



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ที่ตั้งโครงการ : จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567-มีนาคม พ.ศ.2568

เสนอโดย



บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤษภาคม 2568

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
- สถานที่ตั้งโครงการ : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
จุดสิ้นสุดที่ กม.96+410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324
(กาญจนบุรี-อำเภอพนมทวน) อำเภotáมวัง จังหวัดกาญจนบุรี
ระยะทาง รวม 96.410 กิโลเมตร
- ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- ที่อยู่ : 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6777
- จัดทำโดย : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- โครงการผ่านการพิจารณา : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ
ในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559
และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559
เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559

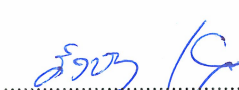





หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี

วันที่ 23 พฤษภาคม 2568

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

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
(✓) ประจำเดือน กันยายน พ.ศ. 2567 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2568

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวจิตนา มั่นคง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม


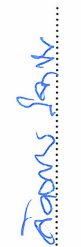

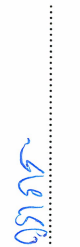


ขอแสดงความนับถือ









(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2568

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

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	รศ.ดร.ไกรชาติ ตันตรการอาภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	7	
8	ผศ.ดร.พงษ์ฤทธิ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ประ.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	6	
9	นายกฤตยพล ทองธรรมสสิต - วท.บ. (การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
10	นายพนัส กมลพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนสัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
10	ว่าที่ รศ.ดร.วิญญูพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สด.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชานามัยสิ่งแวดล้อม และพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	2	
12	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	2	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	จินดา
14	นางสาวนันท์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	นันทนา
15	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ธนุสรณ์
16	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ไตรภพ
17	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	เกษณี
18	นางสาวชลธิชา อ่อนนิมพิล - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ชลธิชา

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	VIII
สารบัญภาพ	XIII
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-5
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-6
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-7
1.5 ขอบเขตการศึกษา	1-11
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-26
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-41
2.2 สถานะโครงการ	2-62
2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-74
บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	3-19
3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-28

สารบัญ

หน้า

บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.3	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-68
4.4	การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	4-87
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-7
5.2.1	คุณภาพอากาศ	5-7
5.2.2	ระดับเสียง	5-82
5.2.3	ความสั่นสะเทือน	5-125
5.2.4	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-163
5.2.5	นิเวศวิทยาทางน้ำ	5-198
5.2.6	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5-230
5.2.7	การคมนาคม	5-273
5.2.8	เศรษฐกิจและสังคม	5-316
บทที่ 6	การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
6.1	เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ	6-1
6.2	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
6.3	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
บทที่ 7	สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ	
7.1	สรุปผลการดำเนินการ	7-1
7.2	ข้อเสนอแนะ	7-13
7.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ	7-13
7.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)	7-36
7.2.3	ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะถัดไป	7-36

สารบัญภาคผนวก

หน้า

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

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา	1-6
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-7
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-12
ตารางที่ 2.1.1-1	รูปแบบอาคารระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-15
ตารางที่ 2.1.2-1	ทางบริการของโครงการ	2-38
ตารางที่ 2.1.3-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-48
ตารางที่ 2.2-1	สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง	2-65
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	3-4
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา	3-22

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-31
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-3
ตารางที่ 4.2-2	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-4
ตารางที่ 4.2-3	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-5
ตารางที่ 4.2-4	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-56
ตารางที่ 4.2-5	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-57
ตารางที่ 4.3-1	สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-70
ตารางที่ 4.3-2	แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-71
ตารางที่ 4.4-1	การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-88
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินการงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE-4	5-21
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา	5-22
ตารางที่ 5.2.1-3	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ กรุงเทพมหานคร	5-30
ตารางที่ 5.2.1-4	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดนครปฐม	5-31
ตารางที่ 5.2.1-5	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดราชบุรี	5-32
ตารางที่ 5.2.1-6	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดกาญจนบุรี	5-33

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.1-7	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ตารางที่ 5.2.1-8	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 5.2.1-9	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ตารางที่ 5.2.2-4	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 5.2.2-5	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.3-1	มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ตารางที่ 5.2.3-2	เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง
ตารางที่ 5.2.3-3	ผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.3-4	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.3-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ตารางที่ 5.2.3-6	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 5.2.3-7	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ตารางที่ 5.2.4-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจ็ดชัยบูชา ขณะมีกิจกรรมก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.5-1	เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ตารางที่ 5.2.6-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
ตารางที่ 5.2.6-2	ผลการติดตามตรวจสอบน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง
ตารางที่ 5.2.6-3	ผลการสำรวจน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100
ตารางที่ 5.2.7-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวนถนนสาธารณะ
ตารางที่ 5.2.7-2	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง
ตารางที่ 5.2.7-3	สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ
ตารางที่ 5.2.7-4	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 5.2.8-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Line)
ตารางที่ 5.2.8-2	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.8-3	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-4	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-5	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-6	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-7	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-8	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-9	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-10	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-11	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-12	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.8-13	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-14	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-15	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-16	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-17	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-18	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-19	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง ครั้งที่ 2
ตารางที่ 5.2.8-20	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 5.2.8-21	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ครั้งที่ 2	5-432
ตารางที่ 5.2.8-22	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2	5-434
ตารางที่ 5.2.8-23	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ครั้งที่ 2	5-436
ตารางที่ 5.2.8-24	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มผู้ใช้งานต่อการปิดเส้นทางสัญจรหลวงชนบท นบ.1016 (คลองบางกระบือ-สามแยกแก้วอินทร์) ครั้งที่ 2	5-438
ตารางที่ 5.2.8-25	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา	5-443
ตารางที่ 5.2.8-26	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	5-444
ตารางที่ 5.2.8-27	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง	5-445
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ	6-1
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ	6-1
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	6-3
ตารางที่ 6.2-2	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	6-39
ตารางที่ 6.3-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี	6-49
ตารางที่ 7.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ	7-2
ตารางที่ 7.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน	7-3
ตารางที่ 7.2-1	สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	7-37

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	1-3
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	1-10
รูปที่ 2.1.1-1	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	2-3
รูปที่ 2.1.1-2	รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	2-4
รูปที่ 2.1.1-3	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	2-6
รูปที่ 2.1.1-4	รูปแบบทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-7
รูปที่ 2.1.1-5	รูปแบบหน้าตัดโครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-8
รูปที่ 2.1.1-6	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-9
รูปที่ 2.1.1-7	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge)	2-10
รูปที่ 2.1.1-8	ภาพตัดขวางของสะพานช่วงสั้นทั่วไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-13
รูปที่ 2.1.1-9	รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-14
รูปที่ 2.1.1-10	รูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Area)	2-18
รูปที่ 2.1.1-11	ผังบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-19
รูปที่ 2.1.1-12	ตำแหน่งพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ ที่เสนอแนะไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-21
รูปที่ 2.1.1-13	พื้นที่บริการทางหลวง ที่เสนอแนะไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-22
รูปที่ 2.1.2-1	รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง	2-27
รูปที่ 2.1.2-2	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน	2-29
รูปที่ 2.1.2-3	รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ (Viaduct) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน	2-30
รูปที่ 2.1.2-4	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน	2-31
รูปที่ 2.1.2-5	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง	2-33
รูปที่ 2.1.2-6	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี	2-35

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1.2-7	รูปแบบสะพานช่วงสั้น ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1.2-8	รูปแบบทางลอด (Underpass) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.2-1	สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน
รูปที่ 2.2-2	แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้
รูปที่ 2.3-1	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านร่มไม้
รูปที่ 5.2.1-3	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านชิการ์
รูปที่ 5.2.1-4	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี
รูปที่ 5.2.1-5	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม
รูปที่ 5.2.1-6	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา
รูปที่ 5.2.1-7	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ
รูปที่ 5.2.1-8	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.1-9	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม
รูปที่ 5.2.1-10	บริเวณที่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ผ่านสื่อออนไลน์
รูปที่ 5.2.1-11	การดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษขนาดเล็ก (PM _{2.5}) ของกรมทางหลวง
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
รูปที่ 5.2.2-3	ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร บริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์
รูปที่ 5.2.2-4	การดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านธนกาญจน์
รูปที่ 5.2.2-5	การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนด้านระดับเสียงของโครงการฯ ตอน 12
รูปที่ 5.2.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.4-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 5.2.4-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้าง
รูปที่ 5.2.4-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองหนองกร่าง (กม.57+358)
รูปที่ 5.2.4-4	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณห้วยกระบอก (กม.66+180)
รูปที่ 5.2.4-5	เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.4-6	เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)
รูปที่ 5.2.5-1	ผลตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 5.2.6-1	บริเวณที่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง
รูปที่ 5.2.6-2	การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)
รูปที่ 5.2.6-3	ป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม
รูปที่ 5.2.6-4	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+361 และ กม.4+400
รูปที่ 5.2.6-5	ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วมขัง
รูปที่ 5.2.6-6	ระบบสูบน้ำอัตโนมัติ
รูปที่ 5.2.6-7	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองบางไทร (กม.4+361 และ กม.4+400)
รูปที่ 5.2.6-8	การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)
รูปที่ 5.2.6-9	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860)
รูปที่ 5.2.6-10	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองตาต่อน (กม.5+860)
รูปที่ 5.2.6-11	การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)
รูปที่ 5.2.6-12	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090)
รูปที่ 5.2.6-13	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองตาเมือง (กม.8+090)
รูปที่ 5.2.6-14	การเดินทางเข้าสู่บริเวณทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)
รูปที่ 5.2.6-15	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720)
รูปที่ 5.2.6-16	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณคลองยายเหมือน (กม.8+720)
รูปที่ 5.2.6-17	การปรับปรุงทิศทางการระบายน้ำบริเวณเกาะกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ไปยังคลองบางอีเสือ (กม.9+400)
รูปที่ 5.2.6-18	การเดินทางเข้าสู่ทางลอด กม.6+661
รูปที่ 5.2.6-19	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอด กม.6+661
รูปที่ 5.2.6-20	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณทางลอด กม.6+661
รูปที่ 5.2.6-21	รูปแบบการแก้ไขปัญหาการระบายน้ำบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษจากทางหลวงหมายเลข 302
รูปที่ 5.2.6-22	รูปแบบการปรับปรุงบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302
รูปที่ 5.2.6-23	ทางเลี่ยงบริเวณทางลอด กม.40+100 เมื่อพบปัญหาน้ำท่วม

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.7-1	ป้ายเตือนรถสวนทาง
รูปที่ 5.2.7-2	ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9
รูปที่ 5.2.7-3	เส้นทางเลี่ยงทางหลวงชนบท นบ.1016
รูปที่ 5.2.7-4	ทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
รูปที่ 5.2.7-5	แบบก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง
รูปที่ 5.2.7-6	ภาพจำลองการก่อสร้างสะพานเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง
รูปที่ 5.2.7-7	ถนนเชื่อมต่อชุมชนบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง
รูปที่ 5.2.7-8	ทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวง โครงการฯ ตอน 12
รูปที่ 5.2.7-9	แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้
รูปที่ 5.2.7-10	สภาพปัจจุบัน บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9
รูปที่ 5.2.7-11	การปรับปรุงบริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9
รูปที่ 5.2.7-12	รูปแบบการปรับปรุงทางเข้า ทางหลัก บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง / สุพรรณบุรี
รูปที่ 5.2.7-13	สภาพเส้นทางปัจจุบัน ภายหลังจากการด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
รูปที่ 5.2.7-14	ป้ายแนะนำเส้นทาง
รูปที่ 5.2.7-15	ตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวังสารภี
รูปที่ 5.2.7-16	ผังการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างพื้นที่โครงการฯ แยกวังสารภี
รูปที่ 5.2.7-17	ป้ายประชาสัมพันธ์ทางเลี่ยงเส้นทาง
รูปที่ 5.2.7-18	ตัวอย่างแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวังสารภี
รูปที่ 5.2.7-19	บริเวณทางแยกจุดตัดถนนแก้วอินทร์กับทางบริการ
รูปที่ 5.2.7-20	การปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแก้วอินทร์ กับทางบริการ
รูปที่ 5.2.7-21	ป้ายเตือนรถสวนทาง
รูปที่ 5.2.8-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ
รูปที่ 5.2.8-2	ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา (Main Line)
รูปที่ 5.2.8-3	ตำแหน่งสำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (Main Line)
รูปที่ 5.2.8-4	การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.8-5	ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.8-6	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.8-7	ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.8-8	การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-9	ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-10	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-11	ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนในแนวเส้นทางหลัก ครั้งที่ 2

