดิม มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 50.72 และเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 50.00 แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 5.2.8-15

ตารางที่ 5.2.8-15			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ครั้งที่ 2			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	2 (1.45)	67 (48.55)	69 (50.00)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	2 (1.45)	28 (20.29)	108 (78.26)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	5 (3.62)	78 (56.52)	55 (39.86)

ตารางที่ 5.2.8-15			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	12 (8.70)	63 (45.65)	63 (45.65)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	4 (2.90)	64 (46.38)	70 (50.72)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	5 (3.62)	61 (44.20)	72 (52.18)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	5 (3.62)	52 (37.68)	81 (58.70)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	5 (3.62)	53 (38.41)	80 (57.97)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

การสำรวจและการรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการเกี่ยวกับการปิดเส้นทางของทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ของกลุ่มผู้นำชุมชน จากเขตทางจากแนวเส้นทาง (Main Line) พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน ร้อยละ 68.12 ไม่เคยสำรวจและรับทราบการปิดถนน รองลงมา ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 27.54 เนื่องจากเส้นทางอยู่ไกลจากแนวจากแนวเส้นทาง และมีผู้นำชุมชนที่เคยเข้าใช้เส้นทางดังกล่าวเพียง ร้อยละ 4.35 ซึ่งเป็นการเข้าใช้เพื่อการทำงานหรือประกอบอาชีพ ร้อยละ 50.00 เพื่อติดต่อราชการ ร้อยละ 16.67 เป็นต้น โดยมีความถี่ในการเข้าใช้ จำนวน 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 33.33. และเข้าใช้ จำนวน 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 33.33 เป็นหลัก ทั้งนี้ พบว่าผู้นำชุมชน ร้อยละ 66.67 ของผู้นำชุมชนที่เคยใช้เส้นทางนี้ ไม่เห็นด้วยกับการปิดเส้นทาง โดยพบ ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จะสร้างประโยชน์ให้กับชุมชน ร้อยละ 95.65 เนื่องจากทำให้เดินทางสะดวก ใช้เวลาน้อย/ประหยัดเวลาในการเดินทาง สะดวกในการขนส่งสินค้า และไม่น่าใจ ร้อยละ 4.35 เนื่องจากไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-8



รูปที่ 5.2.8-8 ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ครั้งที่ 2




อย่างไรก็ตาม การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดังตารางที่ 5.2.8-16

ตารางที่ 5.2.8-16 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลักต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่าง ตามแนวเส้นทางโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อเสนอแนะอยู่ในตอน 2, 10 และ 11 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จแล้ว และมีการติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างเพียงพอ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางบริเวณทางลอด 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการติดตามตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาดอน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามแนวทางหลวงนทบุรี ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานทั้ง 4 แห่ง รวมทั้งได้ทำการตรวจสอบระดับน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานเป็นประจำ หากพบว่ามีน้ำท่วมซึ่งจะเปิดการทำงานของเครื่องสูบน้ำ ส่วนในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานทั้ง 4 แห่ง จากการติดตามในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณ กม.40+100 เนื่องจากบริเวณพื้นที่มีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งทางโครงการฯ ตอน 12 ได้ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแสดงความสูงช่องลอด และจะดำเนินการสร้างบ่อสูบน้ำ เพื่อให้แนวทางหลวงนครปฐมมาดำเนินการสูบน้ำออกได้กรณีน้ำท่วมซึ่งในช่วงระยะดำเนินการต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างกีดขวางการเข้า-ออกของครัวเรือนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก ต้องใช้เวลาเดินทางกลับรถยาวนานมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเบี่ยงตามแนวเส้นทางโครงการ และสื่อ Social media ต่างๆ รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Main Line)

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวม 31 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.8-17 โดยทำการสำรวจข้อมูลในระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม ถึง 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 สามารถสรุปผลการศึกษา และข้อมูลที่สำคัญของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-17			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	ขอสงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ **	
2.	 วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานนทบุรี **	
3.	ขอสงวนชื่อ นามสกุล วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล **	
4.	ขอสงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ	
5.	 วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ	


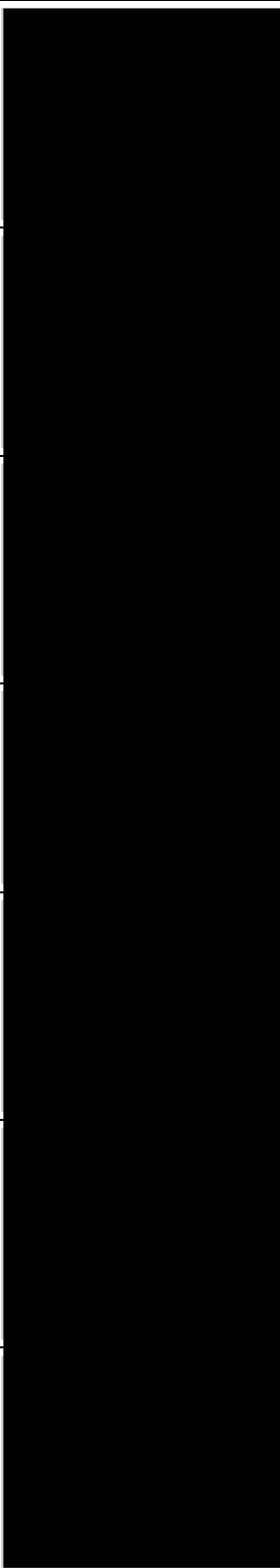


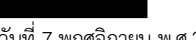

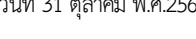
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอข้อมูล

ตารางที่ 5.2.8-17			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
6.	■■■■■■■■■■ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน	
7.	■■■■■■■■■■ วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	พนักงานสถานที่ โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ **	
8.	■■■■■■■■■■ วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนฟ้าไวยุทธยา (ประถมศึกษา)	
9.	■■■■■■■■■■ วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2567	ฝ่ายธุรการโรงเรียนเดชอนุสรณ์ **	
10.	■■■■■■■■■■วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย	
11.	■■■■■■■■■■ (ผู้ตอบ แทนเจ้าอาวาส) วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดทุ่งน้อยสามัคคี	
12.	■■■■■■■■■■ วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอหนังสือสำรวจข้อมูล

ตารางที่ 5.2.8-17			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
13.	 วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย	
14.	 วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)**	
15.	 วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค	
16.	 วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก **	
17.	 วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	คุณครูโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์	
18.	 วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2567	ผอ.กองช่าง ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม	
19.	ขอสงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	คุณครูโรงเรียนบ้านนาสร้าง	

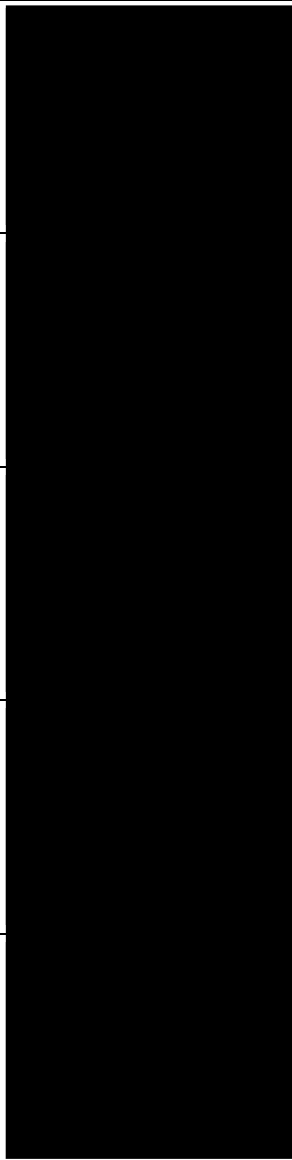
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอหนังสือสำรวจข้อมูล

ตารางที่ 5.2.8-17			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
20.	■■■■■■■■■■ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม **	
21.	■■■■■■■■■■ วันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดศรีวิสารวาจา	
22.	■■■■■■■■■■ วันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	
23.	■■■■■■■■■■ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่ โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่	
24.	■■■■■■■■■■ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	คุณครูโรงเรียนกรับใหญ่วังอ้อกุลกลกิจพิทยาคม **	
25.	■■■■■■■■■■ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชฐวงศ์	
26.	■■■■■■■■■■ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแร่	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอหนังสือสำรวจข้อมูล

ตารางที่ 5.2.8-17 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
27.	██████████ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	คุณครูโรงเรียนวัดเขาสะพายแรง	
28.	██████████ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ	
29.	ขอสงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	คุณครูโรงเรียนวัดสำนักคร้อ	
30.	██████████████████ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้าน กร่างทอง **	
31.	██████████████████ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำส่งหนังสือสำรวจข้อมูล

(2.1) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ : ตั้งอยู่ 58 หมู่ 15 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 600 คนต่อวัน เปิดทำการทุกวัน และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ในระดับน้อย ผลกระทบจากปัญหาการระบายน้ำ ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกใน

การใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่า อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.2) คริสตจักรใจสมานทปรี : ตั้งอยู่ 56/13 ถนนรัตนธิเบศร์ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ ปัจจุบันมีผู้ดูแล และผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดาประมาณ 20 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 80 คน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานทปรี พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง เนื่องจากความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.3) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ อินเตอร์เนชั่นแนล : ตั้งอยู่ 60 หมู่ที่ 6 ถนนกาญจนาภิเษก ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 600 คนต่อวัน เปิดทำการทุกวัน และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ อินเตอร์เนชั่นแนล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ยกเว้นผลกระทบด้านฝุ่นละออง และผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง เนื่องจากมีการกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ทำให้ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.4) คริสตจักรแสงสันติภาพ : ตั้งอยู่ 61/242-243 หมู่ที่ 6 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ และมีผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 100 คน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เวลา 08.00-17.00 น.

ผลการสอบถาม ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับน้อย โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.5) โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ : ตั้งอยู่ 33/3 หมู่ 5 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษานนทบุรี เขต 2 มีพื้นที่ 4 ไร่ จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2516 เปิดทำการเรียนการสอนในปีการศึกษา 2517 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชน และบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.00 น. ในวันจัดการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการรวมประมาณ 1,028 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559) เจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และหนังสือพิมพ์ รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และปัญหาการระบายน้ำ ในระดับปานกลาง และผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน : ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ ในระดับน้อย ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากพื้นที่ผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ทำให้ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนที่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.7) โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ : ตั้งอยู่ 103 หมู่ 2 ถนนศาลายา - บางเขน ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันไม่มีผู้ป่วยในการรักษา

ผลการสอบถาม [REDACTED] พนักงานสถานที่โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.8) โรงเรียนฟ้าใสวิทยา : ตั้งอยู่ 109 หมู่ที่ 2 ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม เปิดรับเด็กและเยาวชนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดตามคำสั่งของศาลเยาวชนและครอบครัวทั่วราชอาณาจักร เพื่อเพิ่มพูนปัญญาและพัฒนาเยาวชนให้เป็นคนดีพึ่งพาตนเองได้ ไม่หันไปกระทำความผิดอีก ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นเด็กกลุ่มด้อยโอกาส ส่วนใหญ่มาจากสภาพครอบครัวที่มีปัญหาความยากจน ครอบครัวแตกแยก ขาดโอกาสทางการศึกษา ปัจจุบันสังกัดสำนักบริหารงานศึกษาพิเศษ กระทรวงศึกษาธิการ เปิดรับเด็กและเยาวชนที่เป็นนักเรียนประจำในโรงเรียน ตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาจนถึงมัธยมศึกษาตอนต้น หรือมีอายุไม่เกิน 18 ปี พร้อมฝึกอาชีพในระหว่างเรียน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและพัฒนาการด้านประกอบอาชีพ ทำให้เกิดความภาคภูมิใจในตนเอง มีความเชื่อมั่นและมั่นใจในตนเอง โดยในระหว่างเรียนนักเรียนได้รับการฝึกทักษะด้านอาชีพและการอบรมด้านคุณธรรมจริยธรรม พร้อมกลับคืนสู่สังคมโดยใช้ระบบการศึกษามาจัดเป็นหลักสูตรพิเศษ โดยสามารถเข้ารับการศึกษตั้งแต่ ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จนถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการรวมประมาณ 80 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนฟ้าใสวิทยา (ประถมศึกษา) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางเนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางการเดินทาง ในระดับน้อย โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.9) โรงเรียนเดชอนุสรณ์ : ตั้งอยู่ที่ 77/7 หมู่ 4 ถนนห้วยพลู บ้านท่าพระยา ตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนและบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษา เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการรวมประมาณ 1,700 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ฝ่ายธุรการโรงเรียนเดชอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.10) วัดบ้านทุ่งน้อย : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ วัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 40 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม การกองวัสดุบนไหล่ทาง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ในระดับน้อย โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.11) วัดทุ่งน้อยสามัคคี : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่หมู่ที่ 5 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 60 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] ซึ่งได้รับมอบหมายตอบแทนเจ้าอาวาสวัดทุ่งน้อยสามัคคี พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งน้อย

อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีการกักกันในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการ ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ในระดับน้อย โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> • ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ

(2.13) โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย : ตั้งอยู่ 64/1 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม

จังหวัดนครปฐม สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล-ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. โดยเป็นสถานศึกษาที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของตำบลทุ่งน้อย ตำบลท่าพระยา ตำบลนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียงเพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 101 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ในระดับน้อย และผลกระทบด้านความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> • ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ

(2.14) วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี) : เป็นวัดราษฎร์สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลบ่อพลับ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม เดิมมีชื่อว่า สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี 9 มีนาคม พ.ศ. 2558 จึงได้รับประกาศจากสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ตั้งเป็นวัดชื่อว่า “วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 25 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 130 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณชุมชนใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ในระดับน้อย โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.15) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค : เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 50 คนต่อวัน และเปิดทำการในระหว่างวันจันทร์ ถึง วันศุกร์ เปิดทำการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางเนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม ในระดับน้อย โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.16) วัดพะเนียงแตก : ตั้งอยู่ 96 หมู่ 4 ตำบลมาบแค อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม มีเนื้อที่ 44 ไร่ 40 ตารางวา สร้างขึ้นมาราวประมาณ พ.ศ. 2334 เดิมชื่อ วัดปทุมคงคา ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญไหว้พระทุกวัน มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 1,500 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและอำเภอใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ในระดับน้อย โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.17) โรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ : ตั้งอยู่ 100/3 หมู่ 6 ตำบลบ่อ

พลับ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชน และบริเวณชุมชนใกล้เคียงกับโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30-17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 380 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ในระดับน้อย และผลกระทบด้านฝุ่นละออง ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.18) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม : เป็นหน่วยงานด้าน

สาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการกองศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.19) โรงเรียนบ้านนาสร้าง : ตั้งอยู่ ตำบลนครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัด

นครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณ และชุมชนใกล้เคียง จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษา ปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 94 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม คุณครูโรงเรียนบ้านนาสร้าง (ถูกมอบหมายให้ตอบแทน) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.20) โรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม : ตั้งอยู่ 90 หมู่ 2 ตำบลหนองปากโลง อำเภอ

เมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในชุมชน และบริเวณใกล้เคียง จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึง ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 104 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านทุ่งหัว

พรหม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ในระดับน้อย และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลต่อการเดินทางให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง เพิ่มระยะทางในการเดินทางมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเบี่ยงตามแนวเส้นทางโครงการ และสื่อ Social media ต่างๆ

(2.21) วัดศรีวิสารวาจา : ตั้งอยู่ 235 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมือง

นครปฐม จังหวัดนครปฐม ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2513 เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 50 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและชุมชนใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดศรีวิสารวาจา พบว่า ผู้ให้

สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ในระดับน้อย และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ทำให้ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.22) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ตั้งอยู่ 44/2 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอ

เมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในชุมชน และชุมชนใกล้เคียง จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 152 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ความปลอดภัยในการเข้าใช้ทางลอดตามแนวเส้นทาง เป็นจุดเสี่ยงที่เกิดน้ำท่วม และอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะน้ำท่วมอยู่เดิม ส่งผลให้เมื่อฝนตกจึงเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อย่างไรก็ตามพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 14 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2565 ดังนั้นพื้นที่ดังกล่าวจะอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ

(2.23) โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่ : งบอยู่ 8 หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่

อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นสถานศึกษาที่จัดตั้งขึ้น จากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลกรับใหญ่ โดยนายภูฏระกูล ว่องกุศลกิจ นายกเทศมนตรีตำบลกรับใหญ่ ในปีการศึกษา 2552 นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในชุมชน และบริเวณใกล้เคียง จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการรวมประมาณ 593 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.24) โรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุลกิจพิทยาคม : ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่

อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2519 โดยคุณกมล ว่องกุลกิจ ได้บริจาคที่ดินพร้อมสร้างอาคารเรียน พร้อมทั้งอุปกรณ์โรงเรียนตั้งแต่ก่อตั้ง จนถึงปัจจุบัน เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาขนาดใหญ่ ประจำตำบลกรับใหญ่ สังกัดสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาราชบุรี นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในชุมชน และตำบลใกล้เคียง จัดการเรียนการสอนในมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 1,200 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูโรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุลกิจพิทยาคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง พ.ศ.2559 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.25) โรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชฐวงศ์ : หมู่ 4 ตำบลกรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี

นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในชุมชน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึง ระดับประถมศึกษา ชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการรวมประมาณ 145 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชฐวงศ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.26) วัดเขาสะพายแรง : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งอยู่ 88

หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยารัษฎานุบำรุง จังหวัดกาญจนบุรี ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2483 บริเวณเชิงเขาลูกโทน หรืออีกชื่อเรียกว่า “เขาน้อยกลางดง” ในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เกิดศึกสงครามเก่าทัพกับพม่า นายกองที่คุมกองทัพพม่าถูกทหารไทยฟันร่างขาดสะพาดแล่ง ที่บริเวณเชิงเขาลูกนี้ ชาวบ้านจึงเรียกชื่อเป็นอนุสรณ์ว่า “เขาพม่าขาดสะพาดแล่ง” ซึ่งต่อมาเพี้ยนเสียงเป็น “เขาสะพายแรง” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและชุมชนใกล้เคียง

ผลการสอบถาม พระครูสมุห์ สวัสดิ์ คุ้มวโร เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแจ้งพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรศัพท์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้รับผลกระทบด้านต่างๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง

(2.27) โรงเรียนวัดเขาสะพายแจ้ง : หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกาญจนบุรีนักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษา ชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 200 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูโรงเรียนวัดเขาสะพายแจ้ง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือนสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ในระดับน้อย โดยผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.28) วัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ 110 หมู่ 2 ตำบลตะคร้อ อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกาญจนบุรี เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2477 โดยมีพระอธิการอุย ปุณณสุวณโณ ก่อนสร้างวัดมีประชาชนมาอาศัย โดยประกอบอาชีพอยู่ในหมู่บ้านเป็นจำนวนมาก จึงปรึกษากันถึงเรื่องไม่มีวัดสำหรับทำบุญและประกอบพิธีทางศาสนา จึงตกลงสร้างวัดขึ้นโดยมีนายสุ่ม เปสเส เป็นผู้บริจาคที่ดิน ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมาเมื่อ พ.ศ. 2515 ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 40 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและชุมชนใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน การชะล้างพังทลายของดิน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำ ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบทั้งหมดได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.29) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ หมู่ 2 ตำบลตะคร้ำเอน อำเภอดำรงวิทยารัษฎา จังหวัดกาญจนบุรี ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2480 นักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในชุมชน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 350 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม คุณครูโรงเรียนวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย ผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(2.30) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งทอง อำเภอดำรงวิทยารัษฎา จังหวัดกาญจนบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 40 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้รับผลกระทบด้านต่างๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง

(3.31) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง : หมู่ 4 ถนนกาญจนบุรี-อุทุมพร ตำบลหนองขาว อำเภอดำรงวิทยารัษฎา จังหวัดกาญจนบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 187 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2551-2552 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ละป้ายเตือนสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ใน

ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางเนื่องจากพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจนได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

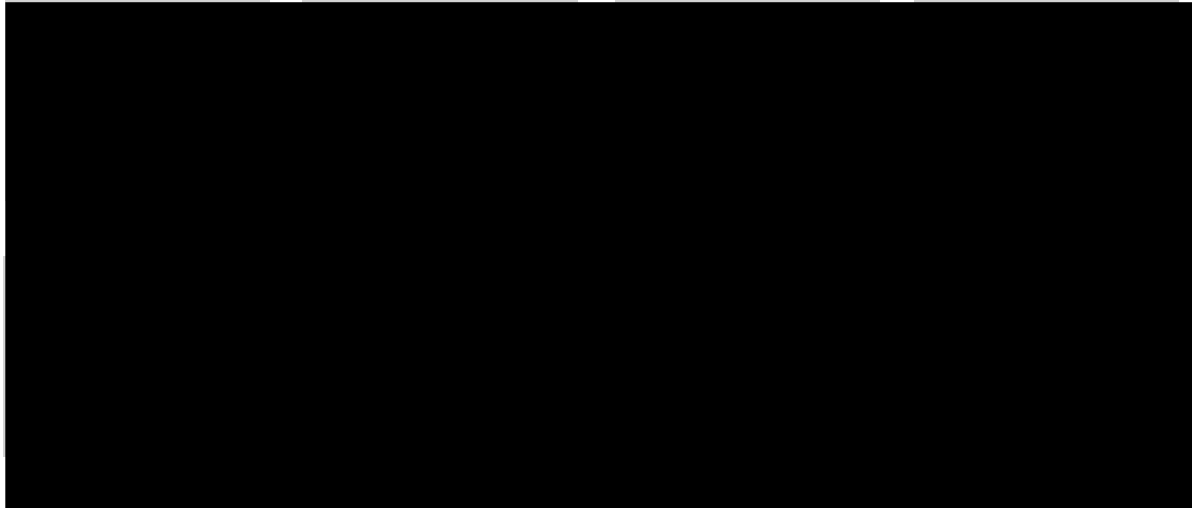
(3) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ (Main Line)

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการสำรวจข้อมูลในระหว่างวันที่ 10 ตุลาคม - 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทาง (Main line) เป็นอย่างดี ทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดรวมจำนวนทั้งสิ้น 458 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

(3.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้ เป็นเพศชาย ร้อยละ 52.18 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 47.82 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 27.95 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 25.11 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 23.14 มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.65 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 4.15 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.03 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 13.97 ทั้งนี้ พบว่าผู้ให้ข้อมูล มีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 51.09 สถานภาพโสด ร้อยละ 48.91 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูลร้อยละ 48.69 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 19.43 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 14.41 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 8.73 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 7.64 สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 0.66 และไม่ได้เรียนหนังสือ ร้อยละ 0.44 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 99.78 และนับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.22 ครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 87.99 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 12.01 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐานมาในพื้นที่ เนื่องจากย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ หรือเข้ามาทำงานในพื้นที่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.8-2



ภาพที่ 5.2.8-2 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทางแนวเส้นทางหลัก (Main line) ครั้งที่ 2

(3.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 4 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.68 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 49.32 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77.04 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 22.96 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 42.58 รองลงมา ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 26.42 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 15.07 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือโรงงาน ร้อยละ 9.61 อาชีพราชการ หรือ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.06 ส่วนอาชีพอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อย ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 18.56 พบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ ประกอบด้วย ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 44.71 รองลงมา คือ ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง ร้อยละ 34.12 ปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 16.47 และปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 4.71 ของครัวเรือนที่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 93.01 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน และมีครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 6.99 เท่านั้น ที่ประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย เกษตรกรรม และการรับจ้าง เป็นต้น

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท มากที่สุด ร้อยละ 37.12 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 19.21 และมีรายได้ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 8.95 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 39.08 มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 23.14 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท ร้อยละ 6.77 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยพบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 87.55 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอน มีเพียง ร้อยละ 12.45 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย และมีเหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 89.30 รองลงมา มีรายได้เพียงพอ แต่ไม่มีเหลือเก็บ ร้อยละ 7.86 และมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย ร้อยละ 2.84 ดังนั้น จึงทำให้ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 28.38 ที่ยังมีภาวะหนี้สิน และต้องอาศัยการกู้ยืมยืมเงินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อนำมาใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ ซึ่งครัวเรือนตัวอย่างที่มีหนี้สินจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ สหกรณ์ และญาติหรือเพื่อน เป็นหลัก

การออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 98.25 ด้วยการออมเงิน ด้วยวิธีนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 70.67 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล ร้อยละ 19.78 ซื้อเครื่องประดับ ร้อยละ 8.22 และทำซื้อประกันชีวิต ฝากกองทุนหมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 1.11 และ 0.22 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

(3.3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 59.39 คิดเห็นว่า โครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 29.91 และ ร้อยละ 10.70 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหามีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ หรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง ช่องจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง รถมสวนทางกันลำบาก สภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถ มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 60.04 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 28.17 และ ร้อยละ 11.79 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 74.45 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบน้ำประปาในระดับปานกลางหรือพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 23.36 และ ร้อยละ 2.18 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปามีกลิ่นคาว น้ำไม่สะอาด น้ำไม่ค่อยไหล เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

โทรศัพท์ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 83.62 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับบริการ คิดเป็นร้อยละ 15.50, 0.66 และ ร้อยละ 0.22 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 78.82 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของเทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ระดับไม่ดี และไม่ได้รับบริการ คิดเป็นร้อยละ 19.65, 1.31 และ ร้อยละ 0.22 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป และถังขยะมีไม่เพียงพอ กับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษามีเมื่อเกิดการเจ็บป่วย พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 76.42 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ ระดับไม่ดี และไม่ได้รับบริการ คิดเป็นร้อยละ 22.93, 0.44 และ ร้อยละ 0.22 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 71.18 ระดับพอใช้ ร้อยละ 28.60 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.22 เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกล

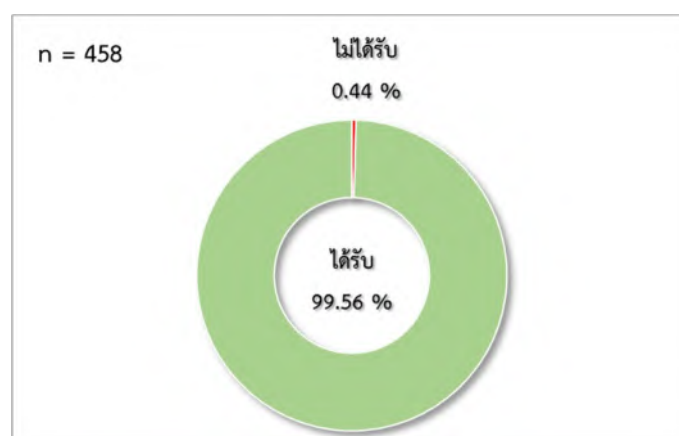
จากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ครั้วเรือนตัวอย่างยังไม่รับบริการด้านสวนสาธารณะ ร้อยละ 62.23 ส่วนที่ได้รับบริการ คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 17.25 ระดับพอใช้ ร้อยละ 16.38 และระดับดี ร้อยละ 4.15 ตามลำดับ เนื่องจากยังพบเจอสวนสาธารณะมีสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครั้วเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครั้วเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่า ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครั้วเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 59.39 คิดเห็นว่าปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม มีผลกระทบระดับปานกลาง รองลงมา คือ ปัญหาด้านฝุ่นละออง พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.74 ส่วนที่พบเจอปัญหาอยู่ในระดับน้อยเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาขยะมูลฝอย ร้อยละ 48.25 ปัญหาเขม่า/ควัน ปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 43.45 ปัญหาเสียงดัง คิดเป็นร้อยละ 42.58 และปัญหาน้ำท่วม สัดส่วนร้อยละ 36.03 ตามลำดับ

ครั้วเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 37.56 คิดเห็นว่าชุมชนที่ครั้วเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนที่ดี ไม่มีปัญหาของชุมชนแต่อย่างใด ส่วนที่คิดเห็นว่า มีความปลอดภัยในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.93 มีความปลอดภัยน้อย ร้อยละ 18.34 และมีความปลอดภัยมาก ร้อยละ 9.17 ทั้งนี้ ผู้แทนครั้วเรือนตัวอย่าง ยังพบเจอปัญหาหลักขโมย เป็นปัญหาสังคมที่พบเจอบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 81.47 รองลงมา คือ ปัญหายาเสพติด ร้อยละ 14.69 และปัญหาอาชญากรรม ร้อยละ 0.70 ของครั้วเรือนตัวอย่างทั้งหมด ส่วนปัญหาอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อย

(3.4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครั้วเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครั้วเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 99.56 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 55.04 มากที่สุด ของครั้วเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ร้อยละ 54.61 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 52.41 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 21.27 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 18.42 ทราบจากวิทยุ ร้อยละ 3.95 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 1.75 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 1.54 และทราบจากเพื่อนบ้าน ร้อยละ 0.22 ของครั้วเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว โดยมีครั้วเรือนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 0.44 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-9 และตารางที่ 5.2.8-18



รูปที่ 5.2.8-9 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของครั้วเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.8-18		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการคร่าวๆที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง ครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	456	99.56
- ไม่ได้รับ	2	0.44
รวม	458	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	249	54.61
- การประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	7	1.54
- การประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	0	0.00
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	97	21.27
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	239	52.41
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	251	55.04
- โทรศัพท์	84	18.42
- วิทยุ	18	3.95
- สื่อหนังสือพิมพ์	8	1.75
- อื่นๆ	1	0.22

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

สำหรับช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 54.59 เสนอให้ทางโครงการควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook ร้อยละ 45.41 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 2.40 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยเป็นการร้องเรียนผ่านโครงการโดยตรง หรือร้องเรียนผ่านหน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น และร้องเรียนผ่านหน่วยงานต่างๆ ซึ่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 90.91 ของครัวเรือนตัวอย่างที่มีการร้องเรียน นำมาซึ่งความไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหาของโครงการ ร้อยละ 18.18 ของครัวเรือนที่มีการร้องเรียน

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยมีส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยพบประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 65.07 รองลงมา คือ กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 60.48 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 59.39 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 58.08 กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 53.06 ปัญหาการระบายน้ำ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 51.31 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 48.91 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 45.63 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-19

ตารางที่ 5.2.8-19					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	3 (0.66)	57 (12.45)	269 (58.73)	329 (71.84)	129 (28.17)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	1 (0.22)	18 (3.93)	292 (63.76)	311 (67.90)	147 (32.10)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	48 (10.48)	153 (33.42)	209 (45.63)	410 (89.52)	48 (10.48)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	0 (0.00)	27 (5.90)	241 (52.62)	268 (58.52)	190 (41.48)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	39 (8.52)	137 (29.91)	235 (51.31)	411 (89.74)	47 (10.26)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	22 (4.80)	81 (17.69)	298 (65.07)	401 (87.56)	57 (12.45)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	25 (5.46)	103 (22.49)	272 (59.39)	400 (87.34)	58 (12.66)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	29 (6.33)	89 (19.43)	266 (58.08)	384 (83.84)	74 (16.16)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	24 (5.24)	90 (19.65)	238 (51.97)	352 (76.86)	106 (23.14)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	28 (6.11)	128 (27.95)	224 (48.91)	380 (82.97)	78 (17.03)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	49 (10.70)	100 (21.83)	243 (53.06)	392 (85.59)	66 (14.41)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	39 (8.52)	98 (21.40)	241 (52.62)	378 (82.54)	80 (17.46)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	1 (0.22)	53 (11.57)	236 (51.53)	290 (63.32)	168 (36.68)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	37 (8.08)	251 (54.80)	288 (62.88)	170 (37.12)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	6 (1.31)	127 (27.73)	277 (60.48)	410 (89.52)	48 (10.48)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	6 (1.31)	58 (12.66)	252 (55.03)	316 (69.00)	142 (31.00)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (0.22)	79 (17.25)	202 (44.10)	282 (61.57)	176 (38.43)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	96 (20.96)	283 (61.79)	379 (82.75)	79 (17.25)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	68 (14.85)	68 (14.85)	187 (40.82)	223 (70.52)	135 (29.48)

ตารางที่ 5.2.8-19					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	22 (4.80)	37 (8.08)	172 (37.55)	231 (50.43)	227 (49.57)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	8 (1.75)	63 (13.75)	71 (15.50)	387 (84.50)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	2 (0.44)	76 (16.59)	78 (17.03)	380 (82.97)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	6 (1.31)	91 (19.87)	97 (21.18)	361 (78.82)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

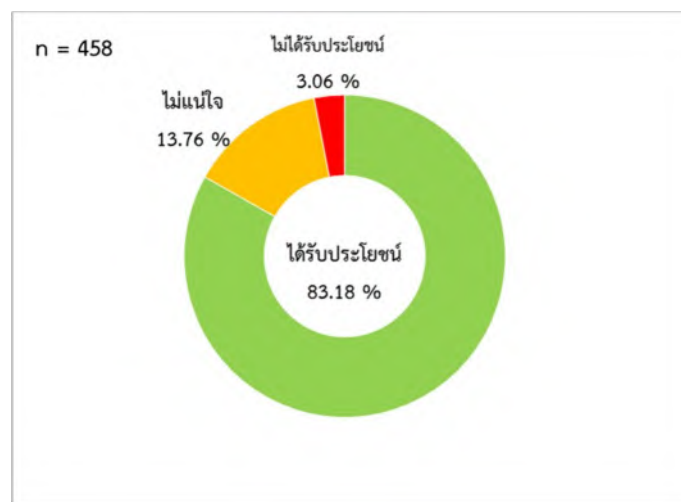
จากการศึกษาสภาพปัญหาและผลกระทบที่ครัวเรือนตัวอย่างได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 48.69 ส่วนที่พบเจอปัญหาที่มีผลกระทบมีแนวโน้มลดลง ได้แก่ ปัญหาความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ร้อยละ 95.63 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ร้อยละ 79.47 ทัศนียภาพรบกวน ไม่เรียบ ต่างระดับ ร้อยละ 65.94 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง ร้อยละ 64.63 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ร้อยละ 63.54 ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ร้อยละ 62.23 และการระบายน้ำ น้ำท่วม ร้อยละ 49.58 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-20

ตารางที่ 5.2.8-20			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ครั้งที่ 2			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	2 (0.44)	92 (20.09)	364 (79.47)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	20 (4.37)	438 (95.63)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	36 (7.86)	223 (48.69)	199 (43.45)
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	81 (17.69)	150 (32.75)	227 (49.56)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	72 (15.72)	95 (20.74)	291 (63.54)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	70 (15.28)	92 (20.09)	296 (64.63)
5.3 ทัศนียภาพรบกวน/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	61 (13.32)	95 (20.74)	302 (65.94)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	79 (17.25)	94 (20.52)	285 (62.23)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

การสำรวจและการรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ การปิดเส้นทางของทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง (Main Line) พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 62.01 ไม่เคยสัญจรบนถนน นบ.1016 รองลงมา ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 28.60 เนื่องจากเส้นทางอยู่ไกล และมีเพียง ร้อยละ 9.39 เท่านั้น ที่เคยสัญจรเส้นทางดังกล่าว โดยมี ความถี่ในการเข้าใช้เส้นทาง จำนวน 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 48.83 และ จำนวน 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 44.18 เป็นหลัก ซึ่งผู้ที่เคยใช้เส้นทางดังกล่าว ร้อยละ 88.37 ทราบการปิดเส้นทางมาก่อนแล้ว และคิดเห็นว่า ไม่เห็นด้วยกับการปิดเส้นทาง นบ.1016 ร้อยละ 86.05 ด้วยต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น และทำให้การเดินทางกลับรถไกลขึ้น เป็นกลุ่มตัวอย่าง ที่เห็นด้วย ร้อยละ 11.63 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.33 ของครัวเรือนที่เคยใช้เส้นทางดังกล่าว

ทั้งนี้ ครัวเรือนตัวอย่าง คิดเห็นว่า เส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จะเป็นประโยชน์ต่อพื้นที่และชุมชน ร้อยละ 83.19 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจ เพราะไม่สามารถ คาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ ร้อยละ 13.76 และไม่ได้รับประโยชน์ เหตุเพราะ ไม่ได้ใช้เส้นทางเป็นประจำ ร้อยละ 3.06 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-10



รูปที่ 5.2.8-10 ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2

(3.5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามพื้นที่ ได้ดังตารางที่ 5.2.8-21

ตารางที่ 5.2.8-21 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทางการจราจรติดขัด 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดขัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการปิดเส้นทางจราจรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งาน และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางทราบ ซึ่งทางโครงการฯ ได้มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้าง ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media เช่น Facebook และเว็บไซต์ motorway-m81 อย่างเพียงพอ พร้อมทั้งมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเสียอื่นๆ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับให้ติดป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถ หรือจุดทางลอด ใกล้จากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า ตำแหน่งทางลอดมีตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมีตำแหน่งจุดที่ติดถนนท้องถิ่น โดยประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาทางลัดน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการติดตามตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้าม คลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต้อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามแนวทางหลวงชนบุรี ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณจุดกลับรถได้สะพานทั้ง 4 แห่ง รวมทั้งได้ทำการตรวจสอบระดับน้ำบริเวณจุดกลับรถได้สะพานเป็นประจำ หากพบว่ามิน้ำท่วมซึ่งจะเปิดการทำงานของเครื่องสูบน้ำ ส่วนในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถได้สะพานทั้ง 4 แห่ง จากการติดตามในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณ กม.40+100 เนื่องจากบริเวณพื้นที่มีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งทางโครงการฯ ตอน 12 ได้ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแสดงความสูงช่องลอด และจะดำเนินการสร้างบ่อสูบน้ำ เพื่อให้แนวทางหลวงนครปฐมมาดำเนินการสูบน้ำออกได้กรณีน้ำท่วมซึ่งในช่วงระยะดำเนินการต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทาง มีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทางที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอตามแนวเส้นทางโครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(4) กลุ่มผู้ใช้ทาง (Main Line)

การสำรวจความคิดเห็นต่อการปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ของกลุ่มผู้ใช้ทางจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษารวม 100 ตัวอย่าง จำแนกเป็นกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทางโครงการบริเวณ ซีเจ มอร์ สาขาสามแยกโรงโพน จำนวน 50 ตัวอย่าง และบริเวณตลาดนัดแสงจันทร์ถาวร (บางใหญ่-แก้วอินทร์) จำนวน 50 ตัวอย่าง รายละเอียดดังภาพที่ 5.2.8-3 ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลระหว่างวันที่ 19 – 20 ตุลาคม พ.ศ.2567 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทางบริเวณ ซีเจ มอร์ สาขาสามแยกโรงโพน

กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทางบริเวณ ตลาดนัดแสงจันทร์ถาวร (บางใหญ่-แก้วอินทร์)

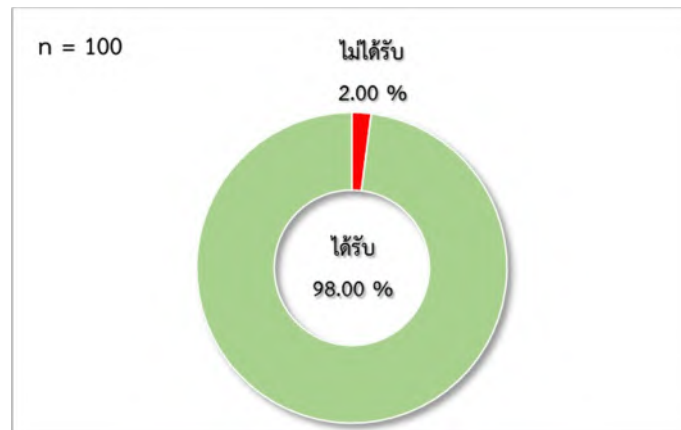
ภาพที่ 5.2.8-3 ตัวอย่างการสอบถามข้อมูลของกลุ่มผู้ใช้ทาง

ผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากผู้ใช้งานทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 59.00 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 41.00 โดยกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้งานมีอายุระหว่าง 40-49 ปี มากที่สุด ร้อยละ 27.00 รองลงมา คือ มีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 22.00 มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 21.00 มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.00 และมีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 12.00 ตามลำดับ

สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของกลุ่มผู้ใช้ทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางที่ได้เดินทางโดยใช้เส้นทางในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปประกอบอาชีพ หรือทำงาน ร้อยละ 65.00 ใช้เพื่อกิจกรรมอื่นๆ (ธุระส่วนตัว หรือซื้อสินค้าที่ตลาด) ร้อยละ 40.00 และใช้เดินทางติดต่อราชการ ร้อยละ 1.00 ตามลำดับ

จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่สำคัญของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทาง พบว่า ผู้ใช้งานมีความจำเป็นในการเข้าใช้ทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) จำนวน 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ มากที่สุด ร้อยละ 39.00 รองลงมา คือ เข้าใช้บริการมากกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 26.00 เข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 20.00 เข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 9.00 เข้าใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 5.00 และเข้าใช้บริการจำนวน 9-10 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 1.00 ตามลำดับ

การรับรู้รับทราบข้อมูลการปิดเส้นทางสัญจรบนทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) พบว่า ผู้ใช้ทางเกือบทั้งหมด ร้อยละ 98.00 รับทราบข้อมูลการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 มาก่อนแล้ว โดยทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 53.06 ของผู้ใช้ทางที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบจากการใช้เส้นทาง ร้อยละ 38.78 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ หรือผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 23.47 และทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ร้อยละ 1.02 ของผู้ใช้ทางที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว และพบกลุ่มตัวอย่างที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการปิดเส้นทางสัญจร คิดเป็นร้อยละ 2.00 เนื่องจากเพิ่งผ่านเข้ามาใช้เส้นทาง รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-11 และตารางที่ 5.2.8-22

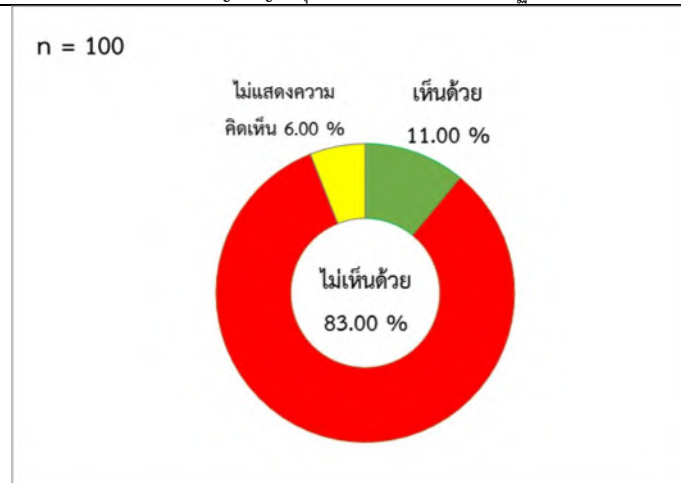


รูปที่ 5.2.8-11 การรับรู้รับทราบข้อมูลการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 ของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.8-22		
การรับรู้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	98	98.00
- ไม่ได้รับ	2	2.00
รวม	100	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	52	53.06
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	23	23.47
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	1	1.02
- โทรศัพท์	0	0.00
- วิทยู	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- อื่นๆ	38	38.78

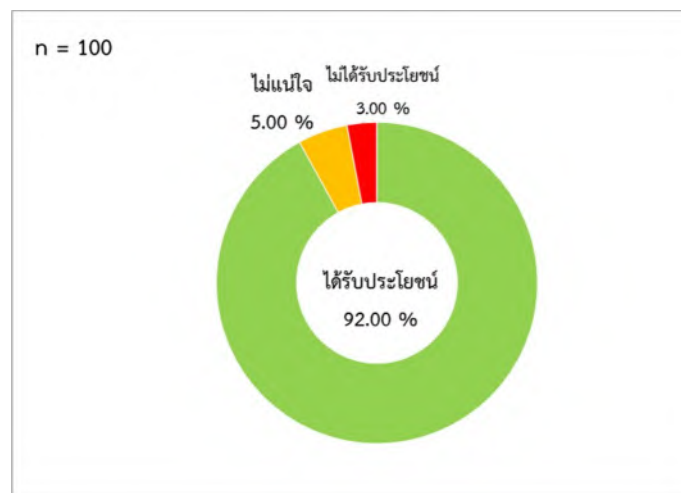
ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ.2567

จากการสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นที่มีต่อการปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทาง ร้อยละ 83.00 ไม่เห็นด้วยต่อการปิดเส้นทางสัญจร มีเพียง ร้อยละ 11.00 ที่เห็นด้วยต่อการปิดเส้นทางสัญจร และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 6.00 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-12 และจากการปิดเส้นทางครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทาง คิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจนทำให้การเดินทางกลับรถไกลมากยิ่งขึ้น ร้อยละ 85.00 รองลงมา ทำให้การเดินทางไม่สะดวก ร้อยละ 37.00 ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.00 และการจราจรติดขัด ร้อยละ 10.00 ของผู้ใช้ทางทั้งหมด



รูปที่ 5.2.8-12 ความคิดเห็นต่อการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 ของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2

จากการสอบถามข้อมูลความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทาง ร้อยละ 92.00 คิดเห็นว่าตนและผู้ใช้ทางจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง รองลงมา คือ ไม่แน่ใจ เนื่องจากไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ร้อยละ 5.00 และคิดเห็นว่าไม่ได้รับประโยชน์ เนื่องจากไม่ได้ใช้เส้นทางเป็นประจำ ร้อยละ 3.00 ตามลำดับ ดังรูปที่ 5.2.8-113



รูปที่ 5.2.8-13 ความคิดเห็นที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2

ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้ทางได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5.2.8-23

ตารางที่ 5.2.8-23		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มผู้ใช้ทางต่อการปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ผิวนถนนที่ขรุขระ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการตรวจสอบ และดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบการชำรุดเสียหายของผิวจราจร
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาป้ายเตือน/สัญญาณไฟ บริเวณทางแยกทางร่วมไม่ชัดเจน และไฟฟ้าส่องสว่างมีแสงสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ.2567

3.3.3) การดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียน

จากการรวบรวมข้อร้องเรียน และการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนของโครงการก่อสร้างในช่วงที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2568) พบว่า บริเวณที่มีข้อร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) บริเวณ กม.41+000 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 โดยมีประเด็นข้อร้องเรียน และการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ดังนี้ (รูปที่ 5.2.8-14 โดยมีรายละเอียดแสดงดังภาคผนวก จ)

(1) **ข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง :** จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณที่ร้องเรียนผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของกิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง สะพาน กม.41+000 ซึ่งเป็นการก่อสร้างสะพานข้ามถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง ซึ่งได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการปรับถมคันทาง โดยภายหลังจากที่ได้รับการร้องเรียน โครงการฯ ตอน 12 ได้เพิ่มความถี่ในการฉีดพรมน้ำ บริเวณดังกล่าว และภายหลังจากกิจกรรมการปรับถมคันทางแล้วเสร็จ ก็ไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละอองเพิ่มเติม