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.8-12	การรับทราบข้อมูลการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 ของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-13	ความคิดเห็นต่อการปิดเส้นทางหลวงชนบท นบ.1016 ของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-14	ความคิดเห็นที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการของกลุ่มผู้ใช้ทาง ครั้งที่ 2
รูปที่ 5.2.8-15	การดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ของโครงการฯ ตอน 12
รูปที่ 7.2-1	บริเวณที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทบุรี
รูปที่ 7.2-2	ป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม
รูปที่ 7.2-3	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานข้ามคลอง
รูปที่ 7.2-4	ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุน้ำท่วมขัง
รูปที่ 7.2-5	รูปแบบระบบสูบน้ำอัตโนมัติ
รูปที่ 7.2-6	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณสะพานข้ามคลอง
รูปที่ 7.2-7	การปรับปรุงทิศทางการระบายน้ำบริเวณเกาะกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ไปยังคลองบางอีลิ (กม.9+400)
รูปที่ 7.2-8	ตำแหน่งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม ก่อนเดินทางเข้าสู่ทางลอด กม.6+661
รูปที่ 7.2-9	ตำแหน่งติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ บริเวณทางลอด กม.6+661
รูปที่ 7.2-10	รูปแบบการแก้ไขปัญหการระบายน้ำบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302 (ถนนรัตนธิเบศร์)
รูปที่ 7.2-11	รูปแบบการปรับปรุงบริเวณเชิงลาดสะพานทางขึ้นทางหลวงพิเศษ จากทางหลวงหมายเลข 302
รูปที่ 7.2-12	ป้ายเตือนรถสวนทาง
รูปที่ 7.2-13	เส้นทางเลี่ยงทางหลวงชนบท นบ.1016
รูปที่ 7.2-14	ภาพจำลองการก่อสร้างสะพานเชื่อมข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง
รูปที่ 7.2-15	บริเวณทางแยกจุดตัดถนนแก้วอินทร์กับทางบริการ
รูปที่ 7.2-16	การปรับปรุงจุดตัดทางแยกถนนแก้วอินทร์ กับทางบริการ
รูปที่ 7.2-17	การปรับปรุงบริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9
รูปที่ 7.2-18	รูปแบบการปรับปรุงทางเข้า ทางหลัก บริเวณทางลง ทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านบางบัวทอง / สุพรรณบุรี
รูปที่ 7.2-19	ป้ายแนะนำเส้นทาง
รูปที่ 7.2-20	การดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านสนกาญจน์

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.2-1	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568)
ภาพที่ 2.2-2	สภาพของแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ และอุปกรณ์งานทางช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568
ภาพที่ 2.2-3	จุดพักรถชั่วคราว กม.71+200
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง
ภาพที่ 5.2.2-2	กำแพงกันเสียงถาวรชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว ช่วง กม.40+850 ถึง กม.41+325
ภาพที่ 5.2.3-1	การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน
ภาพที่ 5.2.4-2	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)
ภาพที่ 5.2.4-3	ผักตบชวาภายในคลองชลประทาน (กม.47+900)
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ
ภาพที่ 5.2.6-1	ทางลอด กม.6+661 ที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง
ภาพที่ 5.2.6-2	ป้ายเตือนบริเวณทางลอด กม.40+100 ที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง
ภาพที่ 5.2.6-3	ไฟส่องสว่างบริเวณทางลอด กม.40+100
ภาพที่ 5.2.7-1	ทางลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+360
ภาพที่ 5.2.7-2	บริเวณที่พบไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย
ภาพที่ 5.2.7-3	ป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 5.2.7-4	การประชาสัมพันธ์การใช้ทางคู่ขนานด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 5.2.7-5	อุบัติเหตุบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 5.2.7-6	ถนนเชื่อมต่อชุมชนบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง
ภาพที่ 5.2.7-7	สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) กม.41+174 LT และ กม.41+171 RT
ภาพที่ 5.2.7-8	ป้ายเตือนช่วงเปิดทดลองใช้โครงการ
ภาพที่ 5.2.8-1	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 1
ภาพที่ 5.2.8-2	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางหลัก (Main Line) ครั้งที่ 2
ภาพที่ 5.2.8-3	ตัวอย่างการสอบถามข้อมูลของกลุ่มผู้ใช้ทาง
ภาพที่ 5.2.8-4	การชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนที่มีข้อร้องเรียนต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
ภาพที่ 7.2-1	สภาพปัจจุบัน บริเวณทางขึ้น-ลง ทางหลวงหมายเลข 9
ภาพที่ 7.2-2	สภาพเส้นทางปัจจุบัน ภายหลังจากการด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 7.2-3	ตัวอย่างแผนที่แสดงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ แยกวงสารภี

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

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

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

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

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

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

รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

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

1) งานโยธา : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธาก่อเป็น 23 ตอน (รูปที่ 1.1-1) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 22 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 24 ตอน ประกอบด้วย

1.1.1) กม.0+000 ถึง กม.0+400 (รวมทางแยกต่างระดับบางใหญ่) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567

1.1.2) กม.0+400 ถึง กม.4+100 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567

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

1.1.4) กม.9+000 ถึง กม.13+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนวิศว์การทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567

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

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

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

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



1.1.9) กม.29+000 ถึง กม.30+000 (รวมทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธารงวิทย์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567

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

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

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

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

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

1.1.15) กม.55+500 ถึง กม.60+950 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2567

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

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

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

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

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

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

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

1.2) แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน ได้แก่

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

2) งานระบบ : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 รวม 1,095 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาคครั้งที่ 1 เป็นเวลา 339 วัน รวม 1,434 วัน โดยวันสิ้นสุดระยะก่อสร้างตามสัญญาใหม่วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2568

1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

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

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้จ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 1.2.1

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

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องในระยะดำเนินการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2568 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

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

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

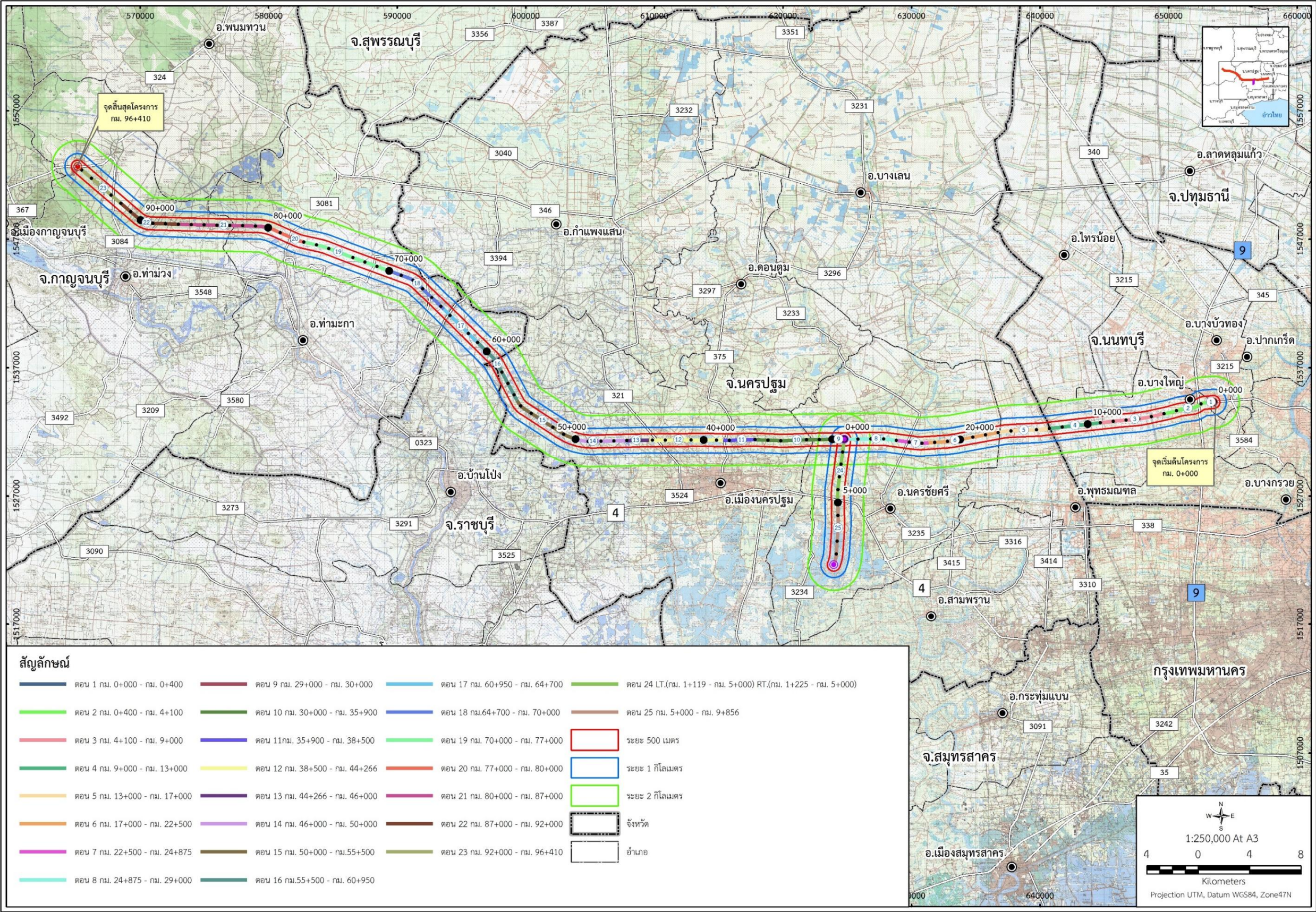
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่- กาญจนบุรี ในครั้งนี้ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 26 ตำบล 10 อำเภอ 4 จังหวัด (ตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1)

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก หมู่ 4 บ้านบางแพรก หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมณ์ หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี หมู่ 14 บ้านกฤษดา (หมู่บ้านกฤษฐานคร 10) หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง (หมู่บ้านรุ่งเรือง 5)
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเดื่อ
	บางใหญ่	เสาธงหิน (เทศบาลตำบล เสาธงหิน)	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด (หมู่บ้านนนท์นิชา หมู่บ้านอินต์บางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร หมู่บ้านมณฑล 4) หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา (หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่) หมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ (หมู่บ้านธนากาญจน์)
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองทางเขน หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง หมู่ 6 บ้านบางไทร หมู่ 7 บ้านโรงหมู หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด หมู่ 12 บ้านบางโค หมู่ 15 บ้านบางกระปือ (หมู่บ้านพฤษภา 76) หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระปือ 3
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลิ หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	พุทธมณฑล	คลองโยง (เทศบาลตำบล คลองโยง)	หมู่ 5 บ้านดอนทอง บ้านชัยขันธุ์ หมู่บ้านเอกสยาม
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	บ้านบางไกรซ้น บ้านบางตาอ่อน
		ลานตากฟ้า	บ้านคลองเจ๊ก
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์ บ้านดอนเจดีย์
		วัดละมุด	บ้านทุ่งศาลา
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 4 บ้านลาดสะแก หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย
	เมืองนครปฐม	สามควายเผือก	บ้านกกโก บ้านรางมะเดื่อ บ้านสามควายเผือก
		ทุ่งน้อย	หมู่ 4 บ้านหนองจอก หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่ บ้านลาดสะแก
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขา หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก หมู่ 6 บ้านทุ่งเผ่าเต่า 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