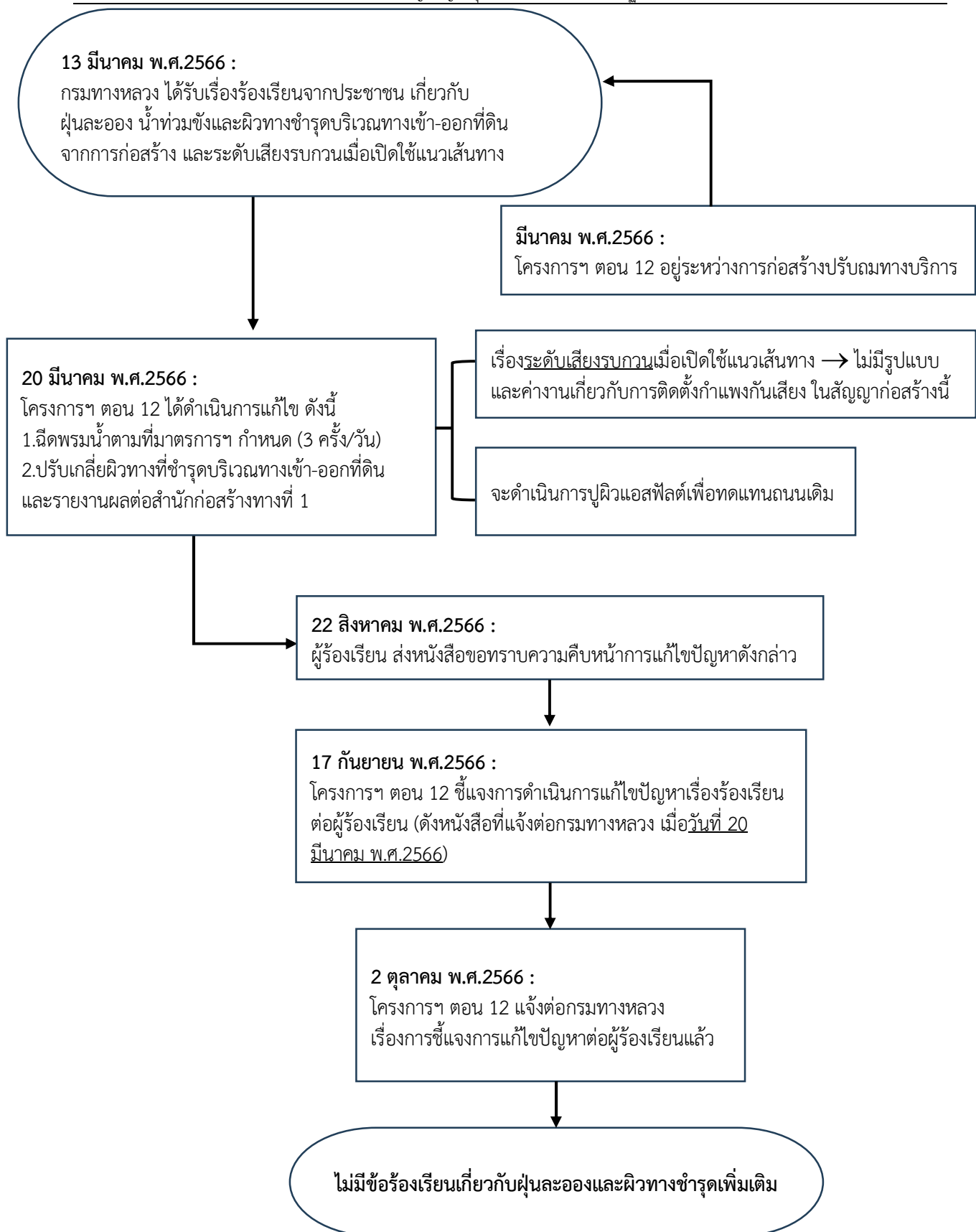
(2) **ข้อร้องเรียนด้านความชำรุดเสียหายของผิวจราจร :** จากการตรวจสอบข้อร้องเรียนด้านการชำรุดเสียหายของผิวจราจร เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ซึ่งโครงการฯ ตอน 12 ได้จัดให้มีการปรับปรุงผิวจราจร เป็นระยะ รวมทั้งภายหลังจากกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรให้คืนสู่สภาพเดิม

(3) **ข้อร้องเรียนต่อความสูงของสะพาน บริเวณ กม.41+000 :** เดิม สะพานบริเวณ กม.41+000 ได้ออกแบบให้มีความสูงของช่องลอดเพียง 3.0 เมตร และจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ไม่ยินยอมให้ก่อสร้างสะพานที่มีความสูงของช่องลอดเพียง 3.0 เมตร เนื่องจากจะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของชุมชน เนื่องจากมีกลุ่มผู้ให้บริการโตะเงินอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้ถนนสายบ้านใหม่-บ้านนาสร้างในการเดินทางสัญจร ชุมชนจึงได้มีความเห็นให้ก่อสร้างสะพานที่มีความสูงของช่องลอด 4.5 เมตร อย่างไรก็ตาม การปรับความสูงของสะพานให้มีความสูงของช่องลอด 4.5 เมตร ยังมีประชาชนบางส่วนคัดค้านการก่อสร้างดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่าการก่อสร้างสะพานความสูง 4.5 เมตร จะก่อให้เกิดผลกระทบ ด้านการบดบังทัศนทางลม ปัญหาน้ำท่วมขัง และความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากเสารองรับคานสะพานที่อยู่กลางถนน อย่างไรก็ตาม โครงการฯ ตอน 12 ได้ชี้แจงความเข้าใจเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบด้านสังคม กับผู้ร้องเรียน ซึ่งทำให้ผู้ร้องเรียนได้คลายความกังวล (ภาพที่ 5.2.8-4)



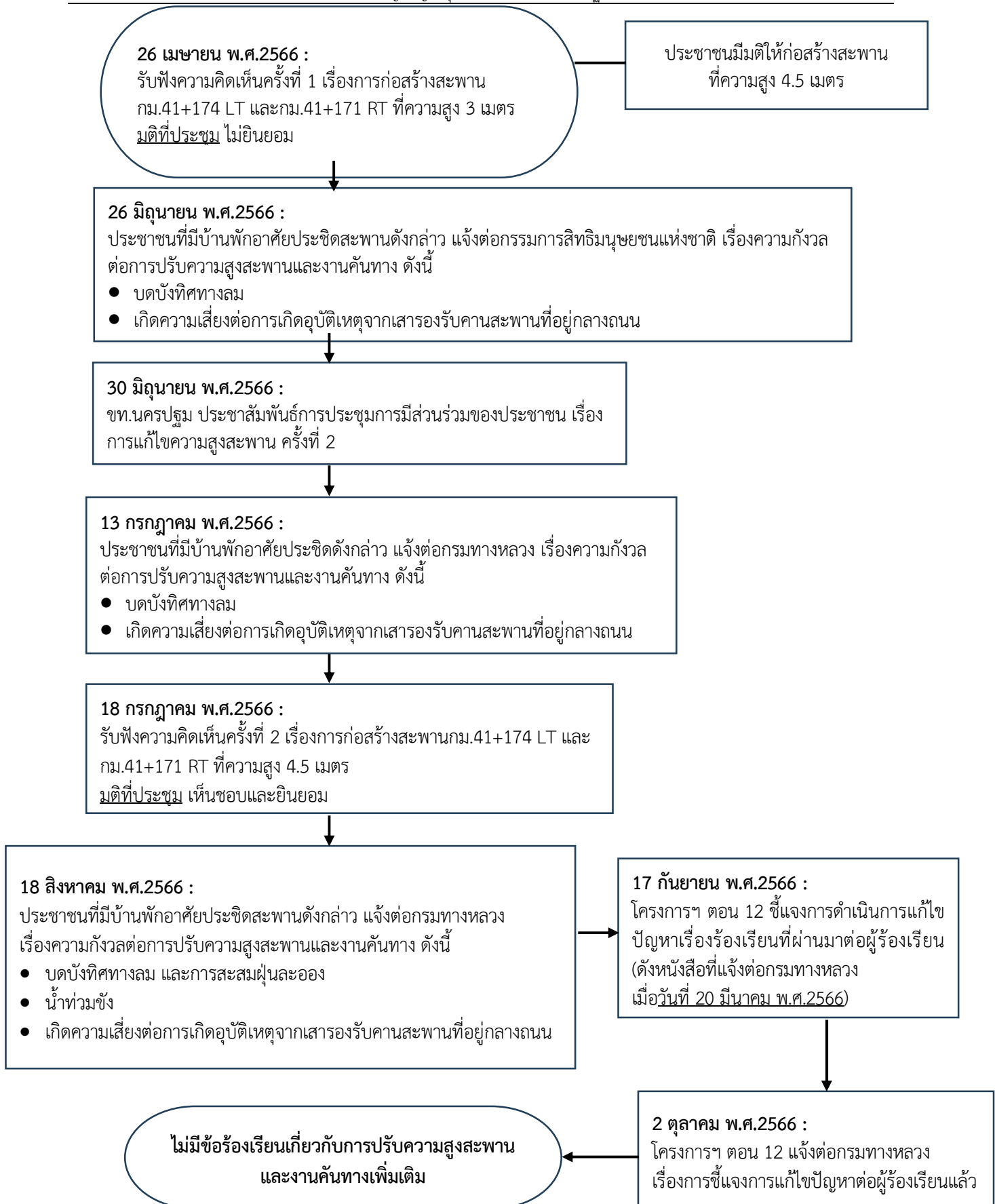
ภาพที่ 5.2.8-4 การชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนที่มีข้อร้องเรียนต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ

(4) **ข้อร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ :** จากการรับฟังความคิดเห็นต่อการปรับปรุงขนาดความสูงของช่องลอดสะพานข้ามทางหลวง ที่บริเวณ กม.41+000 ได้มีมติที่ประชุมให้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร บนโครงสร้างสะพานดังกล่าว นอกจากนี้ ได้มีประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวง กม.41+000 ซึ่งมีข้อห่วงกังวลด้านผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้เส้นทาง ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ระหว่าง กม.40+850 ถึง กม.41+325 ทั้ง 2 ฝั่งของแนวเส้นทางโครงการ รวม ระยะทาง 950 เมตร



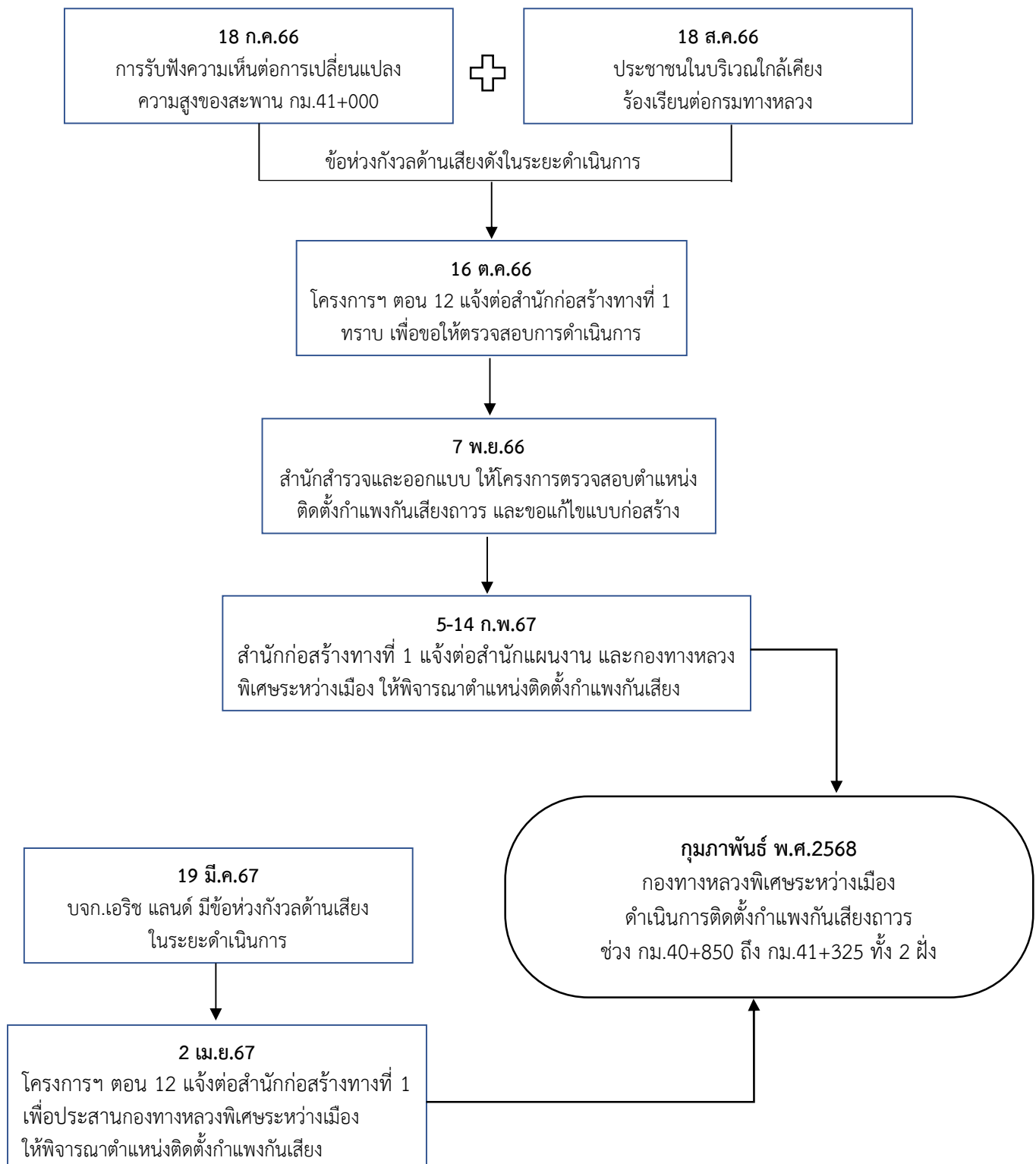
(ก) ข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และการชำรุดของผิวทางจราจร

รูปที่ 5.2.8-14 การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ของโครงการฯ ตอน 12



(ข) ข้อร้องเรียนด้านความสูงของสะพาน กม.41+000

รูปที่ 5.2.8-14 การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ของโครงการฯ ตอน 12 (ต่อ)



(ค) ข้อร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ

รูปที่ 5.2.8-14 การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ของโครงการฯ ตอน 12 (ต่อ)

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาโครงการ เป็นการนำข้อมูลที่นำมาสรุปผลกระทบต่างๆ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาทำการเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในปัจจุบัน โดยสามารถจำแนกการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาตามกลุ่มเป้าหมายหลักที่ทำการศึกษา ดังนี้

(1.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชนมีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในลักษณะเดียวกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ดังตารางที่ 5.2.8-23 แต่อย่างไรก็ตามจากผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชนได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลงจากการสำรวจในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.8-23 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา			
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 62.1	น้อย ร้อยละ 42.75	น้อย ร้อยละ 52.17
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 34.50	น้อย ร้อยละ 47.10	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 57.97
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 63.80	น้อย ร้อยละ 44.93	น้อย ร้อยละ 54.35
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 74.10	น้อย ร้อยละ 44.93	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 50.00
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	ปานกลาง ร้อยละ 7.90	ปานกลาง ร้อยละ 47.10	น้อย ร้อยละ 54.35
6. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
6.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ปานกลาง ร้อยละ 60.30	ปานกลาง ร้อยละ 45.65	น้อย ร้อยละ 63.04
6.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	ปานกลาง ร้อยละ 37.90	น้อย ร้อยละ 44.93	น้อย ร้อยละ 55.80
6.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	ปานกลาง ร้อยละ 39.13	น้อย ร้อยละ 50.72
6.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	น้อย ร้อยละ 39.86	น้อย ร้อยละ 53.62
6.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	น้อย ร้อยละ 45.66	น้อย ร้อยละ 68.84
6.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	น้อย ร้อยละ 42.03	น้อย ร้อยละ 58.70

(1.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ในลักษณะเดียวกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ กิจกรรมก่อสร้างทำให้ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ดังตารางที่ 5.2.8-24 แต่อย่างไรก็ตามจากผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา พบว่า กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลงจากผลการสำรวจในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง

ตารางที่ 5.2.8-24 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม			
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 41.70	น้อย ร้อยละ 51.61	น้อย ร้อยละ 45.16
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 50.00	น้อย ร้อยละ 64.52	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 64.51
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 41.70	น้อย ร้อยละ 38.71	น้อย ร้อยละ 41.93
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	น้อย ร้อยละ 38.30	น้อย ร้อยละ 58.06	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 70.96
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	น้อย ร้อยละ 41.70	ปานกลาง ร้อยละ 38.71	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 38.71
6. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
6.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ปานกลาง ร้อยละ 41.7	ปานกลาง ร้อยละ 35.48	น้อย ร้อยละ 35.48
6.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	ปานกลาง ร้อยละ 83.3	ปานกลาง ร้อยละ 48.39	ปานกลาง ร้อยละ 32.26
6.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	ปานกลาง ร้อยละ 5.00	น้อย ร้อยละ 41.94	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 61.29
6.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	ปานกลาง ร้อยละ 51.61	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 54.84
6.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	ปานกลาง ร้อยละ 48.39	ปานกลาง ร้อยละ 45.16
6.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	ปานกลาง ร้อยละ 45.16	น้อย ร้อยละ 35.48

(1.3) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง มีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ในลักษณะเดียวกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบทำให้เกิดเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-25

ตารางที่ 5.2.8-25 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง			
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	สำรวจ ครั้งที่ 1	สำรวจ ครั้งที่ 2
1. เสียงัดรบกวนการก่อสร้าง	มาก ร้อยละ 37.50	น้อย ร้อยละ 58.73	น้อย ร้อยละ 58.73
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 37.50	น้อย ร้อยละ 50.87	น้อย ร้อยละ 63.75
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	มาก ร้อยละ 37.50	น้อย ร้อยละ 49.56	น้อย ร้อยละ 45.63
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 49.50	น้อย ร้อยละ 53.49	น้อย ร้อยละ 52.62
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 63.00	น้อย ร้อยละ 39.08	น้อย ร้อยละ 51.31
6. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
6.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ปานกลาง ร้อยละ 31.00	น้อย ร้อยละ 44.32	น้อย ร้อยละ 59.39
6.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 62.50	น้อย ร้อยละ 47.60	น้อย ร้อยละ 58.08
6.3 การกีดขวางทัศนวิสัย	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 82.60	น้อย ร้อยละ 37.99	น้อย ร้อยละ 51.97
6.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	น้อย ร้อยละ 40.17	น้อย ร้อยละ 48.91
6.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	น้อย ร้อยละ 39.96	น้อย ร้อยละ 53.06
6.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 33.19	น้อย ร้อยละ 52.62

(1.4) กลุ่มผู้ใช้งาน

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจรของทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ ที่ปรึกษาจึงได้เพิ่มเติมการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้งานที่ได้รับผลกระทบจากการปิดเส้นทาง ทางหลวงชนบท นบ.1016 ดังกล่าว ซึ่งส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า เกิดความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจาก มีจุดกลับรถไกล ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน จากการสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมาย คือ กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางการเดินทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ใช้ทางต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างยังส่งผลทำให้เกิดปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น โดยผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ลดลงจากเดิม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการเกือบทั้งหมดแล้วเสร็จ แต่ยังคงเหลือเพียงการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 และงานระบบ ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น การจ้างงานในท้องถิ่นอาจมีน้อยกว่าการจ้างแรงงานต่างถิ่น เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย เกษตรกรรม มีเพียงบางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง อย่างไรก็ตามการจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคณงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้

ยอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และคณงานมีการใช้จ่ายเพื่อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น โดยผลกระทบดังกล่าวที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้

ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถานประกอบการ จากการสอบถามกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก ครว้เรือนตามแนวเส้นทาง และสถานประกอบการ ทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพค้าขาย โดยผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

ผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีประกอบอาชีพเกษตรกรรม ในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเกษตรกรยังสามารถใช้พื้นที่เพื่อทำการเกษตรได้ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ โดยผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

4) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครว้เรือนที่อาศัยในพื้นที่โครงการ และกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2567 ซึ่งมีกิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (Main Line) และครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างลดลงจากผลการสำรวจครั้งแรก เนื่องจากยังคงเหลือเพียงกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 และงานระบบ ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งกระทบต่อชุมชนในด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ มีความจำเป็นต้องปิดกั้นทางเข้า-ออกพื้นที่ในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่เดินทางไม่สะดวก ต้องใช้เวลาเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน รวมทั้งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทางลดลง เนื่องจากบางพื้นที่พื้นผิวจราจรชำรุดเสียหาย ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีมาตรการต่างๆ ได้แก่ การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ พร้อมมีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร และตรวจสอบและดูแลผิวจราจร หากพบการชำรุดเสียหายทางผู้รับเหมาจะรีบดำเนินการซ่อมแซม ซึ่งเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะสั้นๆ ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น

ผลกระทบด้านการระบายน้ำ จากการสอบถามความเห็นจากกลุ่มเป้าหมาย พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณทางตลอดตามแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากระดับน้ำของคลองในพื้นที่สูงกว่าบริเวณทางลอด ซึ่งทางแขวงทางหลวงได้มีการดำเนินการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ กรณีเกิดฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ

จากผลการสำรวจความคิดเห็นในทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำ กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครว้เรือนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ และกลุ่มผู้ใช้ทาง สามารถสรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มตัวอย่าง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	
ข้อห่วงกังวล	การดำเนินการในปัจจุบัน
1. ปัญหาน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> - มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - แขวงทางหลวงได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อช่วยระบายน้ำ ในช่วงที่มีฝนตกหนัก
2. ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ - มีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร รวมทั้งตรวจสอบและดูแลผิวจราจร หากพบการชำรุดเสียหายทางผู้รับเหมาจะรีบดำเนินการซ่อมแซม
3. ความไม่สะดวกในการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ และสื่อ Social media ต่างๆ

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6.1 เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

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

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

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

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

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

6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประเมินประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละปัจจัย ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อยหรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาจากสถานะของงานก่อสร้าง พบว่า โครงการฯ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.2-1 สำหรับในระยะดำเนินการ ของแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการ O&M มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.2-2

6.3 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อย หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สำหรับรายละเอียดปัจจัยสิ่งแวดล้อมและหัวข้อที่ทำการประเมิน แสดงดังตารางที่ 6.3-1 สำหรับในระยะดำเนินการ ของแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการ O&M ยังอยู่ระหว่างรอการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในบริเวณต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ รวมทั้งยังไม่มีมีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง ในบริเวณต่างๆ จึงยังไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ทั้ง 2 แผนฯ ดังกล่าวข้างต้นได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. ทรัพยากรดิน	1. ปกคลุมดินบริเวณลาดชันทางที่ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ ให้รากพืชยึดเกาะกับดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างลาดชันทาง และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดชันทางแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดชันทางทันทีหลังกิจกรรมก่อสร้างลาดชันทางแล้วเสร็จ เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างลาดชันทางยังไม่แล้วเสร็จ โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับและปรับปรุงถนนราดยาง จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด แต่ควรทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการเปิดหน้าดินเฉพาะที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3. ปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) ที่ความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000	●	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง บางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า 12 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างผิวทาง ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากตามที่มาตรการกำหนด ช่วยป้องกันการชะล้างของดินนอกพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 12 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี ไม่ได้อยู่ในบริเวณที่กำหนดไว้ตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. อากาศและบรรยากาศ	1. ทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนที่จะออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะที่ก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จะไม่ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ให้มิดชิดขณะขนส่งด้วยรถบรรทุก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	3. ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ให้เรียบร้อยภายหลังการก่อสร้างแล้ว	●	โครงการฯ ตอน 4 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ส่วนโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 สำหรับโครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 12 และ โครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างรอดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. กำหนดเส้นทางในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับยานพาหนะให้ชัดเจน และบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดี	●	มีการกำหนดขอบเขตเส้นทางภายในพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และมีการบำรุงรักษาเส้นทางที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า เส้นทางขนส่งที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ตรวจสอบอุปกรณ์/เครื่องจักร 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อควบคุมการแพร่กระจายของฝุ่นละออง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการจัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	6. คีตพรรณน้ำบนผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่น ละออง โดยมีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำอย่างน้อย วันละ 3 ครั้ง (อาจ ปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) โดยเฉพาะในช่วงที่มีการ ก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรัศมี 35 เมตร จาก กึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ โรงเรียนแกวอินทร์สุธาอุทิศ วัด บ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนาภรณ์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีวากร และ หมู่บ้านจันทรภรณ์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนว เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุก สถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
	7. จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละออง	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินกิจกรรมที่ เกี่ยวข้องกับการกันดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่ จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการเปิดหน้าดินเฉพาะที่จำเป็นสำหรับการ ก่อสร้าง ช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. จัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มี ความดันสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกหล่นบริเวณ ถนน ส่วนพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเดิม จะไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างสถานที่ล้างล้อได้ ต้องจัด พนักงานให้มาทำความสะอาด เพื่อกำจัดเศษดิน/โคลนที่ติดตามล้อ ยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดพื้นที่เพื่อ ใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบริเวณที่ไม่มีพื้นที่ เพียงพอสำหรับการฉีดล้าง ได้จัดให้มีพนักงานทำความสะอาด ล้อรถฉีดล้างล้อและตัวรถ พร้อมทั้งฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ ใช้เข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การฉีดล้างล้อและตัวรถ รวมทั้งพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออก ช่วยควบคุมฝุ่นละอองที่มาจากกิจกรรมได้ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	9. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างรับทราบ ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งแผนงานการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบปะประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	10. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะปายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกงา 76 บ้านบางไกร ช้อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งขี้วัว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่มีความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet มีความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบชนิดเมทัลชีท สำหรับพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้างปัจจุบัน จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	11. ปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ขนาด เส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว สูง 2.5 เมตร ห่างกันทุก 7 เมตร และไม้พุ่ม ห่างกัน 1 เมตร	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการ ปลุกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	12. ติดตั้งตาข่ายป้องกันของร่วรงหล่นบริเวณก่อสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, และ 12 มีการติดตั้งตาข่ายบริเวณ ก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบของร่วรงหล่นบริเวณก่อสร้างทาง ยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M เป็นกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่าน ทาง ซึ่งเป็นงานก่อสร้างระดับพื้นดิน รวมทั้งไม่มีการ ก่อสร้างยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. เสียง	1. ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง และ มาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนในบริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง ให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อน การก่อสร้าง และมีการติดตังป้ายประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง ในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	2. กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อน ของประชาชน	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการฯ O&M ได้ดำเนินการ กิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จะไม่ส่งผลกระทบด้านเสียงในช่วงเวลากลางคืนต่อ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการ มีประสิทธิภาพมาก
	3. เลือกใช้อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงต่ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำใน กิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิด เสียงดัง มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ และ ติดตั้งโครงสร้างสะพาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะ ต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการ อย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วย ลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	5. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด สามารถช่วยลดระดับความดังของเสียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังได้ต้องมีคำเตือนประกาศให้สาธารณชนทราบก่อนการเริ่มงาน	⊗	โครงการฯ ตอน 4 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ส่วนโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 และโครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 สำหรับโครงการฯ ตอน 12 ปัจจุบันคงเหลือเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O&M อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมกันบนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน และมีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกันบริเวณชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงได้ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกาษา 76 บ้านบางไกรซื่อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซี้วัว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านสนกัญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรกานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet มีความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วที่ชนิดเมทัลชีท สำหรับพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้างปัจจุบัน จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงพบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.2 ระดับเสียง จึงถือว่ามาตรการทดแทนมีประสิทธิภาพมาก
		○	โครงการ O&M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	9. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในปีเปิดดำเนินการ ได้แก่ ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร หมู่บ้านจันทร์กานต์ และวัดบ้านทุ่งน้อย	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างรอดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ตามที่ได้ขอร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณเทศบาลเมืองนครปฐม ชุมชนบ้านนาสร้าง และหมู่บ้านเด็กเฉลิมพระเกียรติ ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12 ช่วง กม. 41+100 ถึง กม.41+300 ทั้ง 2 ด้าน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งกำแพงกันเสียง ตามที่ได้ขอร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียง ช่วยลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
4. ความสั่นสะเทือน	1. ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด สามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จำกัดความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. รวมทั้งมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กำหนดจึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมความเร็ว และชั่งน้ำหนักรถบรรทุก ตามที่กฎหมายกำหนด สามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวหน้าถนนอย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางการขนส่งวัสดุชำรุดเสียหาย จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	4. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานราก ต้องดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	⊗	- โครงการฯ ตอน 4 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน กันยายน พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ใน เดือนตุลาคม พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ใน เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 12 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์ งานทางต่างๆ - โครงการ O&M อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่า ผ่านทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ดำเนินการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะ ระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการ อย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วย ลดแรงสั่นสะเทือนของเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	6. เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเข็มเจาะแทนเสาค้ำตอกในบริเวณ ร.ร.แก้วอินทรีสุธาสูทิต วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนาภรณ์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชาชากร และหมู่บ้านจันทร์กานต์	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ ซึ่งการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเลือกใช้เสาค้ำเข็มเจาะแทนเสาค้ำตอกตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือน เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.3 ความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 22 แห่ง ควรดำเนินการขุดลอกแอ่ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	3. สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ควรอยู่ห่างจากแหล่ง น้ำอย่างน้อย 50 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 1, 4, 12 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่ สำนักงานก่อสร้าง และที่พักคนงานก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจาก แหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การตั้งสำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร ช่วยลด ผลกระทบน้ำเสียจากสำนักงานก่อสร้างโครงการและ บ้านพักคนงานก่อสร้างต่อแหล่งน้ำโดยรอบได้ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		○	โครงการฯ ตอน 2 สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ ประชิดกับคลองวาเดียว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจ ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	4. กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำ ไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 4, และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการ ก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่พบการกองดิน และวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ ใกล้แหล่งน้ำในระยะ 100 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดินและวัสดุก่อสร้างบริเวณ พื้นที่ใกล้แหล่งน้ำในระยะ 100 เมตร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	5. ช่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ทันที	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบพบว่า ได้ ดำเนินการช่อมแซมบูรณะตลิ่ง ให้อยู่ในสภาพดีแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การช่อมแซมบูรณะตลิ่งหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วยลด การชะล้างพังทลายของดินสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอในที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่รวมวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบาย ออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของ สะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้าง แพร่กระจายไปในลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกพืชคลุมดิน บริเวณริมตลิ่งในบริเวณสะพานข้ามลำน้ำที่ดำเนินการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	8. ปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก บริเวณริมตลิ่งที่หน้าดินถูกทำลาย หรือได้รับการรบกวนจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมการชะล้าง พังทลายในบริเวณริมลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างต่อม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการ ปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งในบริเวณสะพานข้ามลำน้ำ ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปลูกคลุมดินริมตลิ่ง จะควบคุมการชะล้างพังทลายใน บริเวณริมลำน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ออกแบบโครงสร้างต่อม่อให้มีรูปเรียวแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้าง ต่อม่อให้มีรูปเรียวแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ ตามที่ มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	10. ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะและล้างทำความสะอาด เครื่องมือ/เครื่องจักร ลงในลำน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาด อุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ทุก สถานี พบว่า มีค่าปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง 0.45-3.05 มก./ล. ซึ่งถือว่าค่าต่ำ โดยมีรายละเอียดผล การตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	11. สร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ตะกอนลงสู่ลำน้ำ หากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ดักตะกอนในบ่อออก เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลบบ่อให้เรียบร้อย ตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมี บ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด และโครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	12. ในบริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปชนิด เกระะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์ เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้งขนาด ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์ เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกระะ-กรองไร้ อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการ กำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกระะ- ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐาน น้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	13. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้ง วัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาด เก็บและรองน้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกหลัก สุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปในการทาแบบและเชลโมเครื่องมือ เครื่องจักร ต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไปกำจัดอย่างถูก หลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรง ซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำ เสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณที่พักคนงานและสถานี บริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกระะ-ถัง กรองไร้อากาศ	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 เป็นการก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่า ผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักคนงาน และสถานีสบริการ ทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย	1. วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการจราจรบริเวณ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้าง เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาติดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนว เส้นทางโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงาน รับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งเผยแพร่แผนการ ดำเนินการก่อสร้างและเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ ที่เหมาะสมให้แก่ประชาชน ที่อาศัยใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของ งานก่อสร้างโครงการแต่ละตอน พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ประสานงานกับตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้ ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจร จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงที่ การจราจรหนาแน่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการจราจรบริเวณ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจากการรบกวนของวัสดุ	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการปิดคลุม กระเบรรถบรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปิดคลุมกระเบรรถบรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ จะป้องกันไม่ให้มีดินและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต่างๆ ร่วงหล่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	6. จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ ในการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถ และเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีจราจรติดขัดและเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ กีดขวางทางสัญจรของชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างปฏิบัติตามกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. จัดให้มีป้ายและสัญญาณเตือนที่เห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและ กลางคืนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้ง ป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กะพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถ มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกะพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เช่น การสร้างถนนภายในท้องถิ่น การจัดทำทางเบี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากการจราจรในท้องถิ่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการฯ O&M ได้จัดทำทาง เบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่ผ่านถนนท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการจราจร และเรื่อง ร้องเรียนในถนนท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
	10. จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญญาณแสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างที่ชัดเจน	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของ แสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	11. กวดขันกฎจราจรและใช้มาตรการเด็ดขาดกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ของโครงการ เมื่อทำผิดกฎจราจรในขณะดำเนินการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	12. ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบ ล่วงหน้าก่อนถึงเขตการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่ง สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง สามารถช่วยป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	13. ปรับพื้นที่ คันทาง ตรวจสอบการก่อสร้างที่ไม่ให้ รुकล้ำบริเวณพื้นที่ผิวจราจร เพื่อการสัญจรไปมาอย่างสะดวกสบาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่ว่างของวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีการตรวจสอบดูแล ไม่ให้มีการกองวัสดุก่อสร้างรุกล้ำพื้นที่ผิวจราจรภายนอก จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองวัสดุก่อสร้างรุกล้ำบริเวณ พื้นที่ผิวจราจรภายนอกโครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	14. ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการ จัดการจราจรโดยเฉพาะบริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิม รวมทั้ง รูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพและมีความ ปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนว เส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ช่วยให้ประชาชนใน พื้นที่ทราบถึงแผนการจัดการจราจร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	15. ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ หรือจำนวนมากๆ ต้อง ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตนั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น จัดให้มีรถนำและปิดท้าย ขบวนในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ	●	มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในช่วงเวลา กลางคืน รวมทั้งมีการประสานงานกับตำรวจทางหลวงใน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่คอยอำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง ช่วย ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	16. ห้ามจอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุ ก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร ของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกั้นไม่ให้พนักงานขับรถบรรทุกจอดริมถนนที่ตัด ผ่านถนนท้องถิ่น รวมถึงไม่วางกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณริม ถนน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรถบรรทุก และการวาง กองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น จึง ถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	17. จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้างจึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	18. ในกรณีที่ เส้นทางชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และไม่ทำให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	19. กรมทางหลวงกำกับผู้รับเหมาจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	20. กรณีที่ป้ายบอกทางเดิมถูกรื้อย้ายออกไปจะต้องจัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ ให้ชัดเจน	●	มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกรื้อย้ายออกไป จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว หลังจากการรื้อย้ายป้ายบอกทางเดิมออก ช่วยให้ผู้ใช้ทางทราบถึงไปสถานที่ต่างๆ ระหว่างมีกิจกรรมก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	21. รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องติดป้ายบอกชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้	●	มีการติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับจ้าง บริเวณกระจกหน้ารถ ประตู และกระบะท้ายรถบรรทุกและเครื่องจักรของโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับจ้างที่รถบรรทุก ช่วยให้ประชาชนดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของการขนส่งได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	22. กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับ ถนนท้องถิ่นเดิมให้ชัดเจน โดยการวางกรวยหรือรั้วกำแพงชั่วคราว เพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากการจราจรที่ผ่านบริเวณนั้นๆ อย่าง เหมาะสม	●	มีการใช้ Concrete Barrier ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตก่อสร้าง จะแสดง ขอบเขตเขตพื้นที่ ก่อสร้างบริเวณเส้นทางตัดกับถนน ท้องถิ่นเดิมได้ชัดเจน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	23. ต้องจัดให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่าง เหมาะสมที่พื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นเดิม เพื่อความ ปลอดภัยในเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่ รถยนต์ คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ เป็นต้น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน จึงถือ ว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของ แสงสว่างบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	24. กรมทางหลวงจะต้องจัดจ้างบุคคลที่ 3 ในการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเพื่อกำกับดูแล ในช่วงการก่อสร้าง ประกอบด้วยการจัดการจราจร ด้านความ ปลอดภัยในการขนส่งวัสดุ ด้านระบายน้ำ ด้านผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมและประชาชนให้ครอบคลุมทุกสัญญาก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตามตรวจสอบตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้ เสนอไว้ในรายงาน ในระยะก่อสร้าง ช่วยเฝ้าระวังผลกระทบ ต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	25. กรมทางหลวงต้องเพิ่มเติมอุปกรณ์ความปลอดภัยในระยะก่อสร้าง ให้ครบถ้วน โดยเฉพาะช่วงที่เสาโครงสร้างทางยกระดับอยู่ใกล้กับทาง จราจร	●	มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ในพื้นที่ ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น ป้ายเตือนให้ ระวังพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการเบี่ยง การจราจร การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วง หล่น เป็นต้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น และ ติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ช่วงที่มีการก่อสร้างเสาโครงสร้างทางยกระดับ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	26. กรมทางหลวงต้องกำหนดมาตรการในระยะก่อสร้าง สำหรับช่วงที่ จำเป็นต้องก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความ จำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการก่อสร้าง ขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่องจราจรต้องไม่น้อยกว่าเดิม	●	โครงการ O&M ได้ก่อสร้างทางคู่ขนานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่แล้วเสร็จ และได้เปิดใช้เมื่อ วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2567 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทาง ศีรษะทอง มีแผนที่จะรื้อย้ายถนนเดิมที่ตัดผ่านกับแนว ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งได้จัดเส้นทางเชื่อมต่อ ชุมชนกับถนนเดิมบริเวณที่มีการปิดช่องการจราจรบริเวณ ดังกล่าว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การก่อสร้างทางคู่ขนาน และจัดให้มีทางเชื่อมต่อชุมชนกับ ถนนเดิม หลังการปิดกันช่องจราจร ช่วยแก้ปัญหาด้าน การจราจรในระหว่างการก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้าง ขยายผิวจราจรแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผล ได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
7. สาธารณูปโภค	1. ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชี้แจง รูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้าย ร่วมกัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้าย ระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนที่จะมีการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่นทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้า ระบบประปา ท่อ จ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ โดยเร็ว และมีการสำรองทั้งด้านระบบไฟฟ้าและประปา โทรศัพท์ ให้ ครอบคลุม	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ในกรณีที่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจาก การรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
7. สาธารณูปโภค (ต่อ)	5. หากพบว่ามีระบบสาธารณูปโภคที่ได้รับความเสียหายจากกิจกรรมของโครงการ ให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไข หรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
8. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor) มากกว่าปกติ (1.50-4.50 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทของอาคาร ได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอดกลม 62 แห่ง	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการเกิดน้ำท่วมบริเวณพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ และสะพานบก รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุด หรือการเจาะใกล้ลำน้ำ ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในแหล่งน้ำน้อย และเพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้างที่จะกีดขวางน้ำฝนที่ไหลหลากผ่านพื้นที่ก่อสร้างอันจะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดน้ำท่วมได้ในช่วงฤดูฝน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ดำเนินการก่อสร้างฐานราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การขุด การเจาะใกล้ลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมก่อสร้างใกล้ลำน้ำ ให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดกีดขวางในลำน้ำ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)	4. การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุร่วงหล่นโดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธีอื่นๆ ที่เหมาะสม	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำตามที่มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำให้ทำการขุดลอกและนำออกทันที	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน เพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	●	มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และบริเวณได้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) และดูแลต่อเนื่องให้ลำน้ำสามารถไหลผ่านทางเบี่ยงเบนดังกล่าวเป็นไปตามปกติ	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำ - โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. การเกษตรกรรม	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณสถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิดกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกและสร้างความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. จัดทำสะพานข้ามทางหลวงโครงการจำนวน 9 จุด สะพานข้ามทางหลวงทั่วไปจำนวน 131 จุด และทางลอดใต้ทางหลวงโครงการจำนวน 6 จุด เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น รวมถึงทางบริการรวม 44.22 กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจรไปมา-มาได้ และสามารถเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่เกษตรได้ดั้งเดิม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดใต้สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การใช้ที่ดิน	1. จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด	●	มีการจำกัดความกว้างของเขตทาง โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัย และถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานโครงการแต่ละตอน โดยให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ในภายนอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. กิจกรรมการก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อลดการรบกวนต่อรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรบกวนบริเวณที่ดินโดยรอบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ต้องควบคุมคนงานที่ก่อสร้างโครงการฯ ไม่ให้จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ และมีการกำหนดบทลงโทษที่เข้มงวด	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ต้องควบคุมและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาดักจับหรือทำอันตรายแก่สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำ รวมถึงห้ามการติดตั้งป้ายเตือนห้ามล่าสัตว์ป่าและบทลงโทษทางกฎหมายในกรณีฝ่าฝืนในพื้นที่เขตทางตลอดแนวโครงการ โดยเฉพาะในแนวเขตทางที่ผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งน้ำ หรือบริเวณแปลงนาหรือที่ลุ่มที่มีสัตว์ป่าจำพวกนกหากินชุกชุม	●	มีการติดตั้งป้ายเตือนและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาจับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	6. ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่าเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้ช้า ได้แก่ กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน เช่น เต่า (กรณีที่พบเห็น) โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพดีกว่าในพื้นที่โครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปในพื้นที่โครงการ และทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช มาดำเนินการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าว	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
11. เศรษฐกิจและสังคม	1. ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชน ในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ให้ความสำคัญต่อการจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ทางโครงการเปิดโอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงาน จากการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่พบว่าปัญหาเรื่องการจ้างงานกับประชาชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	4. เอกชนผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการจะต้องข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการจะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
	6. จัดวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้กรณีที่ต้องมีการปิดทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการจราจร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
	7. ต้องจัดให้มีทางลอด ทางข้ามที่เหมาะสม รวมถึงทางบริการเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ดังเดิม	●	ได้จัดให้มีทางลอด ทางข้าม และทางบริการ บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ใกล้เคียงกับชุมชน เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้ดังเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
	8. หากเกิดกรณีมีปัญหาที่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ตามปกติเนื่องจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือประสานงานในด้านต่างๆ ตามความเหมาะสม	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
12. การโยกย้ายและ การเวนคืน	1. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนว เส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีการขบวนการมีส่วนร่วม จากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปรองดอง ทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนว เส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการ ดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอด แนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็น ธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ ก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการ ชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจ และแจ้งสิทธิ์ที่จะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัด ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความ คิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึง ถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
13. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพ อากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง บางส่วน จึงถือว่าไม่ มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ที่พักคนงานต้องมีสภาพความเป็นอยู่ที่ถูกสุขอนามัยและสุขาภิบาล สิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดการสภาพแวดล้อมภายใน บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ มีความ เรียบร้อย จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การจัดสภาพแวดล้อมภายในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้างอย่างถูกสุขลักษณะสุขาภิบาล จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	3. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบาย ออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
13. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. จัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำดื่ม และน้ำใช้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และชุมชนข้างเคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
14. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงาน และควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ประสานงานกับโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนวิเศษ โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม โรงพยาบาลบ้านโป่ง และโรงพยาบาลมะการักษ์ ล่วงหน้า เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ	●	มีการประสานงานกับโรงพยาบาลในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างแต่ละตอน และโรงพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ติดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	5. ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	6. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตาม กฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจร จากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	7. จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิผลมาก
	8. ฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และ บำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบ และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของ ผู้ผลิต จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุจากการ ใช้เครื่องจักรต่างๆ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิผล มาก
	9. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความ ปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิผลมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	10. การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน	●	มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	11. ต้องมีรั้วกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งติดป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า เพื่อป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบที่ไมเกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินสำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และแผนฉุกเฉิน โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ดักเตือนฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. ตรวจสอบสุขภาพคนงานประจำปี	●	มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการระบาดของโรคติดต่อที่เกิดจากการรับคนงานเข้ามาทำงานในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดัง 90 เดซิเบล(เอ) ห้ามให้คนงานทำงานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และระยะเวลาทำงานต้องลดลงครึ่งหนึ่ง ในทุกๆ 5 เดซิเบลที่เพิ่มขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบ กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. การแบ่งแยก	1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะ สิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและ การใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทาง ประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง ให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อน การก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง ในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์ การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ก่อสร้างสะพานและทางลอด เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนท้องถิ่น ให้สามารถสัญจรได้ตั้งแต่เริ่มรวมทั้งมีทางบริการ ทางเชื่อม ทางลอด และถนนท้องถิ่น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อม พื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะ มีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม ขณะเดียวกันในช่วงฤดูน้ำหลากก็สามารถใช้ในการระบายน้ำได้ด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ทางลอด (Underpass Box) เป็นการออกแบบท่อลอดเหลี่ยมให้ ถนนสายรองลอดผ่าน จำนวน 22 จุด - สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) เป็นการ ออกแบบโครงสร้างสะพานในแนวถนนสายรองข้ามทางหลวงพิเศษ จำนวน 9 จุด - สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) เป็นการออกแบบ โครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษยกข้ามถนนท้องถิ่นจำนวน 131 จุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่ มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจาก ไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
16. สุขภาพ (ต่อ)	1. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบาย ออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะใน บริเวณที่มีการจัดเตรียมไว้ให้ และกำชับไม่ให้คนงานห้าม ทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ในแหล่งน้ำ ธรรมชาติ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างใน ลำน้ำบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	3. บริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำสำเร็จรูป ชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อม จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้ อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการ กำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ- ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐาน น้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	4. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดเสีย ขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวง โดย ใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 เป็นการก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่า ผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทาง และสถานีบริการ ทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
17. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	1. พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีในระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราว และประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งโบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร และไม่พบหลักฐานทางทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยะที่มีการก่อสร้างโครงการเพื่อไม่ให้กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อวัดบ้านทุ่งน้อย ภายใต้วง	●	วัดบ้านทุ่งน้อยตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 11 ซึ่งทางโครงการได้เข้าไปชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นข้อห่วงกังวลกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณวัดบ้านทุ่งน้อยดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมามีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ	1. ปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ปัจจุบันได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างลาดคันทาง และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางทันทีหลังกิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางยังไม่แล้วเสร็จ โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับและปรับปรุงถนนริมน้ำเบสท์ จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ปลูกต้นไม้ตามแนวทางหลวงเพื่อลดผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ (ต่อ)	3. รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับให้คนงานก่อสร้างรักษาความ สะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมีขนาดและ ความสูงที่เหมาะสม โดยก่อให้เกิดปัญหาด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับ โดยมีความสูงที่เหมาะสม และไม่กระทบต่อทัศนียภาพ จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ต้องมีการปลูกต้นไม้ดอกในบริเวณขอบทางหลวงพิเศษทั้ง 2 ข้าง ตลอดแนวสายทางของโครงการ เพื่อภูมิทัศน์ที่สวยงาม	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการ ปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากอยู่ระหว่างรอดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. ทรัพยากรดิน	1. บำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	●	โครงการฯ O&M มีการบำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินต่างๆ อยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ปรับปรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทาง และบริเวณทางระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	●	โครงการฯ O&M มีการบำรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทางและบริเวณทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินต่างๆ อยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
2. อากาศและบรรยากาศ	1. จัดการจราจรให้มีความเร็วและความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่ออกมาจากพาหนะ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้มีการจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กม./ชม. จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบสภาพการจราจรมีความคล่องตัว จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กรมทางหลวงต้องประสานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) และห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุก และมีโคลนติดล้อเข้ามาสัญจรบนถนนโครงการ	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้สามารถใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ จึงยังไม่มีการตรวจจับควันดำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก