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก หมู่บ้านจันทรวงศ์ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 8 บ้านห้วยชัน หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม หมู่ 11 บ้านดุมหัก
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว หมู่ 2 บ้านวังตะกู หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านท่าชีเหล็ก
		หนองปากโลง	หมู่ 2 บ้านรางจิก บ้านดอนประดู่
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน หมู่ 7 บ้านหนองพิก หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	บ้านทุ่งขี้วัว บ้านอ้อกระทุง บ้านเขาสะพายแร่
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุม หมู่ 9 บ้านดอนกลาง
		ตะคร้ำเอน	หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด บ้านสันติสุข บ้านสำนักคร้อ
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง บ้านป่าดิบ บ้านรางจิก
		หนองขาว	บ้านห้วยตลุง
4 จังหวัด	10 อำเภอ	26 ตำบล	108 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.5 ขอบเขตการศึกษา

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

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

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

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

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

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุงและ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

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

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพอากาศ • TSP • PM ₁₀ • NMHC • CO • NO ₂ • ทิศทางและความเร็วลม	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
2. ระดับเสียง • L _{eq} (1 hr) • L _{eq} (24 hr) • L _{dn} • L ₉₀ • L _{max} • L _{eq} (8 hr)	7	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
3. ความสั่นสะเทือน • ความสั่นสะเทือน (mm/sec) • ความถี่ (Hz)	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)

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

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

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

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

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

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

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันที่

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

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

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

2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

(1) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2541

(2) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546

(3) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

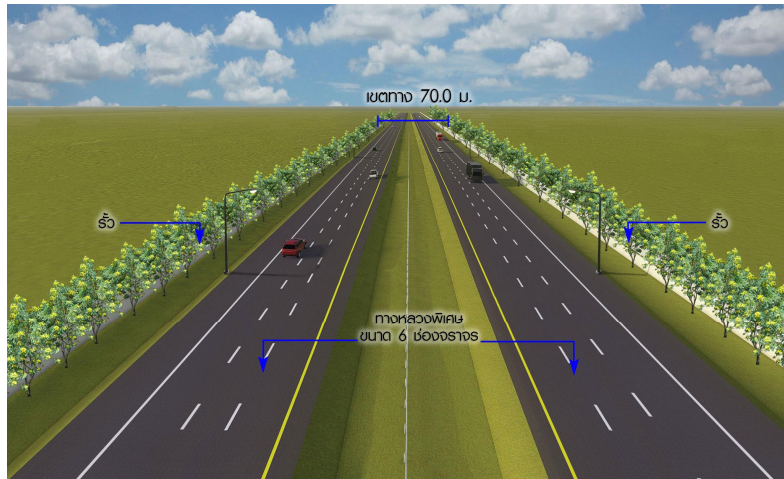
ทางหลวงพิเศษโครงการ ได้มีการออกแบบให้มีความกว้างของผิวทาง และไหล่ทาง เป็นไปตามมาตรฐานเรขาคณิต สำหรับทางหลวงพิเศษ (Motorway) โดยมีการออกแบบตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และภูมิประเทศ โดยมีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร ประกอบด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

1.1.1) รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไป : เป็นรูปแบบทางหลวงพิเศษแบบถมคันทางบนดินเดิม โดยทางหลวงรูปแบบนี้ ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษอยู่ตรงกลางบนเขตทาง 70 เมตร รายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1.1-1)

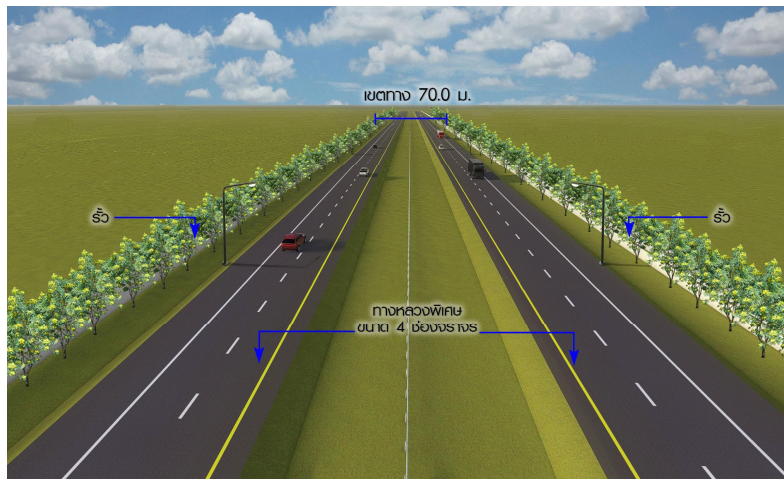
(1) ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321) : ตั้งแต่ กม.2+750 ถึง กม.47+500 ระยะทาง 44.750 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบ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

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

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



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



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



ค. รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไป กรณีมีทางบริการ

รูปที่ 2.1.1-1 รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

1.1.2) รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ : ได้ออกแบบไว้บริเวณช่วงต้นของโครงการ คือ กม. 0+000-กม.2+750 ระยะทาง 2.750 กิโลเมตร ลักษณะเป็นสะพานยกระดับยาวต่อเนื่องไปจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ เพื่อลดผลกระทบด้านการเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นโดยรูปแบบนี้ถนนท้องถิ่นเดิมที่มีอยู่ก็สามารถจะลอดใต้สะพานเชื่อมต่อถึงกันได้ โดยได้ออกแบบเป็นสะพานแบบ 2 โครงสร้าง แยกจากกันเพื่อรองรับการจราจรไปและกลับ มีความกว้างของสะพานรวมผิวจราจรทางหลวงพิเศษและไหล่รวม 15.30 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรจำนวน 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร รวมสะพานความกว้าง 0.50 เมตร (รูปที่ 2.1.1-2)



รูปที่ 2.1.1-2 รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ
ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

2) ทางแยกต่างระดับ

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

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

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

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

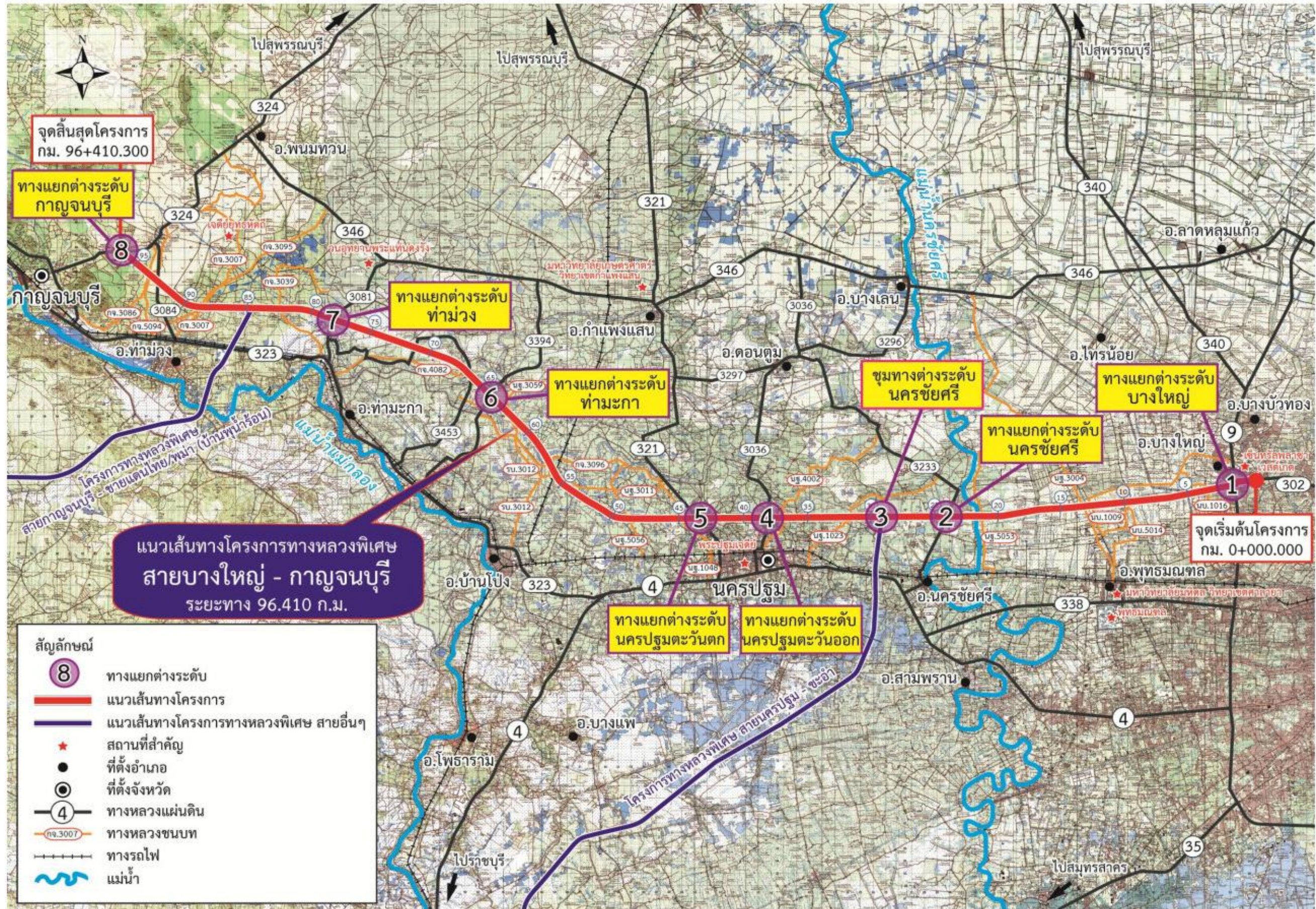
2.1.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3036 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันออก โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

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

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

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

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



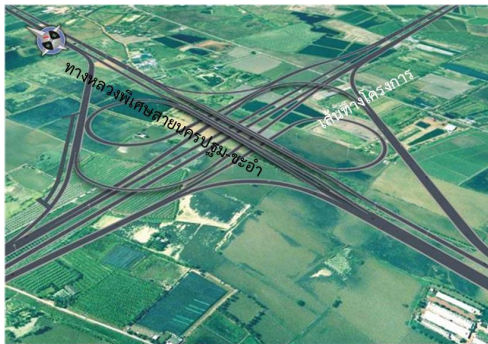
รูปที่ 2.1.1-3 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302)



ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3323)



ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (จุดตัดทางหลวงพิเศษ สายนครปฐม-ชะอำ)



ทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันออก (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036)



ทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321)



ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394)



ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081)



ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 324)

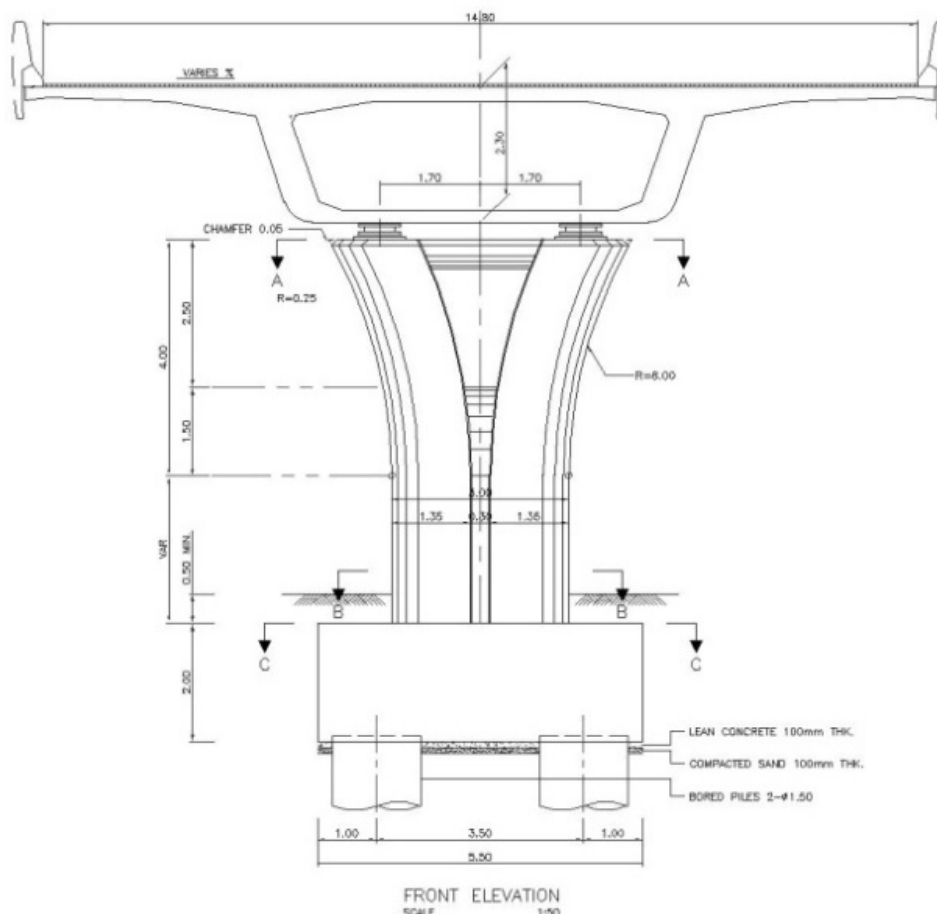
รูปที่ 2.1.1-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) โครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางยกระดับ และอาคารระบายน้ำ