○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ

● มีประสิทธิภาพน้อย

⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง	1. ซ่อมแซมและบำรุงรักษาผิวหน้าของทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ ในกรณีพบว่าชำรุด ต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวหน้าของทางหลวงชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มี การซ่อมแซมและบำรุงผิวหน้าของทางหลวง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ตรวจสอบและปรับปรุงซ่อมแซมสภาพพื้นผิวจราจร โดยเฉพาะความขรุขระของพื้นผิว เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนนซึ่งเป็นเหตุให้เกิดเสียงรบกวน	●	โครงการฯ O&M มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจรให้สามารถใช้งานได้ดียู่เสมอ จากการตรวจสอบพบว่า ผิวจราจรยังอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การตรวจสอบสภาพผิวทางให้อยู่ในสภาพดี จะช่วยลดความดังเสียงจากการเสียดสีของยางกับพื้นผิวถนน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. บำรุงรักษากำแพงกันเสียงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ หากมีการชำรุดหรือเสียหาย ต้องรีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. สำหรับพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดเสียงดังเกินมาตรฐานในปีต่อๆ ไป ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามแผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง ซึ่งหากพบว่า มีค่าเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมต่อไป	⊗	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตลอดสายทาง จึงยังไม่มี การติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่คาดการณ์ว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงเกินค่ามาตรฐาน ตามแผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. ความสิ้นเปลือง	1. ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้สามารถใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กม./ชม. จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การกำหนดให้สามารถใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งจำกัดความเร็ว สามารถช่วยลดระดับความสิ้นเปลือง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ควบคุมยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	●	โครงการฯ O&M มีการตั้งป้ายความเร็วไม่ให้เกิน 80 กม./ชม. รวมทั้งติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด สามารถช่วยลดระดับความสิ้นเปลือง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ซ่อมแซมและปรับปรุงผิวหน้าถนนให้ราบเรียบอยู่เสมอโดยเฉพาะบริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่าบริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน อยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกรซ่อมแซมและบำรุงรักษาความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่าอาคารระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำต่างๆ สามารถรองรับ และระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่พบการชำรุดเสียหาย จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. จัดหาน้ำในห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ บริเวณที่พัก ริมทางและสถานีบริการทางหลวงและด่านเก็บเงินของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร แขงทางหลวง กาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดบริการประชาชน ไว้ที่ บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก โดยจัดให้มีห้องสุขา ชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวที่ถูกสุขลักษณะ และมี เพียงพอต่อผู้ใช้งานในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีบริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถ บำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร แขงทางหลวง กาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดบริการประชาชน ไว้ที่ บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก โดยจัดให้มีห้องสุขา ชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง รวมทั้งจัดให้มีบ่อเกรอะ-กรองไร้ อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีบ่อเกรอะ-กรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจาก ห้องสุขาชั่วคราว ปัจจุบันยังคงมีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก ซึ่งน้ำเสียทั้งหมดจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ควบคุมและตรวจสอบการเก็บรวบรวมขยะบริเวณสถานีบริการทาง หลวงและประสานกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทานกับกรมทางหลวงให้มา รับขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งแขงทางหลวง กาญจนบุรี ได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดพักรถ ชั่วคราว กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และรวบรวมไป กำจัดต่อไป จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดพักรถชั่วคราว กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และรวบรวมไปกำจัด จะ ช่วยป้องกันการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำได้ จึงถือว่ามาตรการ มีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	1. จัดทำและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่เหมาะสมตามแนวเส้นทาง โครงการรวมถึงทางขึ้น-ลงต่างๆ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้ สามารถใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ และ จำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. รวมทั้งมีการติดตั้ง ป้ายสัญญาณจราจรตามมาตรฐาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กรมทางหลวงต้องประสานตำรวจทางหลวงในการควบคุมให้ผู้ขับขี่ ยานพาหนะปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอัตราการเกิด อุบัติเหตุ	●	กรมทางหลวงได้ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการ ควบคุมตรวจจับความเร็วในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โดยมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 80 กม./ชม. และกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อควบคุมผู้ใช้งานให้ปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ตรวจสอบการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ ต่างๆ ให้มีความเพียงพอและอยู่ในสภาพดี มีความชัดเจนอยู่เสมอ	●	โครงการฯ O&M ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้าย สัญญาณเตือน และสัญลักษณ์จราจรต่างๆ แล้วเสร็จ จึงถือ ว่าประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับเหมาต้อง มีการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบ ผิว ทางและไหล่ทางชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มีมีการปรับปรุง ซ่อมแซมผิวทางและไหล่ทาง จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
7. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	1. ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่าโครงสร้างของอาคารระบายน้ำต่างๆ ยังอยู่ในสภาพดีสามารถระบายน้ำได้ดี และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ตรวจสอบการกีดขวางตลิ่งบริเวณใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ หากพบว่าโครงสร้างป้องกันการกีดขวางตลิ่งเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซม	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบการกีดขวางตลิ่งบริเวณใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มี การปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างป้องกันการกีดขวางตลิ่ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ตรวจสอบการกีดขวางตลิ่งบริเวณใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ ช่วยป้องกันปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ตรวจสอบการกีดขวางทางน้ำอยู่เสมอ หากพบว่ามีกีดขวางของตะกอน วัชพืช และเศษขยะให้ดำเนินการขุดลอกหรือกำจัดออกทันที	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบการกีดขวางของตะกอน วัชพืช และเศษขยะ จึงยังไม่มี การขุดลอกหรือกำจัดออก จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ไม่พบปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
8. การเกษตรกรรม	1. ตรวจสอบและซ่อมแซมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทางบริการให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงพื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลา	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่าทางลอด-ทางข้าม ทางบริการอยู่ในสภาพดี ซึ่งประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรเข้า-ออก พื้นที่เกษตรกรรมได้ตลอดเวลา จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดูแลและบำรุงรักษาทางลอด-ทางข้าม ทางบริการให้อยู่ในสภาพดี ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรเข้า-ออก พื้นที่เกษตรกรรมได้ตลอดเวลา จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. โครงการได้กำหนดให้มีสถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง และที่พักริมทาง 1 แห่ง โดยให้ผู้สนใจลงทุนในการค้าขายและให้บริการนำสินค้าเกษตรเข้ามาขายได้ เกษตรกรในบริเวณพื้นที่โครงการสามารถเข้ามาลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวในการจัดจำหน่ายผลผลิต โดยอาจรวมกันเป็นกลุ่มเกษตรกรเข้ามาดำเนินการแล้วแต่ตามความเหมาะสม	⊗	ยังไม่มี การก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง และที่พักริมทาง 1 แห่ง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการคัดเลือกผู้สนใจลงทุนในการค้าขายสินค้าการเกษตรในพื้นที่ดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. การใช้ที่ดิน	1. ควบคุมให้การขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน โดยใช้กฎหมายผังเมือง โดยการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย	⊗	เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการยังไม่แล้วเสร็จตลอดแนวเส้นทาง กรมทางหลวงจึงยังไม่มีมีการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. กรมทางหลวงประสานแจ้งแผนการพัฒนาโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ เพื่อจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการพัฒนาอย่างไร้ทิศทาง	⊗	เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการยังไม่แล้วเสร็จตลอดแนวเส้นทาง กรมทางหลวงจึงยังไม่มีมีการประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ เพื่อจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
10. เศรษฐกิจ และสังคม	1. ให้ความสำคัญสำหรับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งยังไม่มีการจัดหาแรงงานมาเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ให้กรมทางหลวงพิจารณาเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบเข้ามาจำหน่ายสินค้าโอท็อป บริเวณพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) กม.ที่ 19+500, กม.ที่ 47+300 และ กม.ที่ 71+000	⊗	ยังไม่มีการก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) กม.ที่ 19+500, กม.ที่ 47+300 และ กม.ที่ 71+000 จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการคัดเลือกผู้สนใจลงทุนในการค้าขายสินค้าโอท็อปในพื้นที่ดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
11. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง ครบถ้วน รายละเอียดแสดงดังข้อ 2.อากาศและบรรยากาศ และ 3. ระดับเสียง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
11. การสาธารณสุข (ต่อ)	2. กำกับดูแลการจัดการพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง ให้น้ำใช้ที่สะอาด ปริมาณเพียงพอ มีการจัดการห้องสุขาและน้ำเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะเป็นการป้องกันทางด้านสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราว ที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้ห้องสุขาชั่วคราว บ่อเกรอะ ถังสำรองน้ำ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาด เป็นการจัดสภาพแวดล้อมภายในบริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราวอย่างถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ
	3. จัดการขยะมูลฝอยในพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง อย่างเหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการหมักหมมเน่าเสียหรือทิ้งขยะไม่เป็นที่ ดังนี้ - จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง เพื่อดูแลการรวบรวมขยะและการทำความสะอาดโดยทั่วไป - จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ในบริเวณต่างๆ เช่น ลานจอดรถทางเดินเท้า ภายในอาคาร โดยจัดให้มีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน หรือจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุด ที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก - รมรงคให้มีการทิ้งขยะอย่างถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้กลยุทธ์ การดึงดูดความสนใจจากรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือ คำเชิญชวน ทั้งนี้ เนื่องจากขยะจากพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษส่วนใหญ่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถจัดการเพื่อประโยชน์ด้านการรักษาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ - ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อมิให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ โดยเฉพาะขยะเปียก	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราว ซึ่งอยู่ที่บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดพักรถชั่วคราว กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และรวบรวมไปกำจัดเป็นไปตามสุขลักษณะสุขาภิบาล จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
12. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่พนักงานบริเวณด่านเก็บเงิน ได้แก่ ผ้าปิดจมูก อย่างเพียงพอ	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีพนักงานให้บริการบริเวณด่านเก็บเงิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
13. การแบ่งแยก	1. ตรวจสอบ และซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการและทางลอดให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เพื่อมิให้การเดินทางไป-มา ทางคู่ของชุมชนสองฝั่งสามารถดำเนินการไปตามปกติ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่าแนวเส้นทางโครงการและทางลอดในบริเวณต่างๆ อยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการเดินทางไป-มา ทางคู่ของชุมชนสองฝั่ง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
14. สุขภาพ	1. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานบริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราว ที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้ห้องสุขาชั่วคราว บ่อเกรอะ ถังสำรองน้ำ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาด เป็นการจัดสภาพแวดล้อมภายในบริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราวอย่างถูกสุขลักษณะสุขภาพ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จัดทำห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ บริเวณสถานีบริการทางหลวงและด่านเก็บเงินของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราว ที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้ห้องสุขาชั่วคราว บ่อเกรอะ ถังสำรองน้ำ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาด เป็นการจัดสภาพแวดล้อมภายในบริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราวอย่างถูกสุขลักษณะสุขภาพ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. สุขภาพ (ต่อ)	3. ควบคุมและตรวจสอบการเก็บรวบรวมขยะบริเวณสถานีบริการทางหลวงและประสานกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทานกับกรมทางหลวงให้มารับขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราว ซึ่งอยู่ที่บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดพักรถชั่วคราว กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และรวบรวมไปกำจัดเพื่อให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
15. คุณภาพ/ทัศนียภาพ	1. ดูแลสภาพและบำรุงรักษาต้นไม้ ตลอดแนวทางหลวงฯ อย่างต่อเนื่อง	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. มีการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ตามจำนวนดังต่อไปนี้ คือ ทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง Toll plaza 8 แห่ง และจุดพักรถ (Service Area) จำนวน 3 แห่ง	⊗	การการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง Toll plaza 8 แห่ง ส่วนจุดพักรถ (Service Area) จำนวน 3 แห่ง ยังไม่มีการก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ				
1. ดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำเพื่อการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมตามที่ได้ออกแบบไว้ โดยพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศและปริมาณน้ำ ที่ต้องระบาย ซึ่งในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการตัดขวางพื้นที่รับน้ำและทางน้ำธรรมชาติได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำ ประกอบด้วย ท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 10 แห่ง ท่อกลม จำนวน 62 แห่ง และสะพานข้ามคลองจำนวน 22 แห่ง	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามแผนฯ ครบถ้วนตามที่ กำหนด จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. การดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 22 แห่ง รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน หรือการขุดเจาะเสาตอม่อสะพานใกล้ลำน้ำ ต้องดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างตะกอนดินและพังทลายของดิน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างข้างต้นในช่วงที่ไม่มีฝนตก ทั้งนี้ หากมีฝนตกหนักต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลต่อการชะล้างของตะกอนดินทันที พร้อมทั้งวางกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมใกล้เคียงน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจำนวน 22 แห่ง ซึ่งเป็นลำน้ำที่มีน้ำไหลตลอดปี ให้ติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน และรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่ หน่วยงานและยาวออกไปอีกด้านละ 5 เมตร จากจุดตัดลำน้ำ เพื่อให้สามารถรองตะกอนที่ชะล้างจากหน้างานลงสู่แหล่งน้ำ สำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วดักตะกอนให้พิจารณาเลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถ กรองตะกอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแลรักษา ส่วนเสารั้วด้วยไม้หรือเหล็กที่มีความ แข็งแรงการติดตั้งเสารั้วจะต้องฝังลงในดินอย่างน้อย 6 นิ้ว และเสาแต่ละต้นห่างกันไม่เกิน 3 เมตร ทั้งนี้เพื่อความทนทานแข็งแรงของรั้ว	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำรวมทั้ง ตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ (ต่อ)				
4. กิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ โดยแหล่งน้ำที่มีตอม่อลงในลำน้ำทั้งหมด 14 แห่ง ได้แก่ คลองบางคูวัด (กม.6+388) คลองตาเมือง (กม.8+080) คลองยายเหมือน (กม.8+710) คลองบางอีลิอ (กม.9+392) คลองไผ่ขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) คลองนราภิรมย์ (กม.12+962) คลอง รพช. (กม.13+924) คลองเจ๊ก (กม.16+878) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+734) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326) ห้วยหนองกร่าง (กม.57+358) และห้วยปลาгод (กม.75+528)	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จึงได้รื้อถอน Sheet Pile ออกแล้ว ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. ดำเนินการสร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตกตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำหากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ตักตะกอนในบ่อ เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลับบ่อดักตะกอนชั่วคราวให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	⊗	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน บริเวณบ้านพักคนงาน 1. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ดังนี้ 1.1 การจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้ - การสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานไว้บริเวณบ้านพักคนงาน (ไม่น้อยกว่า 15 คน/ห้อง) พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะกรองไร้อากาศ เพื่อรวบรวมและบำบัดน้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ น้ำจากห้องส้วม น้ำจากการซักล้าง น้ำจากห้องครัว และน้ำทิ้งจากบ่อตกไขมัน มาบำบัดโดยมีระยะเวลาในการเก็บกัก (Detention Time) อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง บำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก - ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างสม่ำเสมอ และทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุก 3 เดือน 1.2 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของน้ำมันและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ในสัดส่วน 1-6 คน/ห้อง และจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง รวมทั้งทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำ ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-กรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
1.2 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของน้ำมันและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 1, 4, 12 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีระยะห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร ช่วยลดผลกระทบน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อแหล่งน้ำโดยรอบได้ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
	○	โครงการฯ ตอน 2 ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดคลองเวียงเดียว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
1.3 เทพื้นคอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณบ้านพักคนงานซึ่งได้กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัสดุที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ เช่น ลานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันของเสีย และถังเก็บแอสฟัลติกคอนกรีต โดยเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบ โดยรอบเพื่อกันไม่ให้สิ่งทีรั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และต่อเชื่อมระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมันและดักคราบน้ำมันออกจากบ่ออย่างน้อยเดือนละ 3 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอจะติดต่อหน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	●	ได้ดำเนินการเทพื้นคอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การเทพื้นคอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ช่วยป้องกันสิ่งที่อาจรั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และการกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
1.4 ติดตามตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมันและดักคราบน้ำมันอย่างสม่ำเสมอ และนำไปเก็บในถังน้ำมันของเสียเพื่อรอนำไปส่งกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป	●	มีการตรวจเช็คบริเวณไขมันในบ่อดักไขมัน และดักคราบน้ำมัน เป็นประจำเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำมันไหลออกสู่ภายนอก และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดูแลจัดการบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
1.5 จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม	●	มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อใช้ในการทาแบบและหล่อเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องบนเบื่อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
1.6 ห้ามทิ้งน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ หรือทางระบายน้ำโดยตรงและห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ในแหล่งน้ำธรรมชาติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ทุกสถานีพบว่า มีค่าปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง 0.45-3.05 มก./ล. ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) 1.7 ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล และพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอเพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำมันรั่วไหลจากเครื่องจักร จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ 1. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองรับน้ำมัน (Drip Tray) ในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปในการทาแบบและหล่อเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง				
1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยเลือกใช้แผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) และเนื่องจากมีลักษณะเป็นแผ่นทึบจึงสามารถใช้ในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ด้วยการสกัดกั้นโดยตรง (Direct Interception) อีกด้วย บริเวณพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศและเสียงที่จะเกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฏานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพญา 76 บ้านบางไทรซอ บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียน แก้วอินทร์สุธาธิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรภักดิ์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกฤษฏานคร 10, และหมู่บ้านธนากาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาธิศ, หมู่บ้านจันทรภักดิ์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชีขากร ตอน 11 : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย, โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย, บ้านทุ่งน้อย, วัดบ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ และหมู่บ้านจันทรภักดิ์ ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซึกเล็ก จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชีขากร, วัดบ้านทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงทุกดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ และข้อ 5.2.2 ระดับเสียง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
	○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านบางใหญ่ : หมู่บ้านชีขากร ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประดู่ ด้านกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง (ต่อ)				
2. คีตพรรณน้ำบริเวณพื้นที่ผิวน้ำและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอน้อยวันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่การเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
3. ปลุกต้นไม้ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ เพื่อสามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางหลวงพิเศษ โดยมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 7 เมตร และไม้ทรงพุ่ม เช่น ต้นชิงแดง ต้นพลับทอง ต้นไทรยอดทอง ระหว่างไม้ยืนต้นห่างกัน 1 เมตร ทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนวเส้นทาง เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากฝุ่นละออง และดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลุกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง				
1. ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณที่ได้มาตรฐาน เพื่อเตือนล่วงหน้าให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง พร้อมทั้งมีไฟกระพริบสีเหลืองพร้อมขาตั้งอยู่ด้านหลังป้ายเตือน ซึ่งคนขับสามารถมองเห็นได้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างหรือสะพานอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางคืนและตลอดแนวด้านข้างงานก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
2. จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อยในเขตพื้นที่ก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจรแก่ผู้ใช้ทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถและเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีจราจรและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ กีดขวางทางสัญจรของชุมชน และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
3. ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดและขับยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับและร่วมทางตลอดจนประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 4. ในกรณีที่มีเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
6. จัดทำแผนการจัดการจราจร บริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิมโดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องทางจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว โดยติดตั้งกรวยกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวา หรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตร ทั้งก่อนและหลัง จะถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนนโครงการ รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกธงปฏิบัติงานประจำตลอดเวลา ช่วงกลางวันจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
5. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการโยกย้าย และเวนคืน 1. กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันมิให้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น	●	กรมทางหลวงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ พร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบถึงรายละเอียดโครงการ และขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง ก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
6. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก				
1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดที่ก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง โครงการแต่ละตอน พร้อมทั้งเส้นทางเลี้ยวอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ	●	การติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง พร้อมทั้งเส้นทางเลี้ยวอื่นๆ ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ รวมทั้งช่วยลดผลกระทบด้านการเดินทาง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
2. ดำเนินการก่อสร้างทางลอด และทางข้าม เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ดั้งเดิม เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม	● ⊗	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดใต้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกันมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	● ⊗	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก เนื่องจากไม่มีจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. ดำเนินการก่อสร้างบริการเพื่อเชื่อมระหว่างทางลอด และเพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มา ได้ดั้งเดิม	●	มีการก่อสร้างทางบริการ ตามที่มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน				
1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการแก้ไขปัญหาด่วนโดยเร็วในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและเดือดร้อนจากโครงการ	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
2. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
3. ประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้ง ระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้างเฉพาะในแต่ละพื้นที่ผ่านหอกระจายข่าว/ เสียงตามสายของหมู่บ้าน	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อแจ้งประชาชนใน การปกครองทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยใช้เสียงตามสาย ของหมู่บ้าน	●	การประสานงานกับผู้นำชุมชน ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ การประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการได้ทั่วถึง จึงถือว่าแผนปฏิบัติ การมีประสิทธิภาพมาก
4. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง บริเวณต่างๆ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินการโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใน 7 บริเวณ ดังนี้ จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3233 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081 จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 324	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มีรายละเอียดการ ก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลข โทรศัพท์ติดต่อ ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ จุดตัดถนนโครงข่าย เดิม และจุดสิ้นสุดโครงการ	●	การจัดให้มี การรับฟังความคิดเห็น และการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการ ก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2568 มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดที่ กม. 96.410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุทอง, กาญจนบุรี-จระเข้สามพัน) อำเภอบางม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวม 96.410 กิโลเมตร

เมื่อพิจารณาจากสถานะของการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีแนวเส้นทางที่ยังมีกิจกรรมการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 4 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M รวมทั้งมีการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วงระหว่าง ด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 (*วันศุกร์-อาทิตย์*) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 21.00 น. ของวันอาทิตย์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2567 (*วันศุกร์-จันทร์*) เฉพาะในช่วงเวลา 15.00 น. ของวันศุกร์ ถึงเวลา 12.00 น. ของวันจันทร์ เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยสามารถสรุปผลการดำเนินการระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567-มีนาคม พ.ศ.2568 ได้ดังนี้

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ระยะก่อสร้าง

1.1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ทั้ง 4 ตอน และโครงการ O&M ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในลักษณะใกล้เคียงกัน สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2)

ผลการปฏิบัติ	โครงการก่อสร้าง				
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	97	105	106	104	96
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	2	1	1	1
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	2	2	2	2	2
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	20	21	21	22	12
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	14	4	4	5	23
รวม	134	134	134	134	134

1.2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างพบว่า แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ “**แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/ด้านการโยกย้าย และเวนคืน/ด้านการแบ่งแยก และด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน**” สำหรับแผนปฏิบัติการอื่นๆ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือยังไม่ได้ปฏิบัติตาม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	โครงการก่อสร้าง				
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	22	23	24	24	21
มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	0	1	0	0	0
แผนปฏิบัติการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	1	1	1	1	1
แผนปฏิบัติการที่สามารถประเมินผลได้	2	5	5	5	2
แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	5	0	0	0	6
รวม	30	30	30	30	30