3.1) โครงสร้างทางยกระดับ

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

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



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

3.2) โครงสร้างสะพาน

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

- (1.1) กม.24+128 ทางหลวงหมายเลข 3233
- (1.2) กม.29+560 ถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม
- (1.3) กม.38+350 ทางหลวงหมายเลข 3036
- (1.4) กม.46+475 ถนนลาดยาง
- (1.5) กม.49+751 ถนนลาดยาง
- (1.6) กม.60+369 ทางหลวงหมายเลข 2005
- (1.7) กม.64+153 ทางหลวงหมายเลข 3394
- (1.8) กม.71+275 ทางหลวงหมายเลข 3453
- (1.9) กม.92+801 ทางหลวงหมายเลข 3084



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

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



รูปที่ 2.1.1-7 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge)

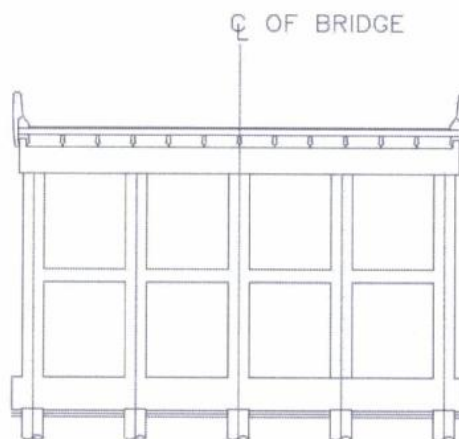
- (1) กม.1+200 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (วงแหวนตะวันตก)
- (2) กม.1+615 ถนนลาดยาง (ม.ร.ม.ไม่-รร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ)
- (3) กม.2+075 ถนนคอนกรีต
- (4) กม.2+200 ถนนคอนกรีต
- (5) กม.2+260 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 19)
- (6) กม.2+325 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 20)
- (7) กม.2+350 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 7)
- (8) กม.2+380 ถนนคอนกรีต (ถนนแก้วอินทร์)
- (9) กม.2+500 ถนนคอนกรีต
- (10) กม.2+580 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 8)
- (11) กม.2+850 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 11)
- (12) กม.5+000 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองประปามหาสวัสดิ์)
- (13) กม.5+060 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองประปามหาสวัสดิ์)
- (14) กม.5+360 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองเจริญสุข)
- (15) กม.5+840 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (16) กม.7+450 ถนนคอนกรีต
- (17) กม.8+060 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (18) กม.8+100 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (20) กม.9+850 ถนนลาดยาง
- (21) กม.10+050 ถนนดิน

- (22) กม.11+475 ถนนลูกรัง
- (23) กม.11+725 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลอง)
- (24) กม.12+660 ถนนลาดยาง (สายบ้านใหญ่-สี่แยกคลองโยง)
- (25) กม.13+225 ทางหลวงชนบท นฐ.3004
- (26) กม.13+925 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (27) กม.13+940 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (28) กม.15+475 ถนนลูกรัง
- (29) กม.15+750 ถนนคอนกรีต
- (30) กม.16+630 ถนนดิน
- (31) กม.16+825 ถนนลูกรัง
- (32) กม.17+900 ถนนลาดยาง
- (33) กม.21+275 ทางหลวงชนบท นฐ.5053
- (34) กม.22+060 ถนนลาดยาง
- (35) กม.25+025 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (36) กม.25+420 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (37) กม.25+430 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (38) กม.27+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (39) กม.28+325 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (40) กม.30+800 ถนนลูกรัง
- (41) กม.31+460 ทางหลวงชนบท 1023
- (42) กม.32+275 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (43) กม.33+750 ถนนคอนกรีต
- (44) กม.34+480 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (45) กม.34+510 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (46) กม.35+800 ถนนลูกรัง
- (47) กม.36+275 ถนนลาดยาง
- (48) กม.38+950 ถนนลาดยาง
- (49) กม.41+175 ถนนลาดยาง
- (50) กม.41+580 ถนนลาดยาง
- (51) กม.41+700 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (52) กม.41+725 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (53) กม.42+180 ถนนลูกรัง
- (54) กม.42+500 ถนนลาดยาง
- (55) กม.42+700 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (56) กม.42+750 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (57) กม.43+630 ทางหลวงหมายเลข 321
- (58) กม.44+280 ถนนลาดยาง
- (59) กม.44+725 ถนนลาดยาง
- (60) กม.44+780 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (61) กม.44+810 ทางหลวงชนบท นฐ.1048
- (62) กม.48+700 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (63) กม.49+100 ทางหลวงชนบท นฐ.5056

- (64) กม.49+125 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (65) กม.51+375 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (66) กม.52+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (67) กม.53+460 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (68) กม.53+480 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (69) กม.53+650 ถนนลาดยาง
- (70) กม.55+800 ถนนลาดยาง
- (71) กม.55+925 ทางหลวงชนบท นฐ.3011
- (72) กม.56+025 ทางรถไฟสายสุพรรณบุรี
- (73) กม.56+800 ถนนลูกรัง
- (74) กม.56+975 ทางหลวงชนบท กจ.3096
- (75) กม.57+000 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (76) กม.57+300 ถนนลูกรัง
- (77) กม.62+025 ทางหลวงชนบท รบ.3012
- (78) กม.62+060 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (79) กม.62+075 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (80) กม.63+125 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (81) กม.63+150 ทางหลวงชนบท นฐ.3059
- (82) กม.65+475 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (83) กม.65+600 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (84) กม.65+725 ถนนลาดยาง
- (85) กม.65+820 ถนนลูกรัง
- (86) กม.65+900 ถนนลูกรัง
- (87) กม.66+060 ถนนลูกรัง
- (88) กม.66+260 ถนนลาดยาง
- (89) กม.66+800 ถนนลาดยาง
- (90) กม.66+850 ถนนลาดยาง
- (91) กม.69+530 ถนนลาดยาง
- (92) กม.72+100 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (93) กม.72+120 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (94) กม.72+875 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (95) กม.74+275 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (96) กม.74+925 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (97) กม.74+950 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (98) กม.78+160 ทางหลวงหมายเลข 3081
- (99) กม.80+100 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (100) กม.80+960 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (101) กม.82+375 ถนนลาดยาง
- (102) กม.82+525 ทางหลวงชนบท กจ.3039
- (103) กม.82+672 ถนนลูกรัง
- (104) กม.84+600 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (105) กม.84+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)

- (106) กม.84+775 ถนนลาดยาง
- (107) กม.85+100 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (108) กม.87+450 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (109) กม.87+780 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (110) กม.87+800 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (111) กม.88+025 ถนนลูกรัง
- (112) กม.88+540 ทางหลวงชนบท กจ.3095
- (113) กม.88+630 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (114) กม.88+725 ทางหลวงชนบท กจ.3007
- (115) กม.89+400 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (116) กม.89+525 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (117) กม.89+825 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (118) กม.89+860 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (119) กม.90+700 ถนนคอนกรีต
- (120) กม.91+400 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (121) กม.91+425 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (122) กม.92+525 ถนนลูกรัง
- (123) กม.93+620 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (124) กม.93+630 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (125) กม.93+680 ทางหลวงชนบท กจ.5094
- (126) กม.93+700 ทางหลวงชนบท กจ.3086
- (127) กม.94+000 ถนนลาดยาง
- (128) กม.94+125 ถนนลาดยาง

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



รูปที่ 2.1.1-8 ภาพตัดขวางของสะพานช่วงสั้นทั่วไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.3) ทางลอด (Underpass) :

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



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

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

3.4) ระบบระบายน้ำ

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

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

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

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

4) ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) :

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

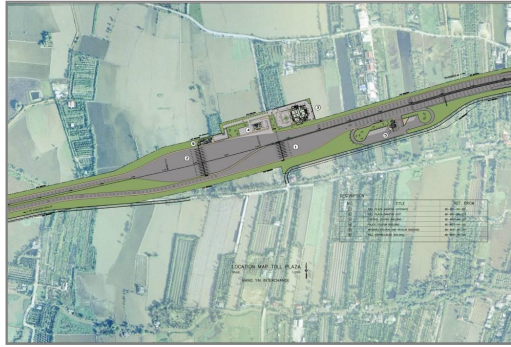
- 4.1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)
- 4.2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323)
- 4.3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ)
- 4.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036)
- 4.5) ทางแยกต่างระดับนครปฐม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

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

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



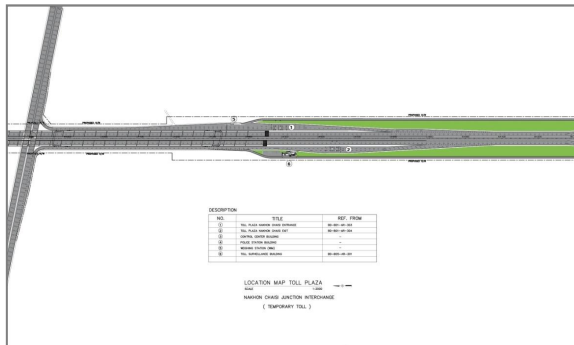
รูปที่ 2.1.1-10 รูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Area)



ด่านฯ บางใหญ่



ด่านฯ นครชัยศรี



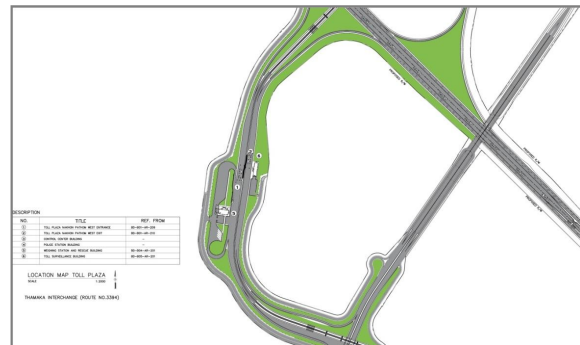
ด่านฯ ชุมทางนครชัยศรี



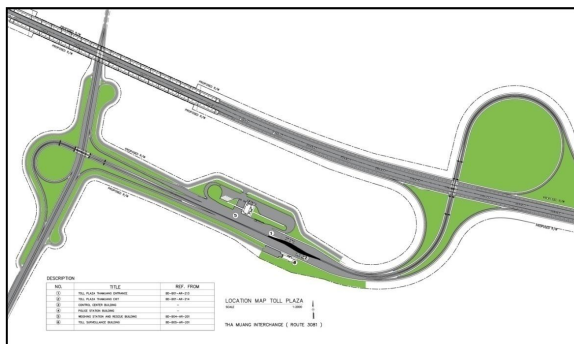
ด่านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันออก



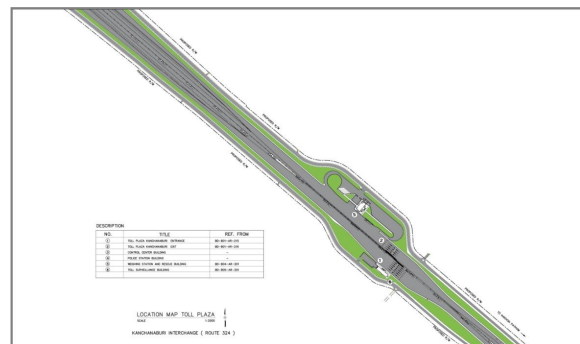
ด่านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันตก



ด่านฯ ท่ามะกา



ด่านฯ ท่าม่วง



ด่านฯ กาญจนบุรี

รูปที่ 2.1.1-11 ผังบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) พื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษและพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ

5.1) **พื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ** : ประกอบด้วยกลุ่มอาคารที่บริการและให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการให้บริการ ผู้ใช้เส้นทางหรือผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงในส่วนเขตเฉพาะแต่อาจเข้าถึงได้เฉพาะในส่วนที่ถูกกำหนดให้เกี่ยวข้องกับการให้บริการเท่านั้น โดยกลุ่มอาคารดังกล่าวประกอบด้วย

- (5.1) อาคารควบคุมเส้นทาง (Control Center) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
- (5.2) อาคารศูนย์ควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Control Building)
- (5.3) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Surveillance Building)
- (5.4) อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Booth)
- (5.5) อาคารศูนย์กู้ภัย และจัดการจราจร (Rescues and Traffic Management Building)
- (5.6) อาคารสถานีตำรวจทางหลวงพิเศษ (Motorway Police Station Building)
- (5.7) อาคารหน่วยงานซ่อมบำรุง (Maintenance Building)

โดยตำแหน่งของกลุ่มอาคารดังกล่าวจะอยู่บริเวณจุดทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือบริเวณทางแยกต่างระดับ (Interchange) และด่านเก็บค่าผ่านทางต่าง ๆ ในส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ได้กำหนดตำแหน่งดังนี้

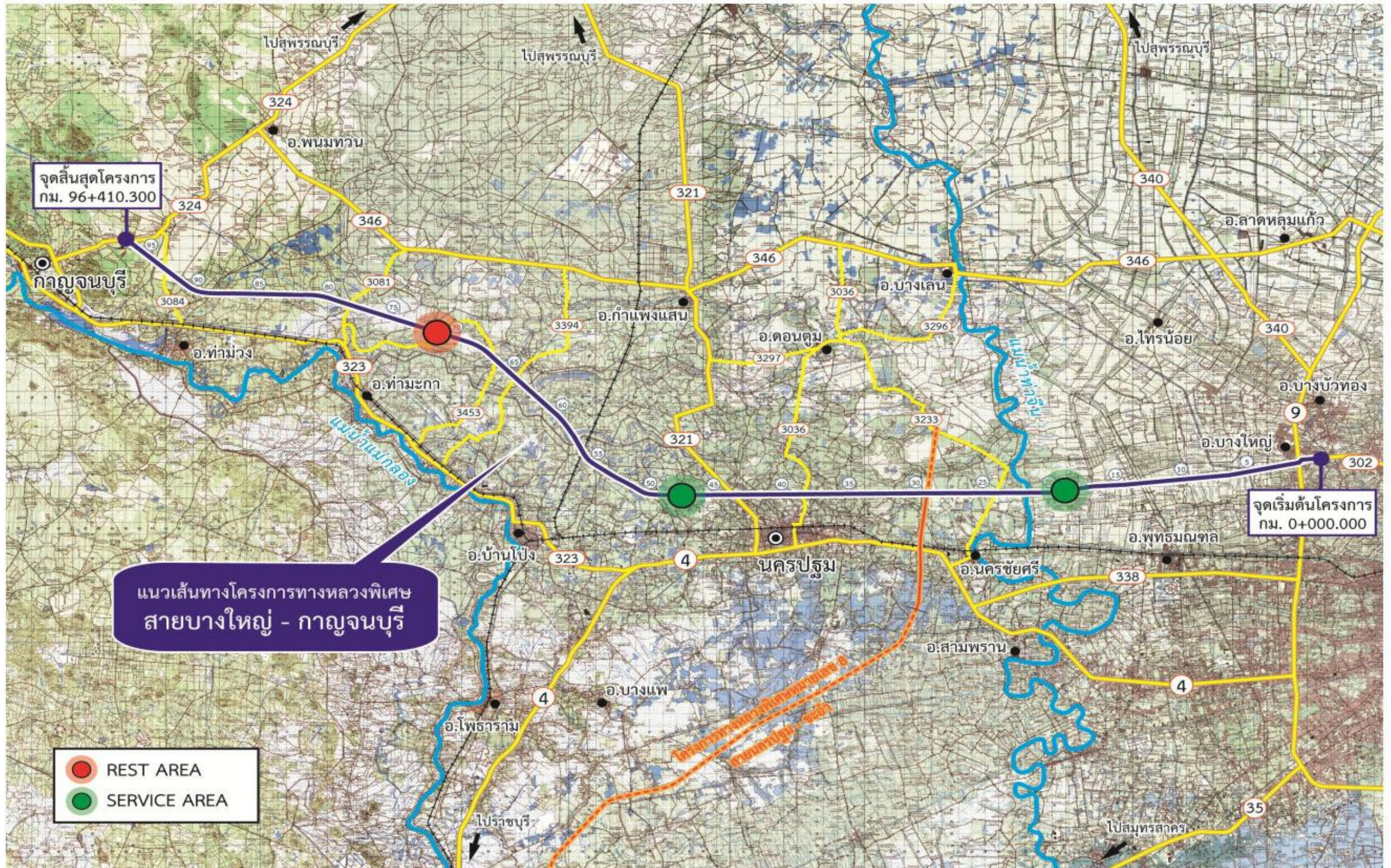
- (1) กม.1+200 ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 9)
- (2) กม.24+725 ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323)
- (3) กม.29+050 ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี
(เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ)
- (4) กม.37+625 ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036)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

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

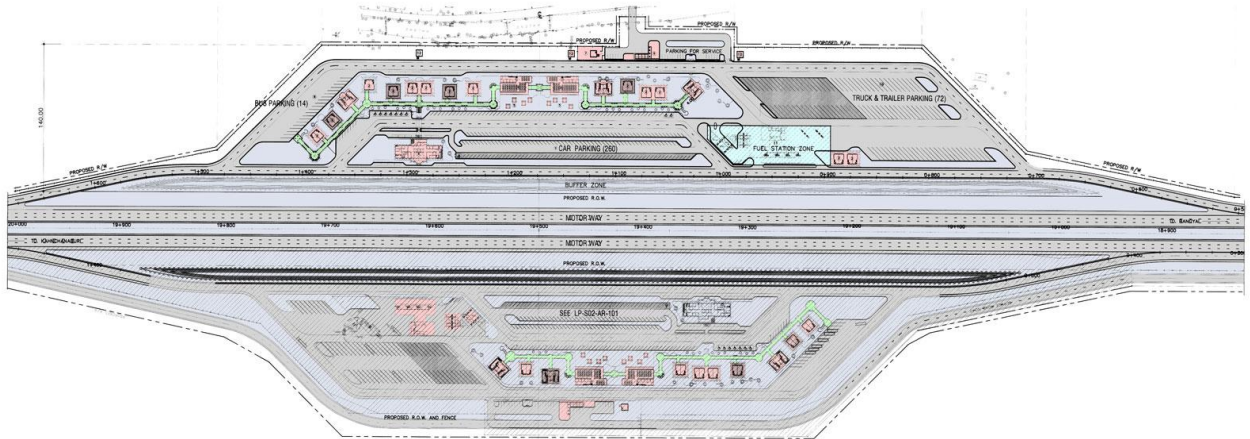
5.2.1) **พื้นที่บริการทางหลวง (Service Area)** : เป็นจุดพักรถขนาดกลาง ภายในจุดพักรถประกอบด้วย สถานีบริการน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อนและศูนย์บริการข้อมูลทางหลวง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่บริการทางหลวง รวม 2 แห่ง คือ

- (1.1) กม.19+500 บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
มีขนาดพื้นที่ 140 ไร่
- (1.2) กม.47+300 บริเวณตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
มีขนาดพื้นที่ 110 ไร่

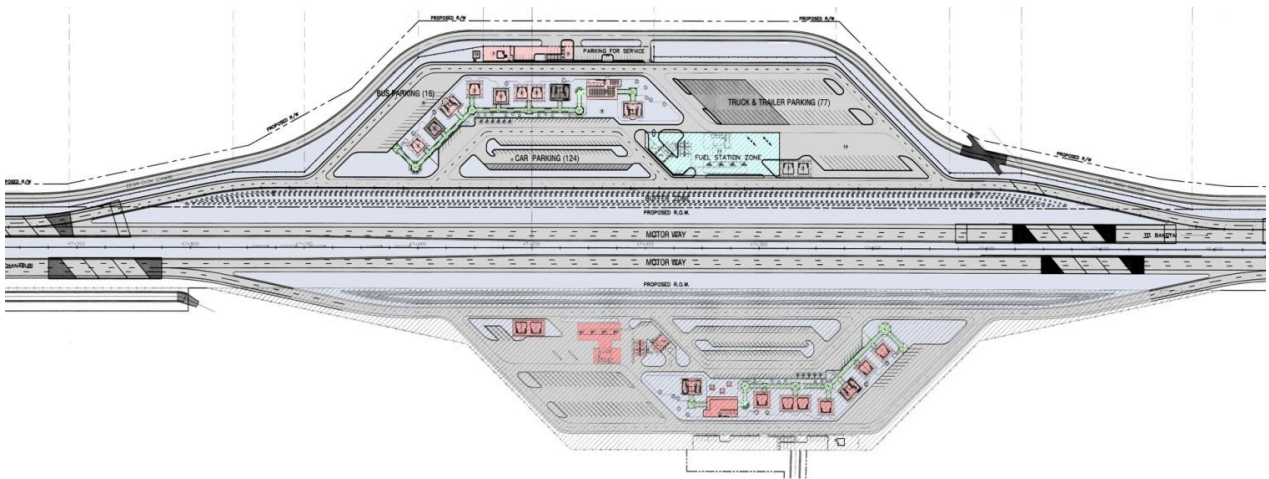
(5.2) **ที่พักริมทาง (Rest Area)** : เป็นจุดพักรถขนาดเล็ก ประกอบด้วย ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ และศาลาพักผ่อน โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ กม.70+900 บริเวณดอนชะเอม อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี มีขนาดพื้นที่ 85 ไร่



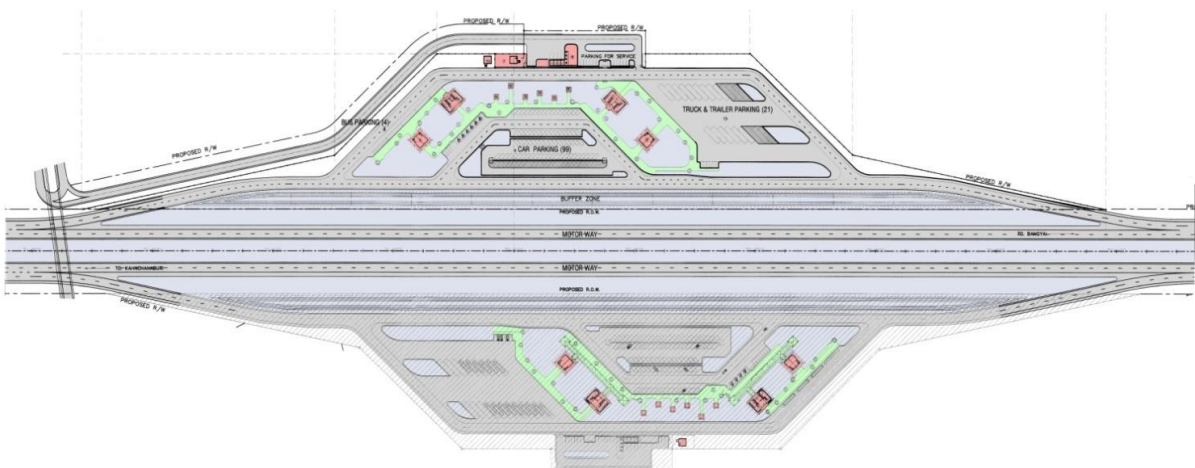
รูปที่ 2.1.1-12 ตำแหน่งพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ ที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(ก) พื้นที่บริการทางหลวง กม.19+500



(ข) พื้นที่บริการทางหลวง กม.47+300



(ค) ที่พักริมทาง กม.70+900

รูปที่ 2.1.1-13 พื้นที่บริการทางหลวงที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6) ระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System) :

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

7) ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Traffic Control Surveillance System) :

ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกความปลอดภัยของระบบทางหลวงพิเศษ ประกอบด้วย

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

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

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

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

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

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

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

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

7.9) ระบบควบคุมการจราจร (Traffic Management System) ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพการจราจร ปริมาณจราจร บนทางพิเศษโครงการ