ตารางที่ 7.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
อากาศและ บรรยากาศ	- ติดตั้งแผ่นเหล็กกริลลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมี ความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกร ช้อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าช้างเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และ หมู่บ้านจันทร์กานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงได้ลดลงได้	- ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริลลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่ มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้มีการ ติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทน การติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบ บริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและ พื้นที่อ่อนไหว - โครงการ O&M มีการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบ บริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยป้องกันฝุ่นละออง จากกิจกรรม การก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ส่วนกิจกรรมการ ก่อสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ ส่วน ใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างภายใน อาคารประกอบ และการปูผิวจราจรคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละออง และเมื่อพิจารณาผลการ ตรวจสอบวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่น ละอองขนาดเล็ก บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้าน ชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม และบริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งอยู่ใกล้เคียง กับแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง พื้นที่ ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ และด้าน เก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ระหว่าง วันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าเป็นไป ตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบ ชั่วคราวชนิด Metal Sheet

ตารางที่ 7.1-1			
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
เสียง	- ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไทรซ้อน บ้านรางมะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่มีความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรวงศ์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	- ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว - โครงการ O&M มีการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับความดังเสียง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างภายในอาคารประกอบ และการปูผิวจราจรคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม และบริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet

ตารางที่ 7.1-2			
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ	สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พนักงาน ครอบงำอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร	โครงการฯ ตอน 2 ได้จัดให้สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วนบ้านพักพนักงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ประชิดกับคลองวาเดียว	ไม่ให้มีการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้งประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ในการสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ

2) ระยะดำเนินการ

2.1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ (กม.45+350 ถึง กม.96+410) พบว่า โครงการ O&M ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ สามารถสรุปได้ดังนี้

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	24
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	0
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	14
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	0
รวม	38

2.2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่า แผนปฏิบัติการที่โครงการ O&M ต้องปฏิบัติตามมีทั้งสิ้น 2 แผน ได้แก่ “**แผนการจัดการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริเวณสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ**” เป็นแผนปฏิบัติการที่ยังไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างรอการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในบริเวณต่างๆ รวมทั้งยังไม่มีมีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง ตามที่กำหนดไว้

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

1) ระยะก่อสร้าง

1.1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ :

ผลการปฏิบัติ	โครงการก่อสร้าง				
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	97	105	106	104	96
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	0	0	0	0
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	0	0	0	0
มาตรการที่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	37	29	28	30	38
รวม	134	134	134	134	134

1.2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	โครงการก่อสร้าง				
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	22	23	24	24	21
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	0	0	0	0
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	0	0	0	0
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	8	7	6	6	9
รวม	30	30	30	30	30

2) ระยะดำเนินการ**2.1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ :**

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	24
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	14
รวม	38

2.2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการ :

ผลการประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่า เป็นแผนปฏิบัติการที่ยังไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างรอการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 <ul style="list-style-type: none"> - TSP ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. - PM₁₀ ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 <ul style="list-style-type: none"> - CO (1 hr) ไม่เกิน 30 ppm - มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศ โดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 <ul style="list-style-type: none"> - NO₂ (1 hr) ไม่เกิน 0.17 ppm 	<p>ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566</p> <p>ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566</p> <p>ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567</p> <p>ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567</p> <p>พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน</p>	-	-
ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) <ul style="list-style-type: none"> - Leq 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A) - Lmax ไม่เกิน 115 dB(A) 	<p>ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566</p> <p>พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566</p> <p>พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น บริเวณวัดบ้านทุ่งน้อย ที่มีค่าระดับเสียงในช่วงวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ.2567</p> <p>พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน</p>	<p>การที่ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณวัดบ้านทุ่งน้อย ระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานเป็นผลมาจากกิจกรรมการประชาสัมพันธ์การจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว ผ่านเครื่องขยายเสียงของทางวัด</p>	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard - มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 	<p>ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณวัดทุ่งน้อย มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท</p> <p>ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร</p>	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		<p>ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ และหมู่บ้านชีขากร มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ ส่วนบริเวณวัดบ้านทุ่งน้อย และ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ สำหรับบริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท</p> <p>ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดที่อยู่ในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย และ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม) และ สถานีตรวจวัดที่อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้ (โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ) มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร</p>		

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมิใช่น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดดังนี้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่ามีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่ามีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3-5 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3-5 ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และ 5	-	-
นิเวศวิทยาทางน้ำ	สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำจำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง เป็นปกติตามช่วงเวลา	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง 	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ	-	-
		พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ. 2566 และระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2567	ระดับน้ำของคลองบางไทรจะมีระดับสูงกว่าทางลอดใต้สะพานเมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกจากทางลอดได้	- แขวงทางหลวงธนบุรีได้นำเครื่องสูบน้ำมาดำเนินการสูบน้ำออก
		ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และในเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การมีฝนตกในพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับความสูงคันทางเพื่อให้สัญจรข้ามผ่านพื้นที่โครงการได้ชั่วคราว - ติดตั้งป้ายเตือน “โปรดระมัดระวัง มีน้ำท่วมขังในทางลอด ช่วงฝนตก” ป้ายแสดงความสูงช่องลอดบริเวณก่อนถึงทางลอด
การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร 	ส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถ แต่พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 มีการชะลอตัวของรถเมื่อผ่านพื้นที่ก่อสร้าง	โครงการได้มีการกั้นพื้นที่ก่อสร้างด้วย Barrier ชั่วคราว เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างกีดขวางช่องจราจร	คืนพื้นที่ถนนเมื่อการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จให้เร็วที่สุด
		<ul style="list-style-type: none"> - ไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง ของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่ 	-	-
	สภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก	ปริมาณจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2563 - พ.ศ.2566 ของทางหลวงหมายเลข 9 พบว่าปริมาณจราจรมีค่าเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ใช้ทางเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
การคมนาคม (ต่อ)	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	ไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แซงระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลจากการก่อสร้างโครงการ	-	-
	สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเปิดทดลองใช้	ในช่วงเปิดทดลองใช้เส้นทาง (เทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2567-วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) พบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 10 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบบริเวณใดที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ		
	การชำรุดของอุปกรณ์งานทาง บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามลำน้ำ	- พบปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) และ สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ชำรุดเสียหาย รวมทั้งพบแผงโซลาร์เซลล์บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ชำรุดเสียหาย	- มีผู้มาลอบทำลายทรัพย์สิน	- อยู่ระหว่างแขวงทางหลวงนนทบุรี ดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์งานทางต่างๆ ที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งต้องประสานงานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพิ่มการตรวจตราดูแลความปลอดภัยในบริเวณดังกล่าว
เศรษฐกิจ-สังคม	ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง	ผลการสำรวจความคิดเห็น พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ผู้ใช้ทางต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างยังส่งผลทำให้เกิดปัญหาด้านฝุ่นละอองระดับเสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น	การจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบทางบวก	-	-
	ยอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่น	การจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น โดยผลกระทบดังกล่าวที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางบวก	-	-
	ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถานประกอบการ	กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออกครัวเรือน และสถานประกอบการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพค้าขาย ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น	-	-
	ผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ	ในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเกษตรกรยังสามารถใช้พื้นที่เพื่อทำการเกษตรได้ ซึ่งเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	-	-

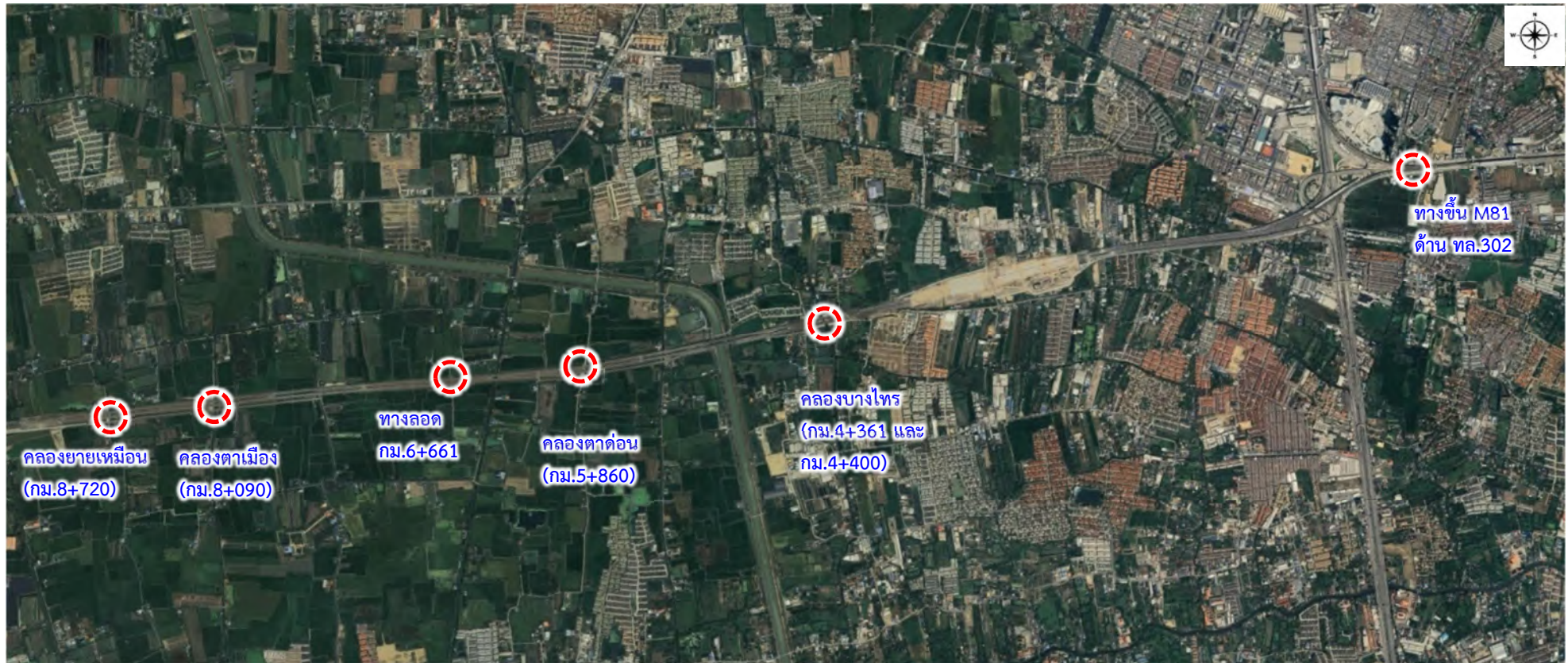
7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

1) ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.1) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ : จากการตรวจสอบพบปัญหาด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี มีจำนวนทั้งสิ้น 7 แห่ง ประกอบด้วย บริเวณทางลอด และทางลอดใต้สะพาน จำนวน 6 แห่ง และบริเวณเชิงลาดทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนาธิเบศร์) จำนวน 1 แห่ง ดังรูปที่ 7.2-1 ซึ่งมีรายละเอียดข้อเสนอแนะในแต่ละบริเวณดังนี้

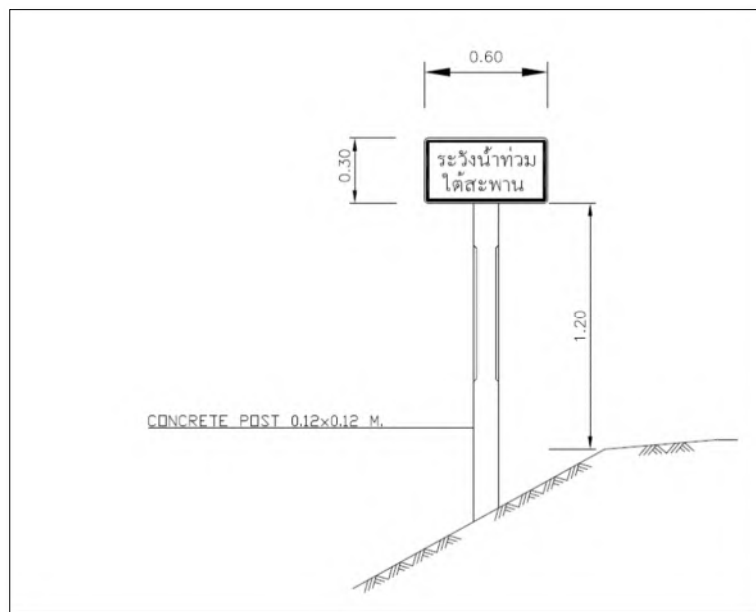
1.1.1) บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง : จากการตรวจสอบในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ. 2566 และในเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบปัญหาน้ำท่วมขัง เนื่องจากมีฝนตกหนักลงมาในพื้นที่ในช่วงฤดูฝน และมีน้ำซึมผ่านโครงสร้าง R.C Slope Protection เนื่องจากระดับน้ำในคลองสูงกว่าระดับผิวจราจร บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ระดับพื้นของทางลอดใต้สะพานอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำในคลอง ทำให้มีน้ำซึมผ่านโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินที่เป็น RC Protection เมื่อมีปริมาณฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังจนไม่สามารถใช้งานทางลอดใต้สะพานดังกล่าวได้ ประกอบกับสะพานข้ามคลองทั้ง 4 แห่งดังกล่าว ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถก่อสร้างโครงสร้างกำแพงกันดินชนิด DIAPHRAGM WALL ซึ่งเป็นโครงสร้างที่สามารถป้องกันน้ำซึมใต้ดินได้ดี เนื่องจากไม่สามารถนำเครื่องจักรเข้าบริเวณใต้โครงสร้างสะพานได้ แม้ว่าในปัจจุบันแขวงทางหลวงนนทบุรี ได้มีการติดตั้งระบบสูบน้ำ ซึ่งเป็นเครื่องสูบน้ำดีเซล และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำหน้าที่ ในการเปิด-ปิดเครื่องสูบน้ำ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก และมีน้ำท่วมขังทางลอดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองทั้ง 5 แห่ง ตั้งอยู่ในซอยแคบ การเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานทั้ง 5 แห่งดังกล่าว ต้องลัดเลาะไปตามถนนซอยต่างๆ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการ ดังนี้



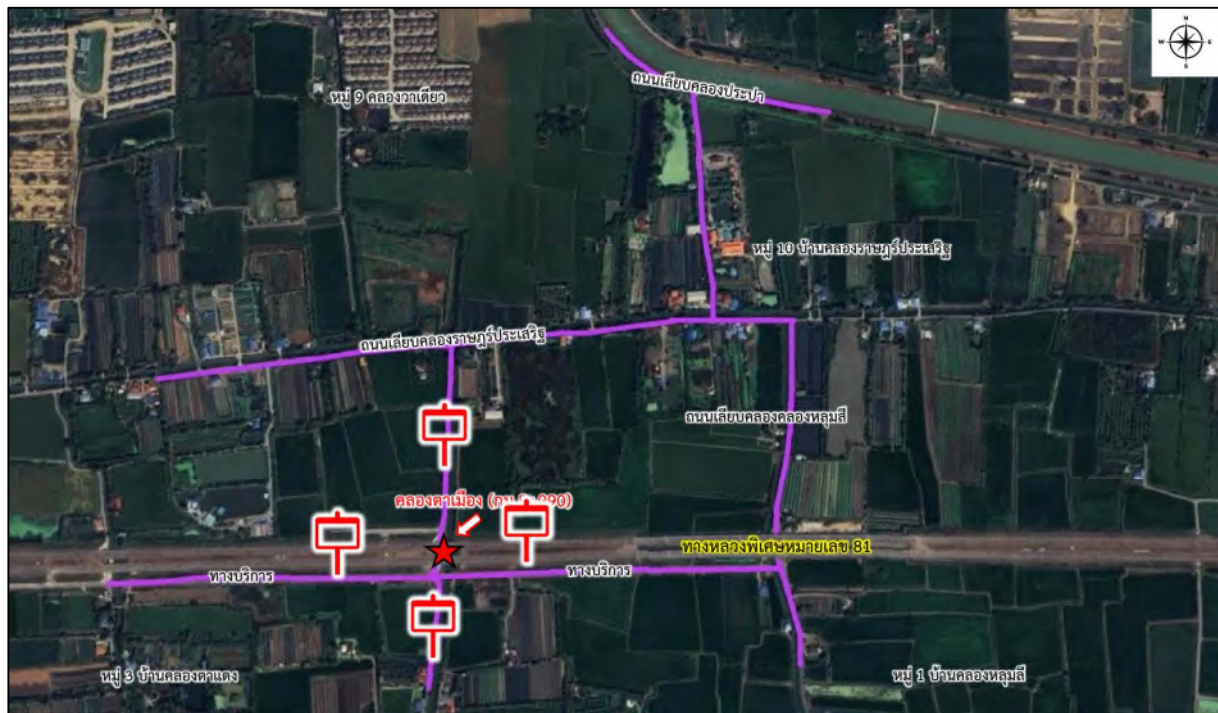
รูปที่ 7.2-1 บริเวณที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงนนทบุรี

แนวทางการแก้ไขระยะสั้น

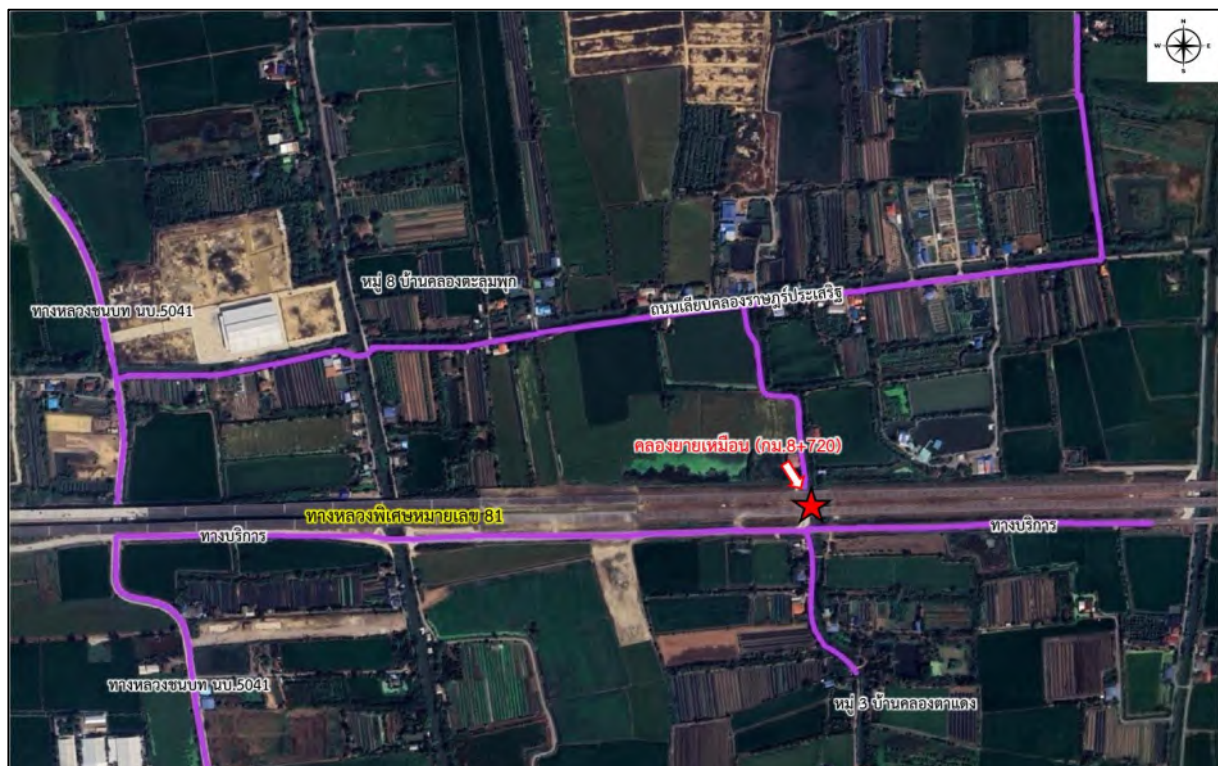
- ติดตั้งป้ายเตือนระวางน้ำท่วม (รูปที่ 7.2-2) บริเวณไหล่ทางก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร โดยตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนระวางน้ำท่วม แสดงดัง (รูปที่ 7.2-3)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 7.2-4) จำนวน 2 ป้าย/ทางลอด ไว้ที่บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับเทศบาลเมืองบางแม่นาง ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมซึ่งบริเวณทางลอดได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมซึ่งบริเวณทางลอดได้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860), สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมื่อน (กม.8+720)
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



รูปที่ 7.2-2 ป้ายเตือนให้ระวางน้ำท่วม



(ค) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)



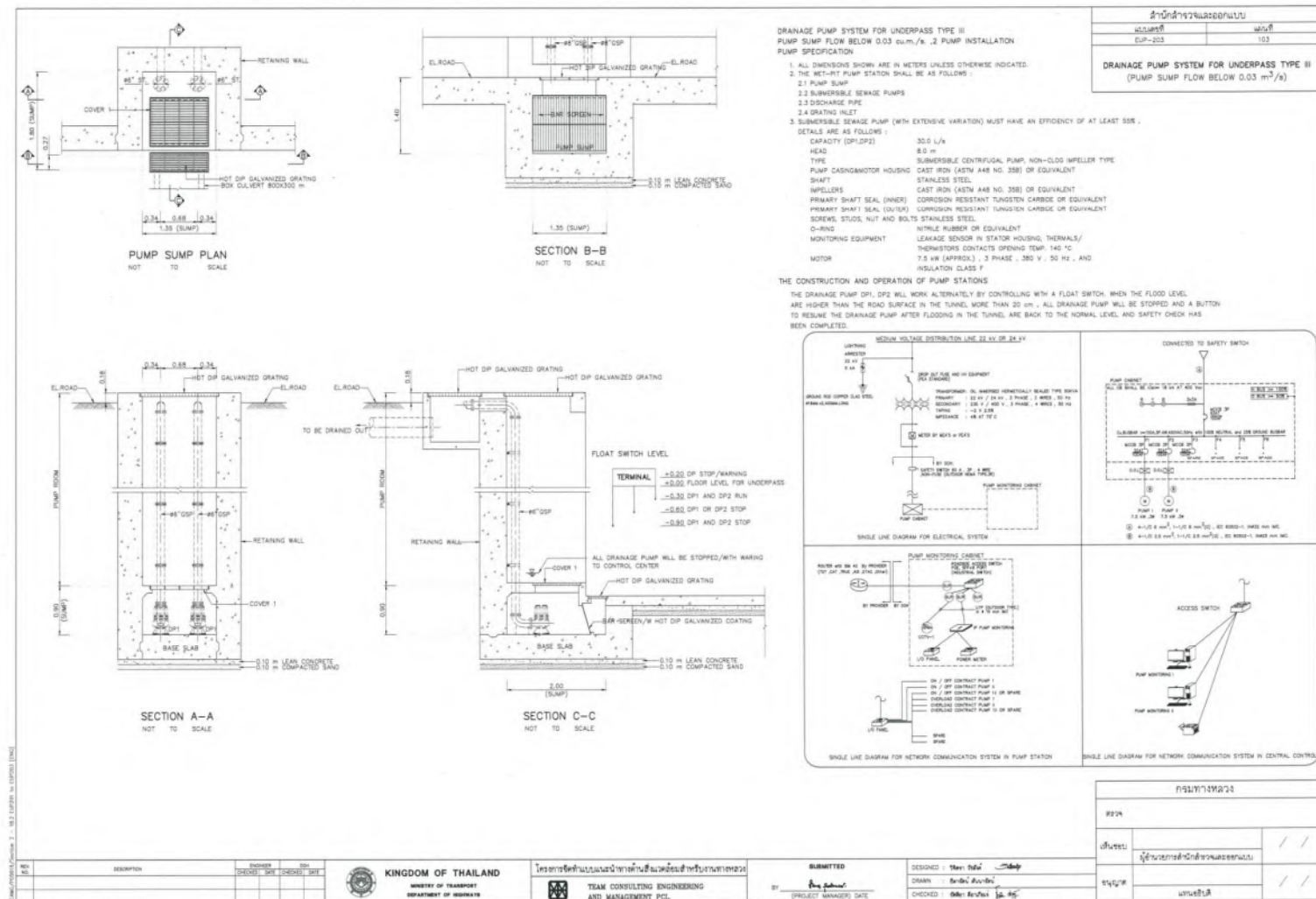
(ง) สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)