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

7.11) ระบบแผนที่ภาพ (Graphic Display Panel) เป็นระบบที่ทำหน้าที่ในการแสดงสถานะอุปกรณ์ของระบบควบคุมการจราจรอื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วย ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign System : VMS), ระบบป้ายสัญญาณปรับได้ (Matrix Sign System : MS), ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Traffic CCTV System :

CCTV), ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System : ETS) พร้อมทั้งสั่งการควบคุมของ และนอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับศูนย์ควบคุมกลางของกรมทางหลวง ที่อาจจะพัฒนาเป็นศูนย์ควบคุมกลางของกรมทางหลวงในอนาคตได้

8) ระบบกู้ภัยและจัดการจราจรฉุกเฉิน :

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

- 8.1) การรับแจ้งเหตุฉุกเฉิน
- 8.2) การเตรียมความพร้อมและเฝ้าระวังเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุ
- 8.3) การประชาสัมพันธ์ ให้คำแนะนำ และความช่วยเหลือต่อผู้ประสบปัญหา
- 8.4) การให้ความช่วยเหลือต่อผู้ประสบเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุ
- 8.5) การประสานงานเพื่อการช่วยเหลือ เคลื่อนย้ายยานพาหนะ และการจัดการจราจรฉุกเฉิน
- 8.6) การจัดการ และประสานงานเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย

ในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในเส้นทางจะต้องมีการร่วมมือจากหลายฝ่ายด้วยกัน ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ ได้แก่

ผู้ให้บริการ Motorway คือกรมทางหลวง โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ มีหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจร โดยเฝ้าระวัง และควบคุมการจราจรของ Motorway ตลอดจนประสานงานและให้การสนับสนุนตำรวจในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

ตำรวจทางหลวง (Highway Police) หรือตำรวจเฉพาะกิจ เช่น ตำรวจทางด่วน มีหน้าที่จัดการในกรณีเกิดอุบัติเหตุในเขตทางที่รับผิดชอบ และควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยดับเพลิง (Rescue/ Fire Brigade) มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้คนที่ติดอยู่ในรถที่เกิดอุบัติเหตุ การควบคุมเพลิงไหม้ และการควบคุมสินค้าหรือวัตถุอันตรายมิให้เกิดการลุกลามจนไม่สามารถควบคุมได้

หน่วยพยาบาลฉุกเฉิน (Sanitary Emergency Service) มีหน้าที่ปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลต่อไป

หน่วยช่วยเหลือด้านช่าง (Mechanical Rescue Service) มีหน้าที่ช่วยเหลือด้านเทคนิคเกี่ยวกับยานพาหนะ ความปลอดภัย และการนำรถที่เกิดอุบัติเหตุเสียหายออกจากจุดเกิดเหตุ

หน่วยฉุกเฉินพิเศษเฉพาะทาง (Special Emergency Service)

ภารกิจหรือแนวทางปฏิบัติในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน ทางศูนย์ควบคุม Motorway จะต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ แจ้งหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น โดยติดต่อรถกู้ภัย รถพยาบาล และหน่วยช่วยเหลือด้านช่าง เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ และเคลื่อนย้ายรถที่เกิดอุบัติเหตุออกจากผิวจราจร

ในเบื้องต้น องค์ประกอบ (System Component) ของระบบกู้ภัยและจัดการจราจรฉุกเฉินสำหรับเส้นทางโครงการ จะประกอบไปด้วย

ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center) ที่ด้านเข้า-ออก บริเวณศูนย์ควบคุมฯ จะประกอบด้วย

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

หน่วยปฏิบัติการ (Operation Unit) ที่ด้านเข้า-ออกย่อย แต่ละแห่งจะประกอบด้วย

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

9) ระบบไฟฟ้า :

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

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

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

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

โดยการควบคุมทั้ง 3 รูปแบบนี้ จะสามารถเลือกสั่งการและตรวจสอบได้จากศูนย์ควบคุมหลัก ที่อาคารควบคุมเส้นทาง Center Control Building (CCB.) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

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

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

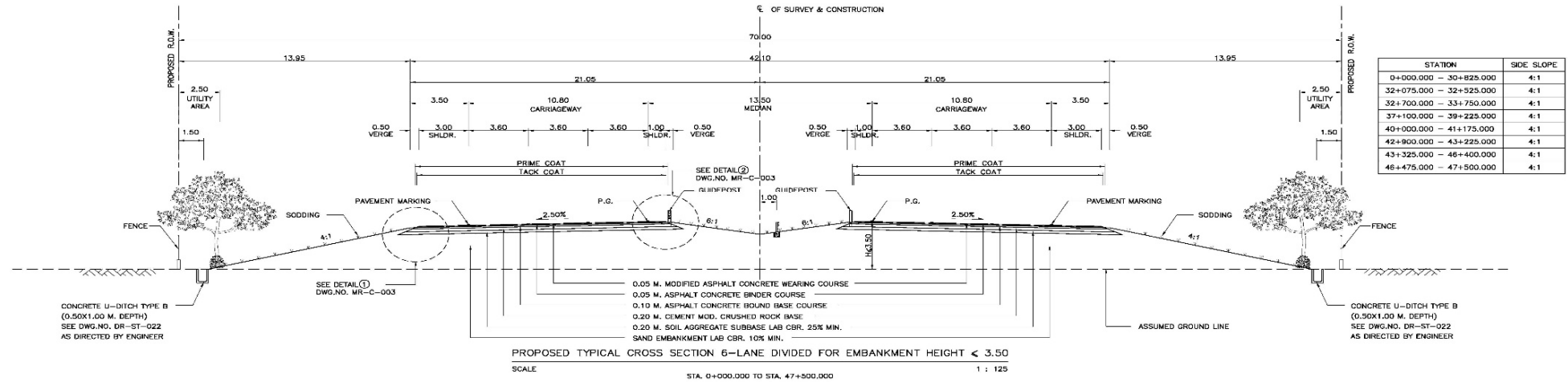
1.1) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป :

(1) รูปแบบที่ 1 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-1) แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ได้แก่ แนวเส้นทางระหว่าง กม.2+750 (ตอน 2) ถึง กม.47+500 (ตอน 14)

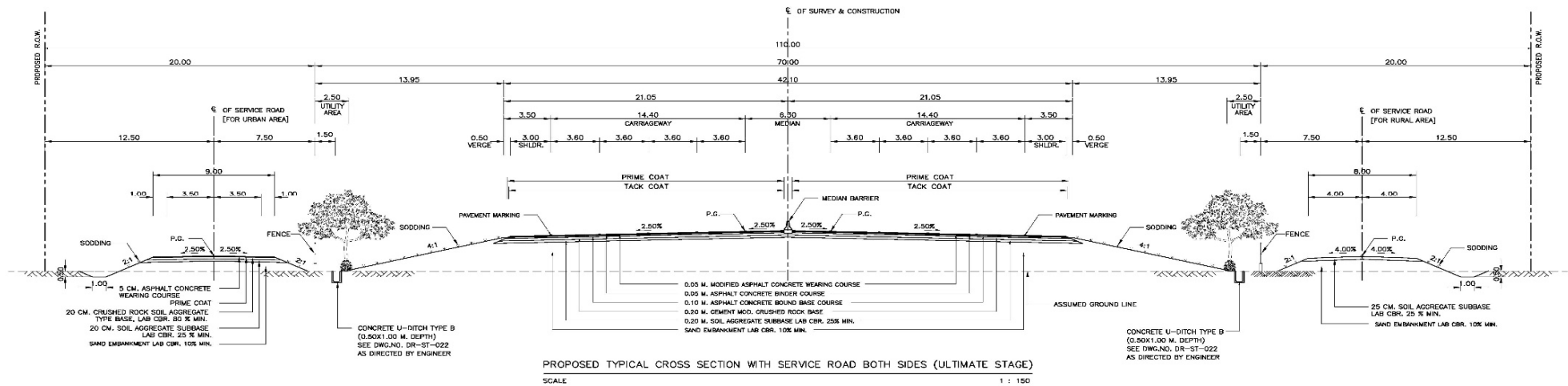
(2) รูปแบบที่ 2 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบ Depressed Median กว้าง 17.70 เมตร แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้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

1.2) รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ :

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



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



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

รูปที่ 2.1.2-1 รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง

2) ทางแยกต่างระดับ

ในการก่อสร้างครั้งนี้ มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับรวมทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 2.1.2-2)

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

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

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

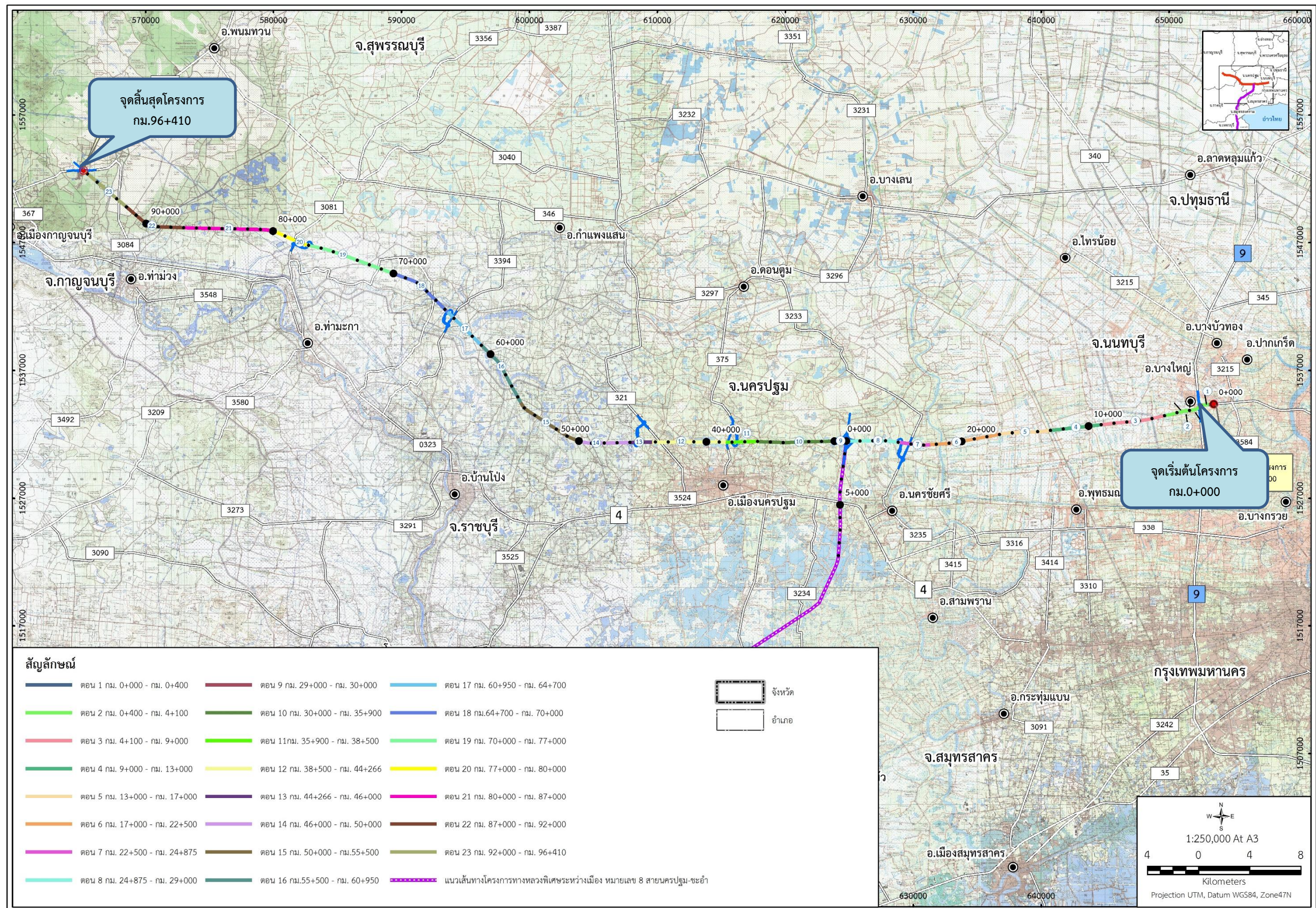
2.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3036 เพื่อเชื่อมเข้าสู่จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันออก มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11