รูปที่ 7.2-3 ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง (ต่อ)

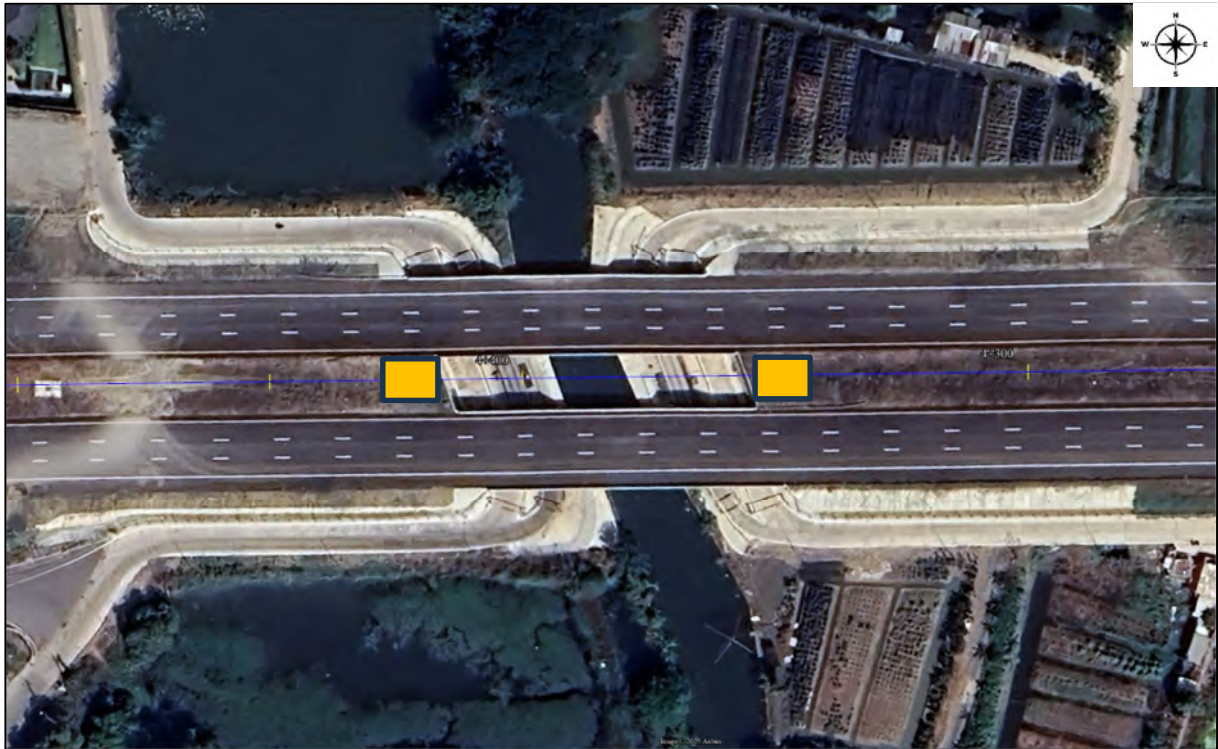


รูปที่ 7.2-4 ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วมขัง

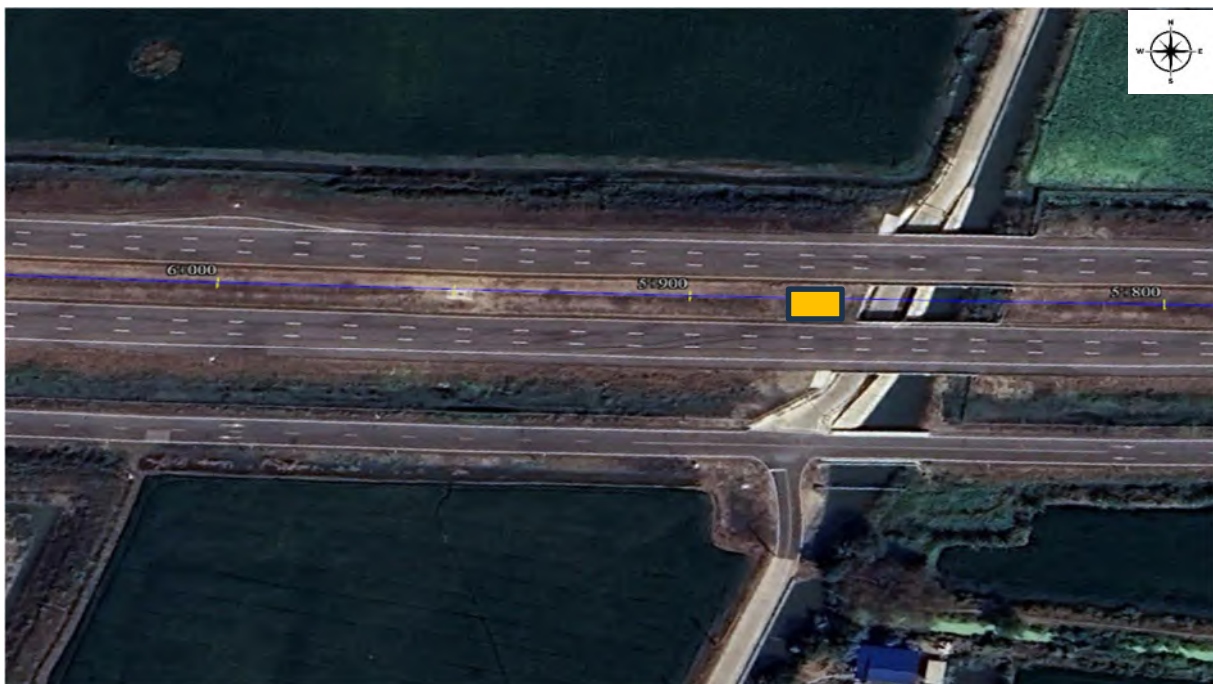
แนวทางการแก้ไขระยะยาว : กรมทางหลวง ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 3.00 เมตร ยาว 3.00 เมตร ลึก 7 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (รูปที่ 7.2-5) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 2,000-2,500 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ บริเวณใกล้เคียงสะพานข้ามคลองทั้ง 4 แห่ง ดังรูปที่ 7.2-6 รวมทั้งประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



รูปที่ 7.2-5 รูปแบบระบบสูบน้ำอัตโนมัติ



(ก) สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)



(ข) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)

รูปที่ 7.2-6 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณสะพานข้ามคลอง



(ค) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)



(ง) สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)

รูปที่ 7.2-6 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณสะพานข้ามคลอง (ต่อ)

นอกจากนี้ จากการลงตรวจสอบพื้นที่ร่วมกับแขวงทางหลวงนนทบุรี เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า น้ำฝนที่ตกลงบนพื้นที่โครงการ ในช่วงดังกล่าว ไม่สามารถระบายน้ำลงสู่คลองยายเหมือน (กม. 8+720) เนื่องจากไม่สามารถระบายน้ำผ่านทางลอดดังกล่าวได้ จึงควรปรับทิศทางการไหลของน้ำบริเวณเกาะกลางถนนแบบร่อง ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ให้มีทิศทางการไหลไปทางคลองบางอีลิ (กม.9+400) โดยทำการก่อสร้างท่อลอดขนาด 1-Ø1.20 เมตร บริเวณทางเชื่อมถนนเลียบบคลองยายเหมือน พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ และก่อสร้างท่อลอดขนาด 2-Ø1.20 เมตร พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ บริเวณถนนเลียบบคลองบางอีลิ (รูปที่ 7.2-7)



ท่อลอด ขนาด 1-Ø1.20 เมตร

ท่อลอดขนาด 2-Ø1.20 เมตร

ทิศทางการไหลของน้ำ

รูปที่ 7.2-7 การปรับปรุงทิศทางการระบายน้ำบริเวณเกาะกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ไปยังคลองบางอีลิ (กม.9+400)

1.1.2) บริเวณทางลอด กม.6+661 : จากการลงพื้นที่สำรวจร่วมกับแขวงทางหลวงนนทบุรี เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า มีบริเวณที่ได้รับการร้องเรียนจากประชาชน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมขัง เมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ จนไม่สามารถใช้ทางลอด บริเวณ กม.6+661 (รูปที่ 7.2-1) ในการสัญจรได้ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบันยังไม่ได้รับการแก้ไข บริษัทที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

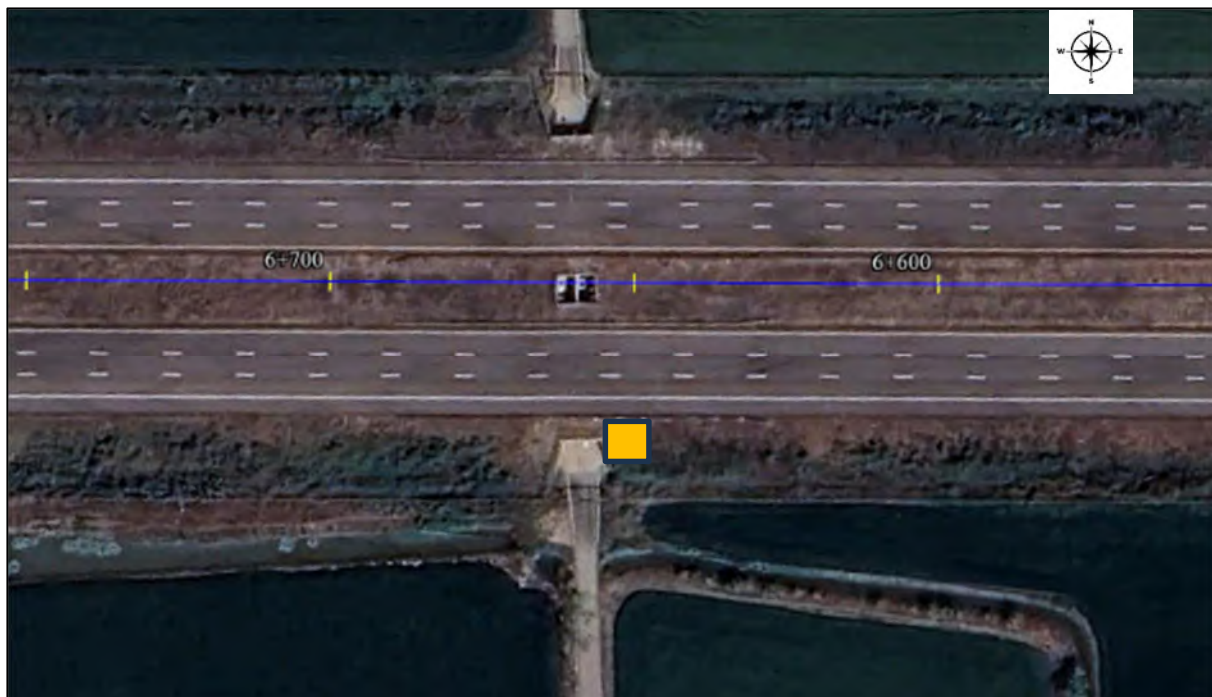
แนวทางการแก้ไขระยะสั้น : แขวงทางหลวงนนทบุรี ควรดำเนินการดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนระวังน้ำท่วม (รูปที่ 7.2-2) จำนวน 2 ป้าย บริเวณไหล่ทางก่อนถึงทางลอดเป็นระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 7.2-8)
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (รูปที่ 7.2-4) จำนวน 2 ป้าย บริเวณปากช่องทางลอดทั้ง 2 ด้าน
- ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ในการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสอบน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด
- จัดเจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่



รูปที่ 7.2-8 ตำแหน่งติดตั้งปั๊มติ้นให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอด กม.6+661

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : โครงการ O&M ควรจัดให้มีระบบสูบน้ำอัตโนมัติ โดยติดตั้งบ่อสูบน้ำขนาดกว้าง 2.00 เมตร ยาว 2.00 เมตร ลึก 3 เมตร พร้อมมอเตอร์สูบน้ำไฟฟ้าอัตโนมัติขนาด 7.5 KW 1 เครื่อง (รูปที่ 7.2-5) ซึ่งมีความสามารถในการสูบน้ำในบริเวณพื้นที่รับน้ำขนาด 1,000 ตารางเมตร ได้อย่างเพียงพอ โดยติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว ไว้ที่บริเวณร่องกลางของแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 7.2-9) และประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง ในการเชื่อมต่อไฟฟ้ากับระบบสูบน้ำอัตโนมัติดังกล่าว



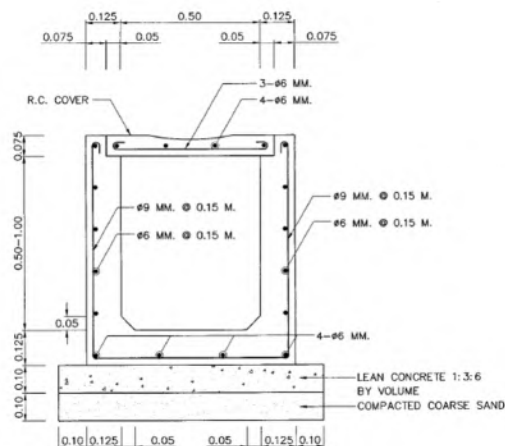
รูปที่ 7.2-9 ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณทางลอด กม.6+661

1.1.3) บริเวณทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์) :

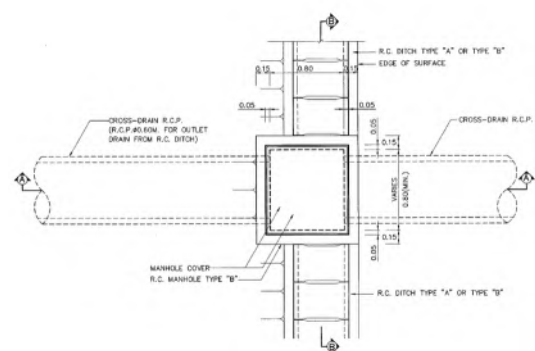
เนื่องจากบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 3022 (ถนนรัตนธิเบศร์) ไม่มีรางระบายน้ำ เป็นผลให้น้ำฝนที่ตกลงบนทางหลวงพิเศษไหลผ่านผิวจราจรบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์) ทำให้ผิวจราจร บริเวณดังกล่าวมีสภาพลื่น เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ ซึ่งกรมทางหลวง ควรดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำ คสล.รูปตัว U บริเวณช่องระหว่างกำแพงคอนกรีตของเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษกับกำแพงคอนกรีตบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์) เพื่อนำน้ำบริเวณดังกล่าวไปยังบ่อพักน้ำและส่งน้ำไปยังระบบระบายน้ำบนทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์) ต่อไป (รูปที่ 7.2-10)



รูปที่ 7.2-10 รูปแบบการแก้ไขปัญหาระบายน้ำบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์)



R.C. DITCH TYPE B



R.C. MANHOLE TYPE B และ R.C.P Ø 0.6 เมตร

รูปที่ 7.2-11 รูปแบบการปรับปรุงบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302

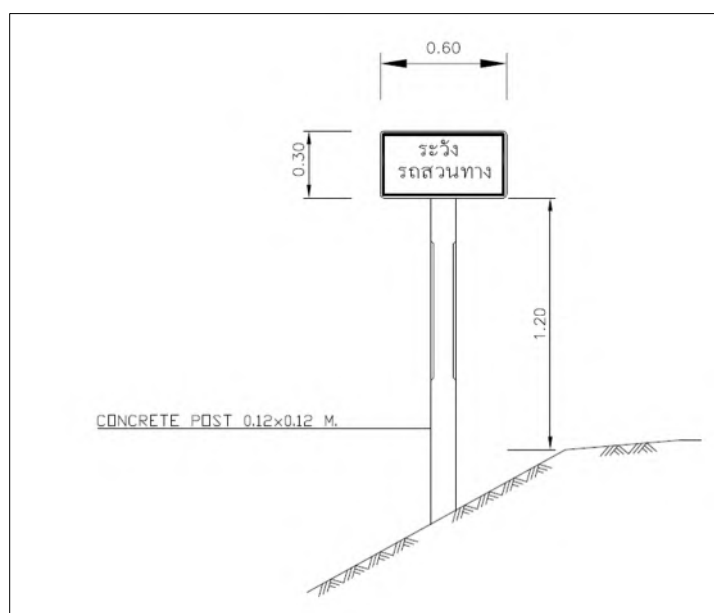
งบประมาณในการดำเนินการ : เนื่องจากพื้นที่ที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทบุรี อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบแนวเส้นทางให้แก่ โครงการ O&M แล้ว ดังนั้น ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทบุรีดังกล่าว แขวงทางหลวงชนบทบุรีจะต้องประสานงานให้โครงการ O&M เป็นผู้ดำเนินการ โดยคิดเป็นงบประมาณในการดำเนินการ 14,810,000 บาท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

รายการ	จำนวน	ราคา/หน่วย (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
1. ป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม			
1.1 สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)	4 ป้าย	6,000.-	24,000.-
1.2 สะพานข้ามคลองตาต้อน (กม.5+860)	4 ป้าย	6,000.-	24,000.-
1.3 สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)	4 ป้าย	6,000.-	24,000.-
1.4 สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)	4 ป้าย	6,000.-	24,000.-
1.5 ทางลอด กม.6+661	2 ป้าย	6,000.-	12,000.-
รวมป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม (1)			108,000.-
2. ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม			
2.1 สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)	4 ป้าย	11,000.-	44,000.-
2.2 สะพานข้ามคลองตาต้อน (กม.5+860)	2 ป้าย	11,000.-	22,000.-
2.3 สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)	2 ป้าย	11,000.-	22,000.-
2.4 สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)	2 ป้าย	11,000.-	22,000.-
2.5 ทางลอด กม.6+661	2 ป้าย	11,000.-	22,000.-
รวมป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วม (2)			132,000.-
3. ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ			
3.1 บ่อสูบน้ำ ขนาด 3.0x3.0x7.0 เมตร พร้อมติดตั้งมอเตอร์สูบน้ำขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง			
3.1 สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)	2 ชุด	2,500,000.-	5,000,000.-
3.2 สะพานข้ามคลองตาต้อน (กม.5+860)	1 ชุด	2,500,000.-	2,500,000.-
3.3 สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)	1 ชุด	2,500,000.-	2,500,000.-
3.4 สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)	1 ชุด	2,500,000.-	2,500,000.-
3.2 บ่อสูบน้ำ ขนาด 3.0x3.0x7.0 เมตร พร้อมติดตั้งมอเตอร์สูบน้ำขนาด 7.5 KW 2 เครื่อง (บริเวณ ทางลอด กม.6+661)	1 ชุด	1,300,000.-	1,300,000.-
รวมระบบสูบน้ำอัตโนมัติ (3)			13,800,000.-
4. การปรับปรุงทิศทางการไหลของน้ำบริเวณคลองยายเหมือน (กม.8+720) ไปคลองบางอีลิ (กม.9+400)			
4.1 ท่อลอดขนาด 1-Ø1.20 * 10 เมตร พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ	1	130,000.-	130,000.-
4.2 ท่อลอดขนาด 2-Ø1.20 * 10 เมตร พร้อมประตูเปิด-ปิดน้ำ	1	240,000.-	240,000.-
รวม การปรับปรุงทิศทางการไหลของน้ำ (4)			370,000.-
5. การปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณเชิงลาดสะพานขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302			400,000
รวม การปรับปรุงระบบระบายน้ำเชิงลาดสะพานฯ (5)			400,000.-
รวม			14,810,000.-

1.2) การคมนาคมขนส่ง

1.2.1) การชำรุดของอุปกรณ์งานทางต่างๆ : จากการติดตามตรวจสอบพบว่าอุปกรณ์งานทางต่างๆ ที่ติดตั้งไว้ที่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+360 และ กม.4+407) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) และสะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ชำรุดเสียหาย ดังนี้

(1) **ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)** ซึ่งเชื่อมต่อถนนประชาร่วมใจ 1 (กม.4+360) และทางหลวงชนบท นบ3101 (กม.4+407) มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่อง ได้แก่ ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 1.80 เมตร และช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งสามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี แต่ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่องกลับรถดังกล่าวได้ จึงควรติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังรถสวนทางบริเวณก่อนเข้าทางลอดดังกล่าว ทั้ง 2 ด้าน (รูปที่ 7.2-12)



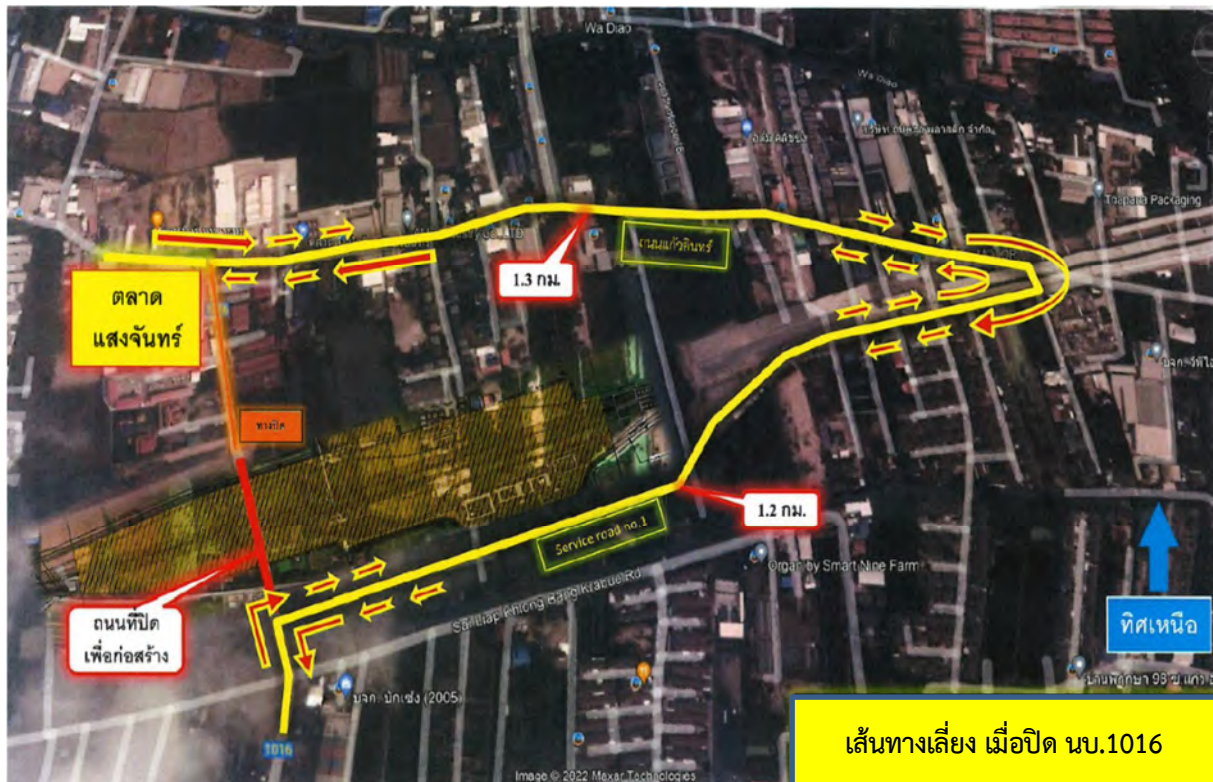
รูปที่ 7.2-12 ป้ายเตือนรถสวนทาง

งบประมาณในการดำเนินการ : งบประมาณในการติดตั้งป้ายเตือนรถสวนทางจำนวน 4 ป้าย คิดเป็นงบประมาณทั้งสิ้น 24,000 บาท