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

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

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

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



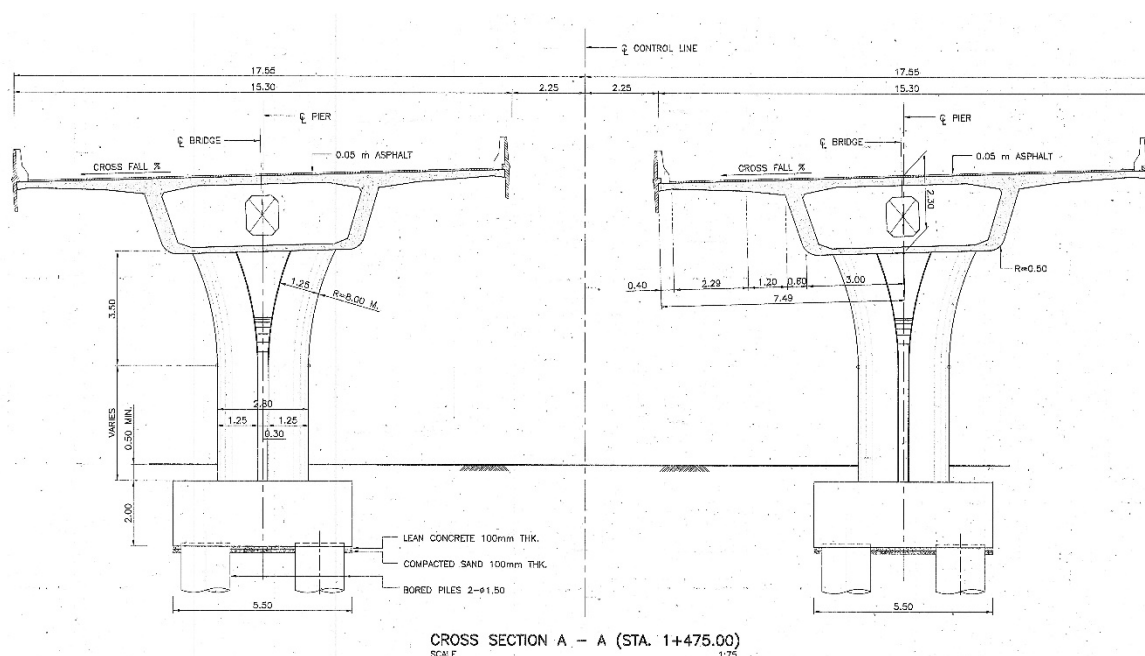
รูปที่ 2.1.2-2 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3) โครงสร้างสะพาน

3.1) โครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) :

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

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



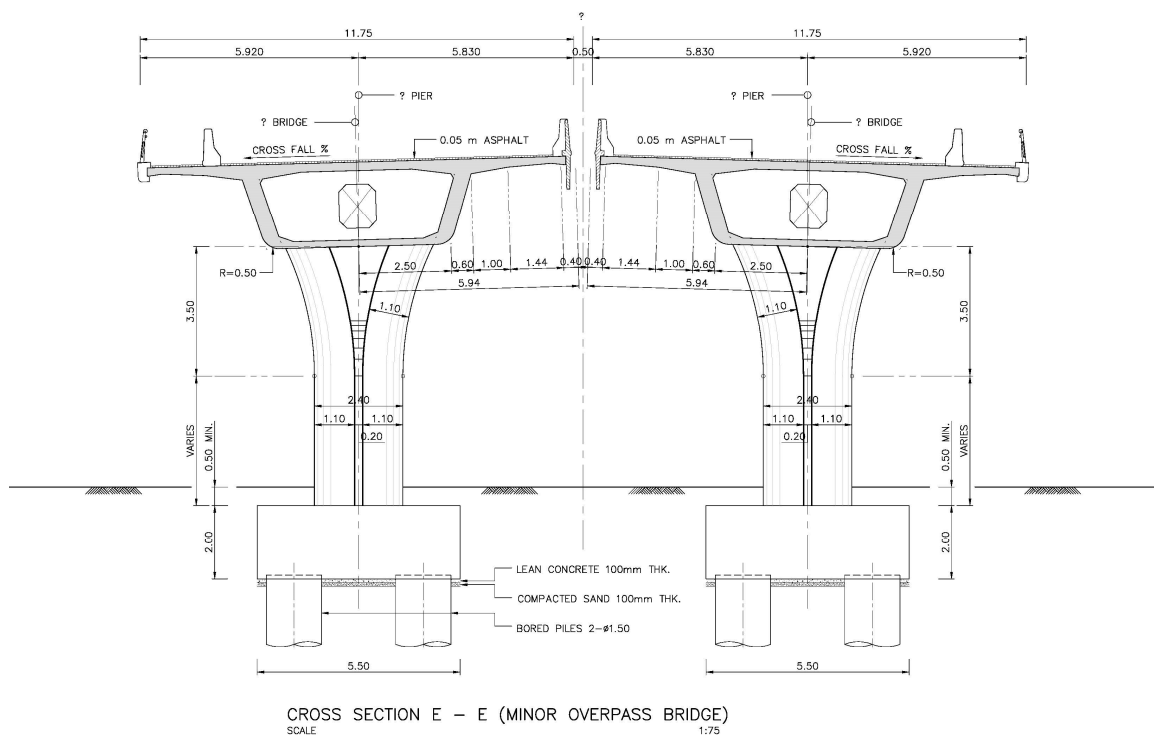
รูปที่ 2.1.2-3 รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ (Viaduct) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) :

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

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

นอกจากนี้ ได้มีการออกแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษรูปเกือกม้า



รูปที่ 2.1.2-4 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.3) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) :

รูปแบบของโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน ตามแนวเส้นทางสายหลัก แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะภูมิประเทศและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

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

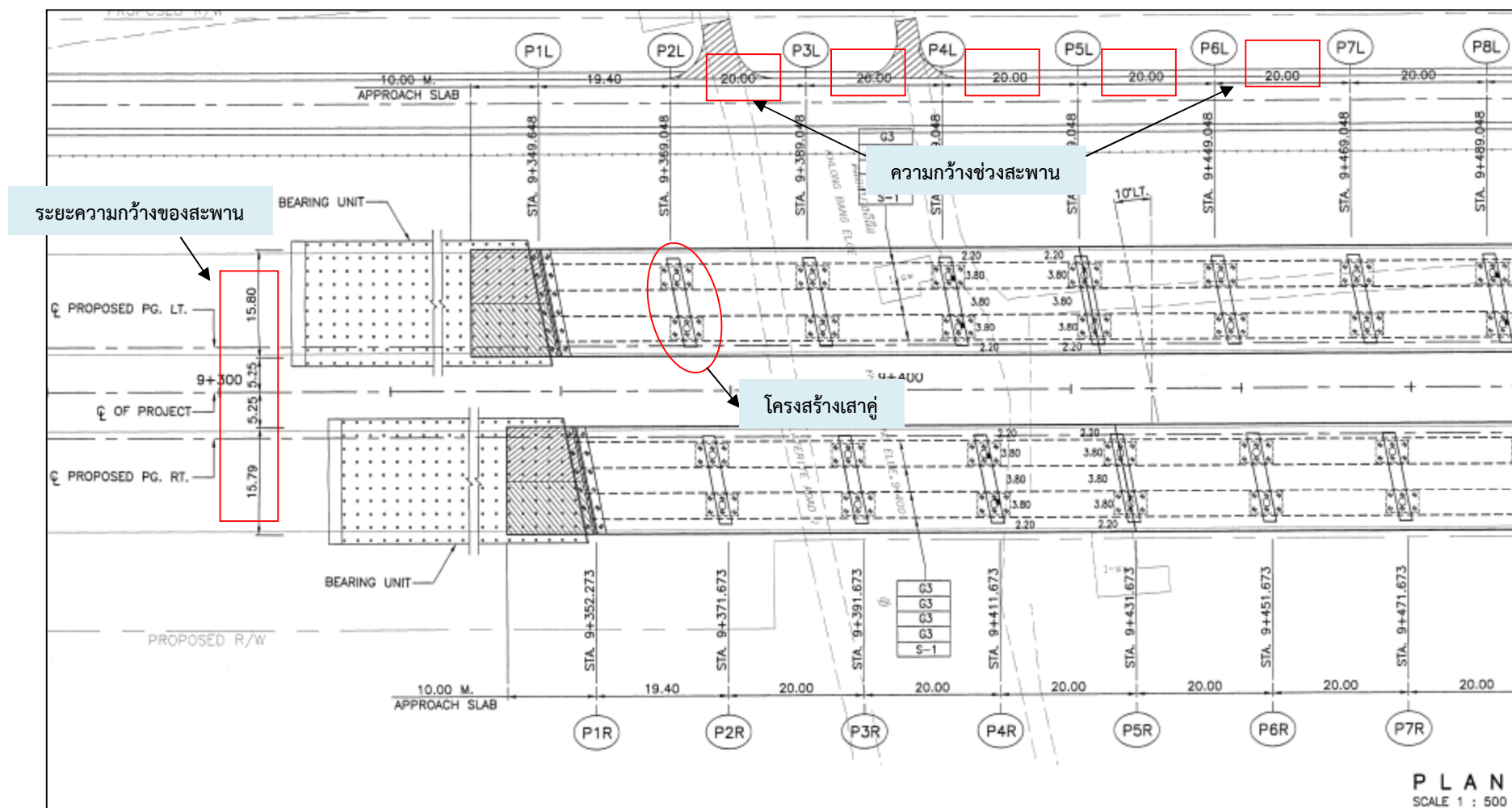
(1) Mainline bridge type II : ความกว้างสะพานช่วงละ 20 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร

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

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

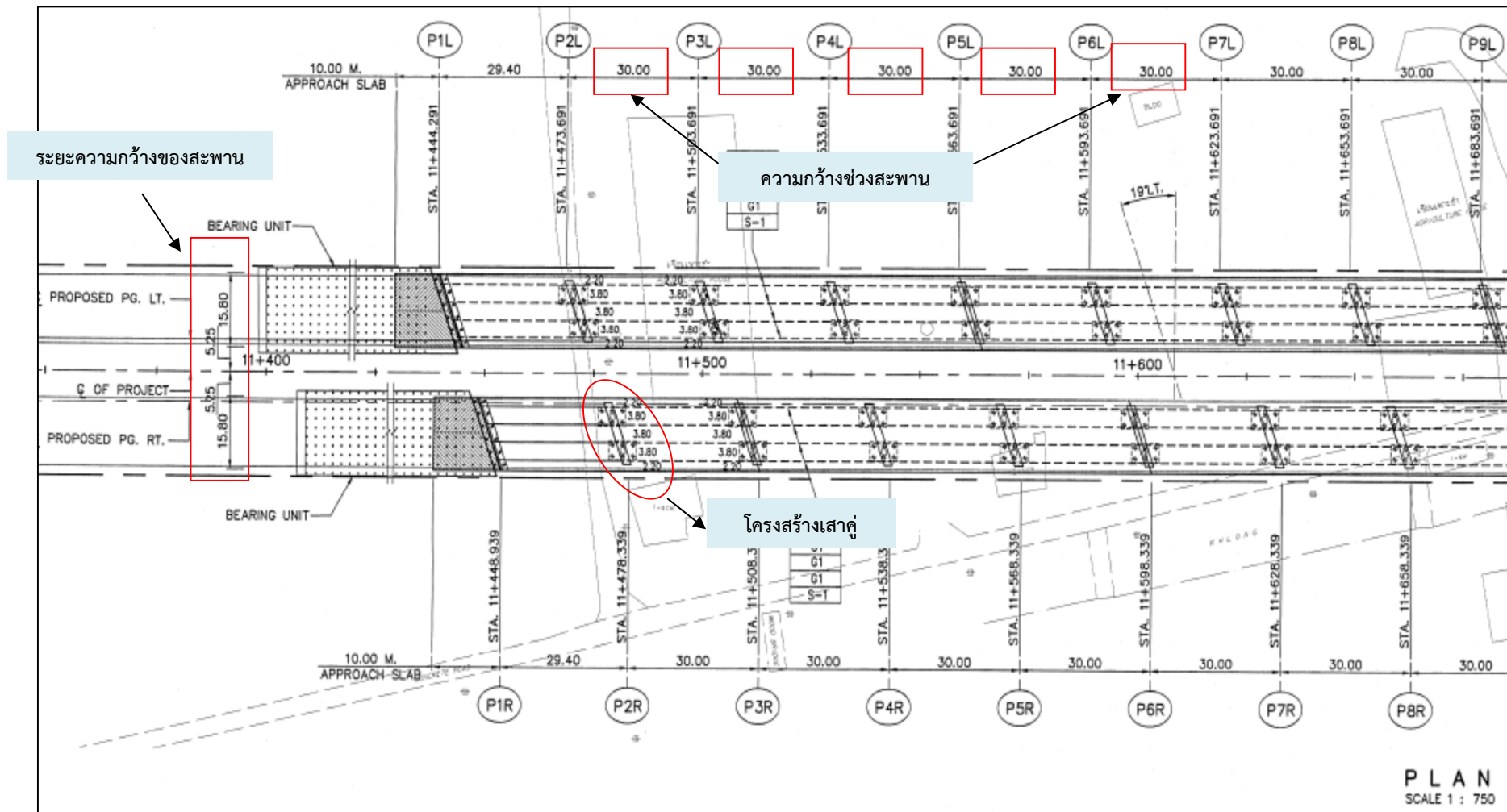
(1) Mainline bridge type II : ความกว้างสะพานช่วงละ 20 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.90 เมตร

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



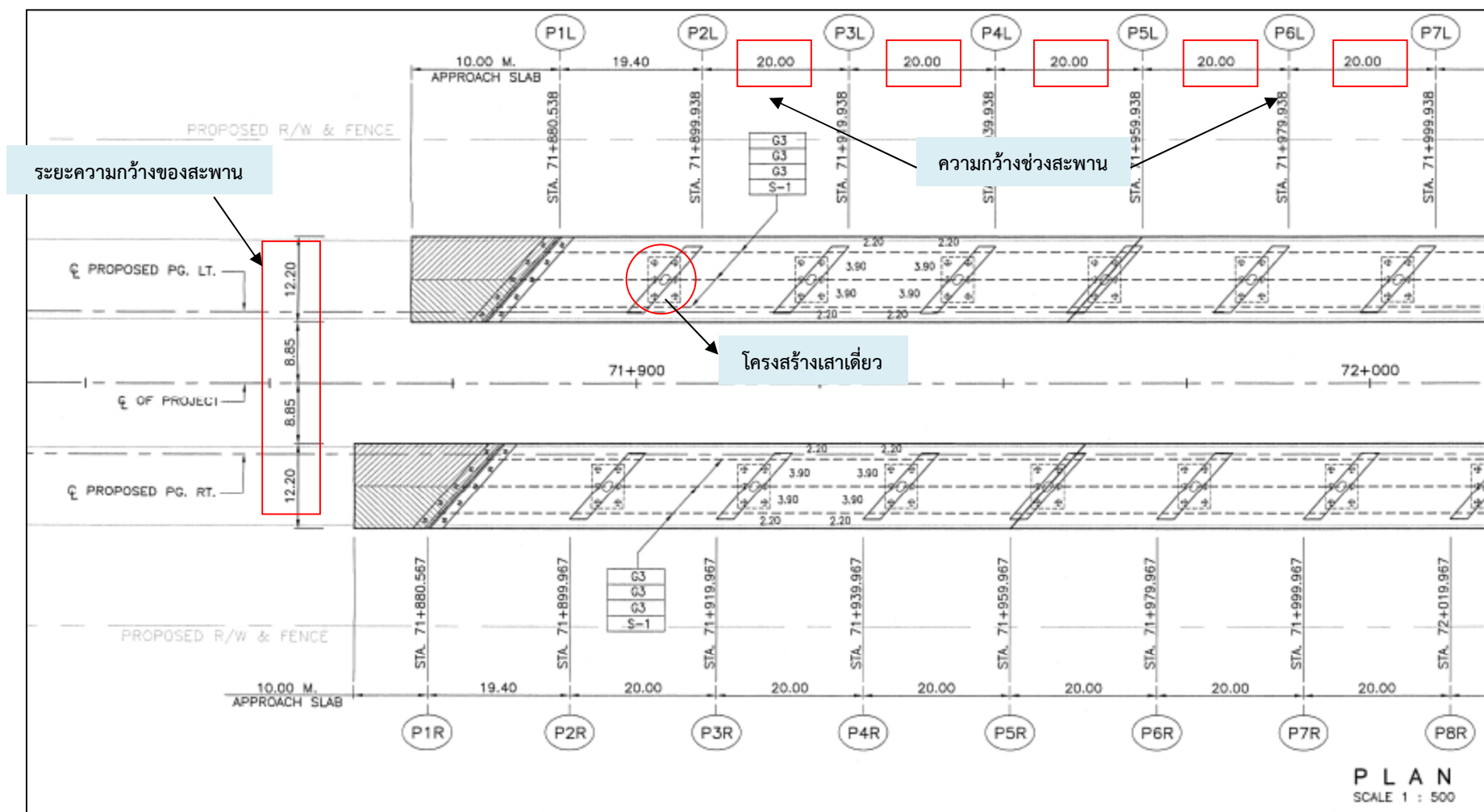
(ก) รูปแบบ Mainline Bridge Type II

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



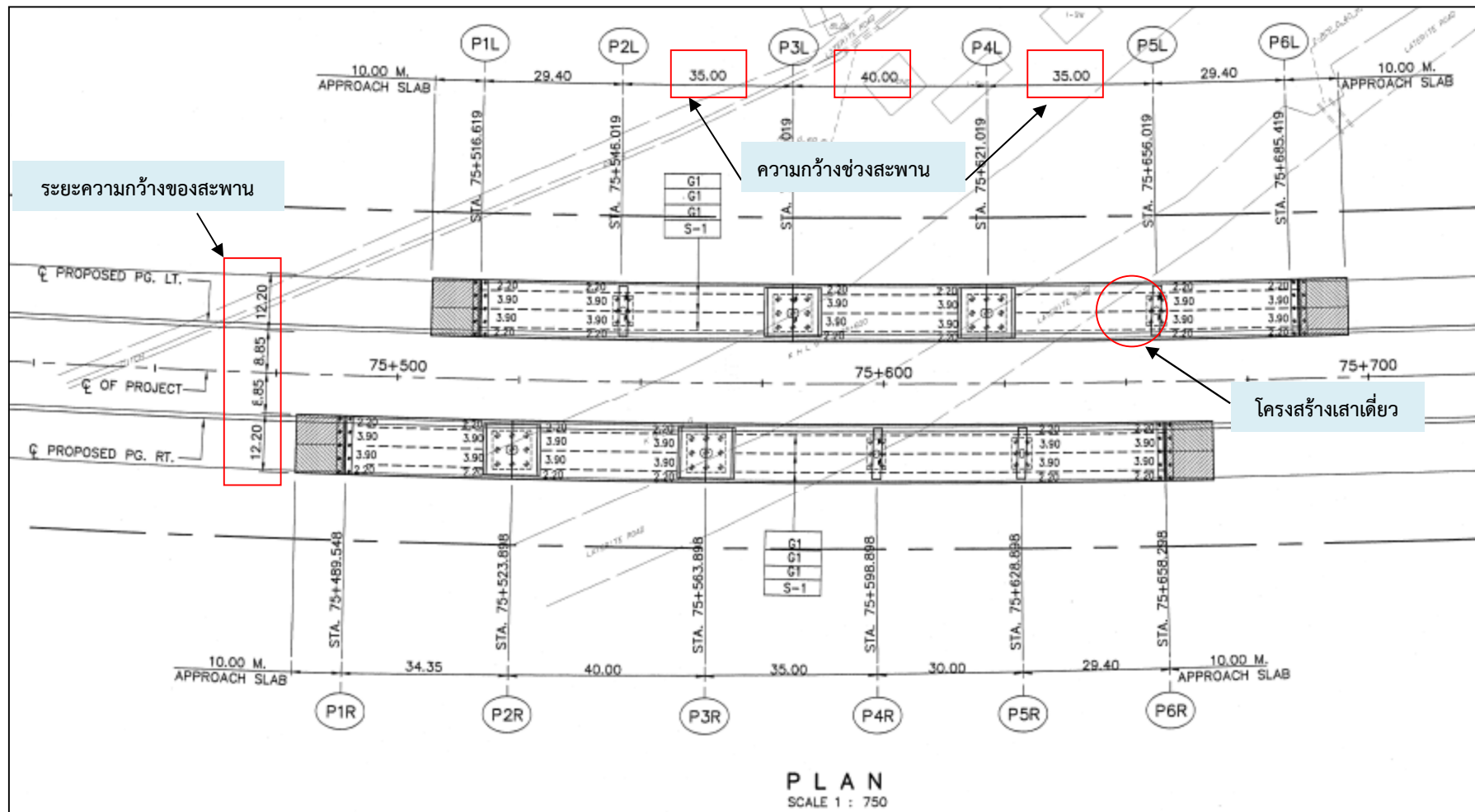
(ข) รูปแบบ Mainline Bridge Type III

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



(ก) รูปแบบ Mainline Bridge Type II

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

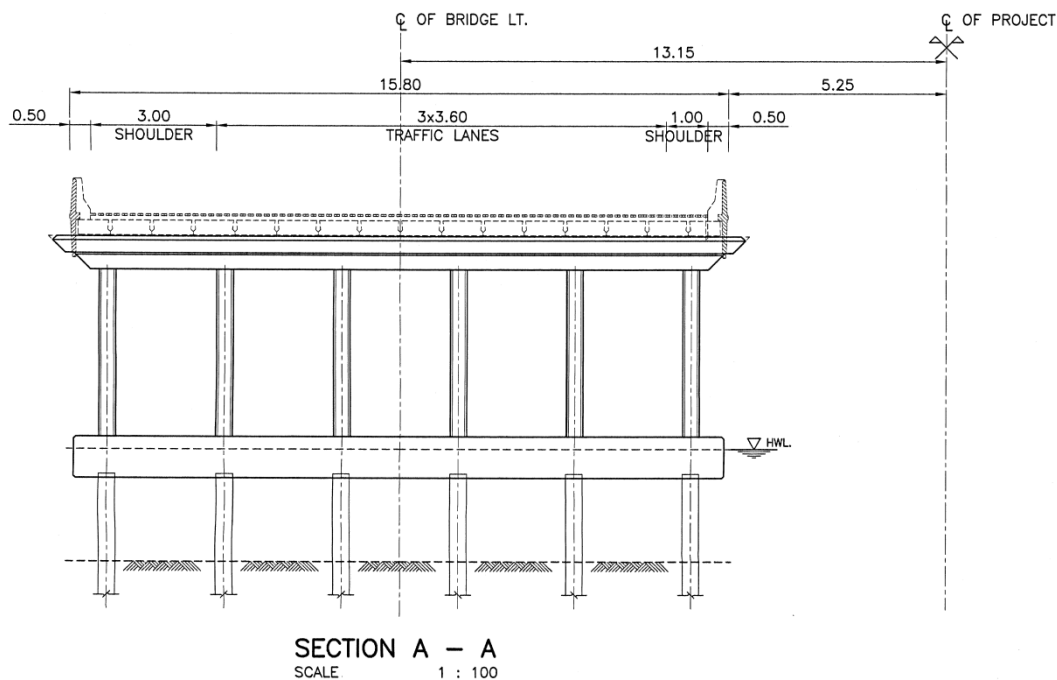


(ข) รูปแบบ Mainline Bridge Type III

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

3.4) โครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) :

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

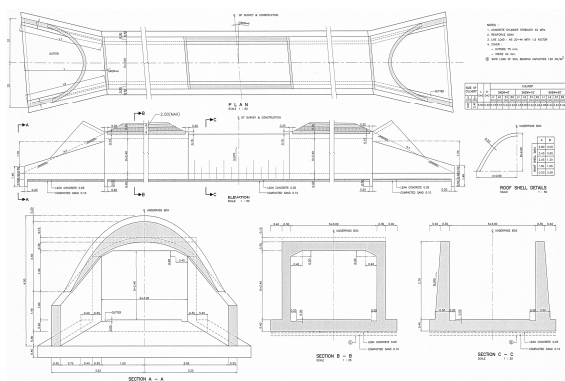


รูปที่ 2.1.2-7 รูปแบบสะพานช่วงสั้น ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