(2) **ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)** ซึ่งไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดเสียหาย และบริเวณ**ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)** มีไฟฟ้าส่องสว่าง และแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย ซึ่งอยู่ระหว่างแขวงทางหลวงนนทบุรีดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ รวมทั้งต้องประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่คอยตรวจตราความเรียบร้อยในบริเวณดังกล่าว

งบประมาณในการดำเนินการ : ใช้งบบำรุงรักษาปกติของแขวงทางหลวงนนทบุรี

1.2.2) การปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 : การก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจร บริเวณทางหลวงชนบท **นบ.1016** ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถใช้เส้นทางเดิมได้ (ระยะทาง 400 เมตร) โดยผู้ใช้ทางจะต้องใช้ทางบริการเพื่อเดินทางเข้าสู่ถนนแก้วอินทร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร (**รูปที่ 7.2-13**) อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงมีแผนที่จะก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อให้ทางหลวงชนบท นบ.1016 สามารถเชื่อมต่อกันได้ (**รูปที่ 7.2-14**) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ.2569



รูปที่ 7.2-13 เส้นทางเลี้ยวทางหลวงชนบท นบ.1016



รูปที่ 7.2-14 ภาพจำลองการก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง

1.2.3) จุดตัดทางบริการกับถนนแก้วอินทร์ : จากการจัดการจราจรภายหลังการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 เป็นผลให้บริเวณจุดตัดทางบริการ กับ ถนนแก้วอินทร์ (รูปที่ 7.2-15) มีปริมาณจราจรคับคั่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า (07:00-08:00 น.) ประกอบกับลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ เป็นเหตุให้เกิดการเฉี่ยวชนกันได้ง่าย แม้ว่าจะมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรไว้แล้ว แต่การเปิดสัญญาณไฟจราจรแบบตั้งเวลา จะทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางแยก ซึ่งมีแนวทางการแก้ไขดังนี้

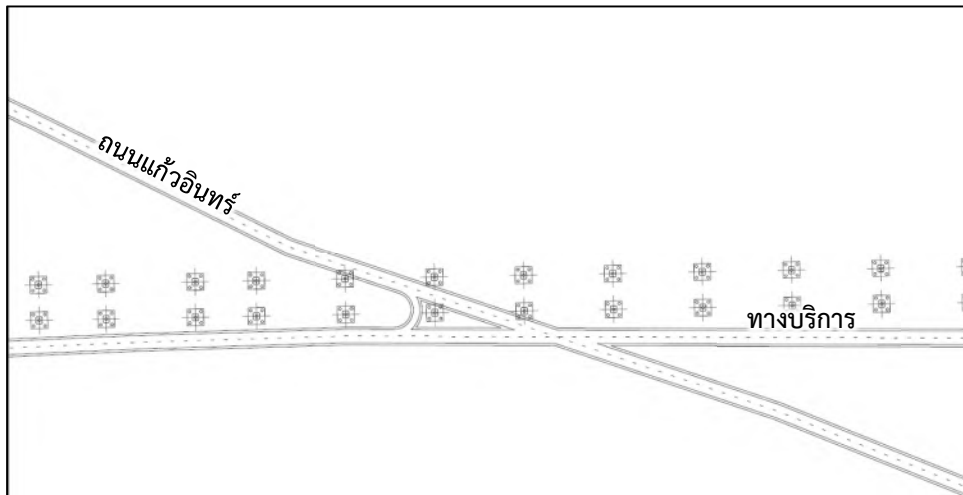


รูปที่ 7.2-15 บริเวณทางแยกจุดตัดถนนแก้วอินทร์กับทางบริการ

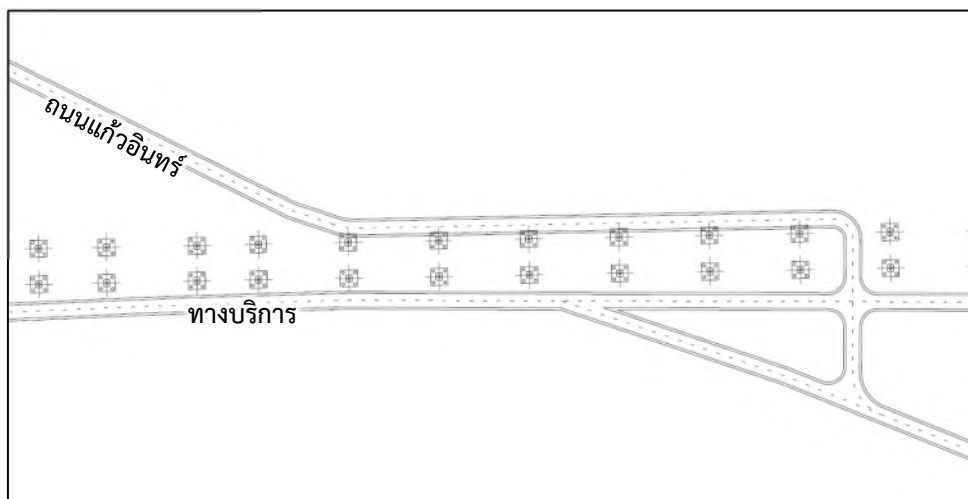
แนวทางการแก้ไขระยะสั้น :

- เปิดใช้ไฟสัญญาณจราจร ในช่วงเร่งด่วนช่วงเช้า โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการปรับเปลี่ยนไฟจราจรตามความเหมาะสมกับสภาพการจราจร
- ติดตั้งไฟกระพริบเตือน บริเวณก่อนถึงทางแยกเป็นระยะ 100 เมตร ทั้ง 4 ทิศทางการจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวังก่อนถึงบริเวณทางแยก
- ติดตั้งกล้องวงจรปิด บริเวณทางแยก เพื่อทวนชั้นวินัยการจราจร

แนวทางการแก้ไขระยะยาว : เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของจุดตัดทางแยก มีลักษณะเป็นจุดตัดทำมุมเฉียงประมาณ 20 องศา ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ แขวงทางหลวงชนบทบุรี จึงควร ประสานงานกับกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบดูแลถนนแก้วอินทร์ ในการปรับเปลี่ยนแนวของถนนแก้วอินทร์ใหม่ โดยใช้พื้นที่ใต้ทางพิเศษ และทำการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมบางส่วน ดังรูปที่ 7.2-16



ก. รูปแบบจุดตัดทางแยกถนนแก้วอินทร์ กับทางบริการ ก่อนการปรับปรุง



ข. รูปแบบการปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแก้วอินทร์ กับทางบริการ

รูปที่ 7.2-16 การปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแก้วอินทร์ กับทางบริการ

1.2.4) บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านตลิ่งชัน : จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณทางขึ้นจากทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทิศทางจากด้านตลิ่งชัน และทางลงทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทิศทางไปตลิ่งชัน พบว่า ทั้ง 2 ตำแหน่งดังกล่าว อยู่ใกล้กับสะพานกลับรถเกือกม้า ทำให้มีระยะเบี่ยงเข้า และออกช่องทางหลักทางหลวงหมายเลข 9 ประมาณ 100 เมตร รวมทั้งไม่มีช่องจราจรสำหรับเร่ง หรือ ลดความเร็ว (ACCELERATION / DECELERATION LANES) ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ภาพที่ 7.2-1)



ภาพที่ 7.2-1 สภาพปัจจุบัน บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรดำเนินการดังนี้

ทางขึ้น ควรติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงทางเข้า 150 เมตร เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่จะเข้าใช้ทางพิเศษที่มาจากทิศทางตลิ่งชันให้ลดความเร็วเนื่องจากช่องทางเข้ามีระยะทางที่สั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะเข้าช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วน

ทางลง ควรทำการฉาบทัวอักษรจำกัดความเร็ว “40 , 30” ที่ผิวจราจร บริเวณช่วงทางลงเพื่อให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง เนื่องจากช่องทางออกมีระยะสั้นหากขับขี่ด้วยความเร็วอาจจะออกช่องทางไม่ทันจนเกิดอุบัติเหตุได้ (รูปที่ 7.2-17)

งบประมาณในการดำเนินการ : รวมอยู่ในงบประมาณดำเนินการของโครงการ O&M



รูปที่ 7.2-17 การปรับปรุงบริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9

1.2.7) บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง /

สุพรรณบุรี : จากการตรวจสอบพบว่า ผู้ใช้ทางเกิดความสับสนในการออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่จะเดินทางไปตลิ่งชัน / สุพรรณบุรี ต้องอยู่ในช่องทางซ้าย ส่วนผู้ที่ต้องการเดินทางไปถนนรัตนธิเบศร์ ต้องอยู่ในช่องทางขวา หากอยู่ผิดช่องทางจะไม่สามารถเปลี่ยนช่องทางได้ทัน

แนวทางการแก้ไข : ควรเปิดให้รถที่มาจากทางพิเศษเข้าช่องทางหลักได้เร็วขึ้น โดยทำการร่นกำแพงคอนกรีตของทางลงทางพิเศษให้มาอยู่ที่จุดเชื่อมต่อระหว่างเชิงลาดกับทางระดับพื้น และขยับเกาะกลางทางเข้าทางหลักจากทางขนานออกไปประมาณ 150 เมตร เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางขนาน (รูปที่ 7.2-18)

งบประมาณในการดำเนินการ : รวมอยู่ในงบประมาณดำเนินการของโครงการ O&M

1.2.8) บริเวณทางออกจากทางพิเศษระหว่างเมือง (ทิศทางไปตลิ่งชัน / สุพรรณบุรี /

รัตนธิเบศร์) : เนื่องจากลักษณะของแนวเส้นทางภายหลังออกจากด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีลักษณะเป็นทางลาดขึ้นทางยกระดับโครงการ ซึ่งมีระยะห่างจากทางออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ ประมาณ 2.8 กิโลเมตร ซึ่งผู้ที่ต้องการออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ เพื่อเดินทางไปยังทิศทางต่างๆ อาจเกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจร เนื่องจากตำแหน่งป้ายแนะนำเส้นทางอยู่ใกล้เคียงกับทางออกจากทางหลวงพิเศษโครงการ หากผู้ใช้ทางที่ไม่คุ้นชินเส้นทาง อาจเปลี่ยนไปใช้ช่องทางจราจรที่ถูกต้องไม่ทัน (ภาพที่ 7.2-2)



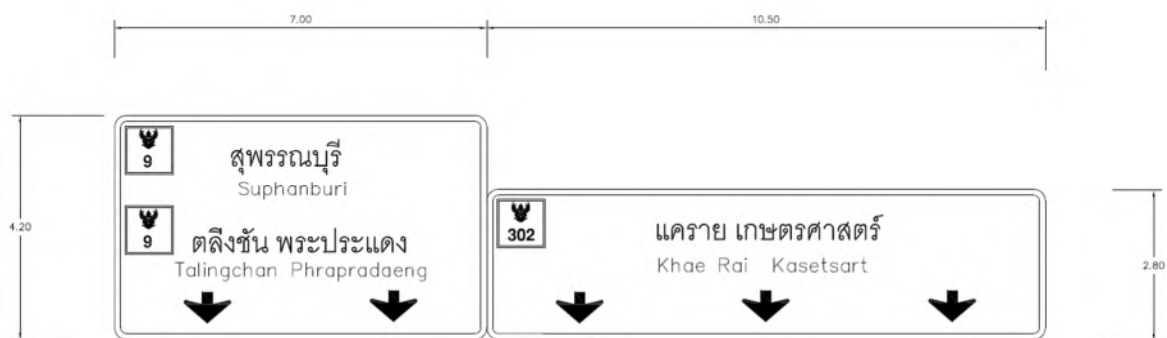
ภาพที่ 7.2-2 สภาพเส้นทางปัจจุบัน ภายหลังออกจากด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่



- หมายเหตุ :
- จุดเปิด เพื่อเป็นทางเข้าสำหรับรถยนต์จากทางคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 9
 - ตำแหน่งทางเข้าปัจจุบัน ซึ่งจะเสนอแนะให้ปิดทางเข้าบริเวณนี้
 - จุดเปิด เพื่อเป็นทางเข้าสำหรับรถยนต์จากทางหลวงพิเศษโครงการ

รูปที่ 7.2-18 รูปแบบการปรับปรุงทางเข้า ทางหลัก บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง / สุพรรณบุรี

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรดำเนินการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง มีลักษณะเป็น OVERHEAD SIGN ON BARRIER บนสะพานยกระดับ กม.2+650 ขวาทง เพื่อแนะนำช่องทางให้ผู้ขับขี่ทราบ (รูปที่ 7.2-19)



รูปที่ 7.2-19 ป้ายแนะนำเส้นทาง

งบประมาณในการดำเนินการ : เป็นจำนวนเงินรวม 800,000.- บาท

1.2.9) บริเวณทางลงทางหลวงหมายเลข 324 ฝั่งไปกาญจนบุรี : จากการตรวจสอบพบว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567-2568 ทางลงบริเวณนี้จะมุ่งหน้าไปถนนเลี้ยวเมือง (ทางหลวงหมายเลข 367) ซึ่งปัจจุบันมีกิจกรรมก่อสร้าง “โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 324 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกวงสารภี)” ซึ่งอยู่ห่างจากทางลง ทางหลวงหมายเลข 324 ประมาณ 5 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2570 อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างดังกล่าว ได้จัดให้มีการแจ้งการจราจรระหว่างก่อสร้างเป็นรูปแบบวงเวียน เป็นผลให้บริเวณนี้มีปริมาณการจราจรติดขัดมาก เมื่อรถจากทางพิเศษลงมาบริเวณนี้ในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้จะมีเพิ่มขึ้นจะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจุบันแขวงทางหลวงกาญจนบุรี ได้มีการประชาสัมพันธ์แนะนำทางเลี่ยงผ่านทางสื่อออนไลน์ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง และเมื่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จจะไม่พบปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าว

แนวทางการแก้ไข : โครงการ O&M ควรติดตั้งแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงดังกล่าว (ภาพที่ 7.2-3) โดยติดตั้งไว้บริเวณจุดบริการชั่วคราว (กม.77+000)

งบประมาณในการดำเนินการ : รวมอยู่ในงบประมาณดำเนินการของโครงการ O&M



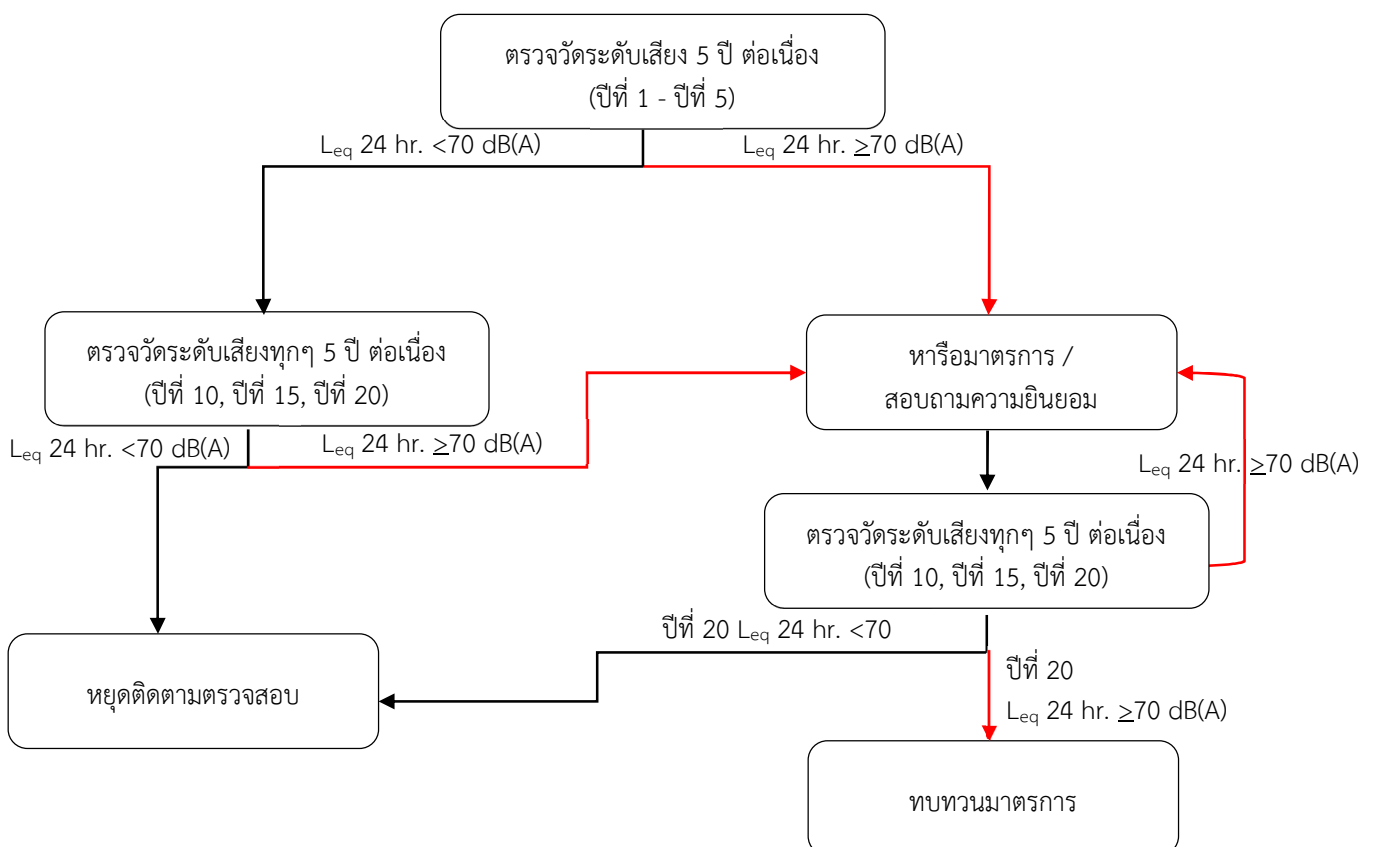
ภาพที่ 7.2-3 ตัวอย่างแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวงสารภี

2) ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1) **ระดับเสียง** : จากการสอบถามความยินยอมจากผู้พักอาศัย และสถานประกอบการบริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์ พบว่า ไม่ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากกีดขวางทางเข้า-ออก และบดบังทัศนวิสัยในการเข้า-ออกหมู่บ้านดังกล่าว เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า บริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์จะมีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตั้งแต่ปีแรกของการเปิดใช้เส้นทาง แต่ไม่ได้กำหนดให้บริเวณดังกล่าวเป็นสถานที่ติดตามตรวจสอบระดับเสียง ในระยะดำเนินการ ดังนั้น เมื่อเปิดดำเนินการโครงการ ควรดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์ เป็นระยะเวลา 5 ปีต่อเนื่อง (ปีที่ 1-ปีที่ 5 ของการเปิดดำเนินการ) หากพบว่า มีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ควรดำเนินการหาหรือมาตรการทดแทนร่วมกับชุมชน ได้แก่

- การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 80 กม./ชม. บนถนนรัตนานิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) ช่วงก่อนผ่านหน้าหมู่บ้านชนกาญจน์
- การตีเส้นจราจรบนถนนรัตนานิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) ช่วงผ่านหน้าหมู่บ้านชนกาญจน์ ให้แคบลง

แต่หากพบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ทุกๆ 5 ปี (ปีที่ 10, ปีที่ 15 และปีที่ 20) หากยังมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ให้พิจารณาหยุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง (รูปที่ 7.2-20)



รูปที่ 7.2-20 การดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านชนกาญจน์

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)

1) **คุณภาพอากาศ** : กิจกรรมการเปิดหน้าดิน และกิจกรรมการก่อสร้างคันทาง จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนั้น กรมทางหลวงจะต้องมีการควบคุมให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด หากมีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้าง ควรนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบริเวณใกล้เคียงมาประกอบการพิจารณาหาหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม ตรวจสอบความเข้มงวดในการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง ของผู้รับจ้างก่อสร้าง รวมทั้งพิจารณาเพิ่มความถี่ในการฉีดพรมน้ำ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

2) **คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ** : การพิจารณามาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้าง ในลำน้ำ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ ควรพิจารณาดังนี้

2.1) กรณีแหล่งน้ำขนาดเล็กที่มีความกว้างไม่เกิน 15 เมตร และมีความลึกไม่มาก แนะนำให้ใช้ Sheet pile ล้อมรอบตอม่อ/เสาตอม่อที่กำลังก่อสร้าง หรือใช้วิธีการก่อสร้างแบบเบี่ยงทางน้ำชั่วคราวและถมดินเพื่อนำเครื่องจักรเข้าไปตอกเสาเข็มแทนการติดตั้ง Sheet Pile ได้

2.2) กรณีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ที่ระดับน้ำลึกมาก แนะนำให้ใช้วิธีการก่อสร้างเสาเข็มแบบกดเพื่อลดการฟุ้งกระจายของดินตะกอน หรือใช้ Cofferdam / Silt Curtain ล้อมรอบบริเวณก่อสร้างเสาตอม่อสะพานในลำน้ำ

3) **ด้านการคมนาคมขนส่ง** : ในการออกแบบทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้าออกพื้นที่ ต้องพิจารณาออกแบบให้ถนนท้องถิ่นเดิมสามารถเชื่อมต่อกันได้สะดวก โดยมีระยะเดินทางไม่ไกลจากเดิมมากนัก โดยอาจใช้สะพานเกือกม้า หรือทางลอดใต้สะพานที่มีความสูงได้มาตรฐาน มีค่าระดับถนนสูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุด เพื่อให้ชุมชนทั้ง 2 ฝั่งสามารถใช้ถนนสัญจรได้ไม่ต่างจากเดิม

7.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะถัดไป

เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ระบุให้มีการติดตามตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง และดำเนินการโครงการ เมื่อพิจารณาจากสถานะของกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266) คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างงานระบบคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 และจะเปิดให้บริการแนวเส้นทางในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ดังนั้น การติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะต่อไป จึงเป็นการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 7.2-1

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพอากาศ ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • TSP • PM₁₀ • NMHC • CO • NO₂ • ทิศทางและความเร็วลม 	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) • หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) • วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) • หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (กม.37+400) • โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) • โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
2. ระดับเสียง ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • L_{eq} (1 hr) • L_{eq} (24 hr) • L_{dn} • L₉₀ • L_{max} 	8	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • หมู่บ้านชนกาญจน์ • หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) • หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) • วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) • บ้านบางไกรซ้น (กม.21+600) • หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (กม.37+400) • โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) • โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
3. ความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • ความสั่นสะเทือน (mm/sec) • ความถี่ (Hz) 	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) • หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) • วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) • หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (กม.37+400) • โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) • โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. คุณภาพน้ำผิวดิน ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> อุณหภูมิ (Temperature) ความลึก ความโปร่งแสง (Transparency) ความขุ่น (Turbidity) ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ความนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease) ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids) ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids) Total Coliform Bacteria Fecal Coliform Bacteria 	5	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ฤดูฝน (เดือน สิงหาคม) ฤดูแล้ง (เดือน ธันวาคม) 	<ul style="list-style-type: none"> คลองชลประทาน (กม.47+900)
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลาและสัตว์น้ำ พรรณไม้น้ำ 	5	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ฤดูฝน ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> คลองชลประทาน (กม.47+900)
6. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ 	-	-	- ฤดูฝน (เดือน พฤษภาคม - ตุลาคม) ดำเนินการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง - ฤดูแล้ง (เดือน พฤศจิกายน - เมษายน) ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง	-	<ul style="list-style-type: none"> อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำท่อดลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
7. การคมนาคม ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • สภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการ • สภาพการชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง • ปริมาณจราจร • สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแนวเส้นทางโครงการ 	-	-	2 ครั้ง/ปี	-	<ul style="list-style-type: none"> • ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
8. เศรษฐกิจและสังคม ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ จ-สังคม ของครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนและหลังมีโครงการ • ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ • ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ 			1 ครั้ง/ปี	-	<ul style="list-style-type: none"> • ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ • กลุ่มผู้นำชุมชน • พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม • กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม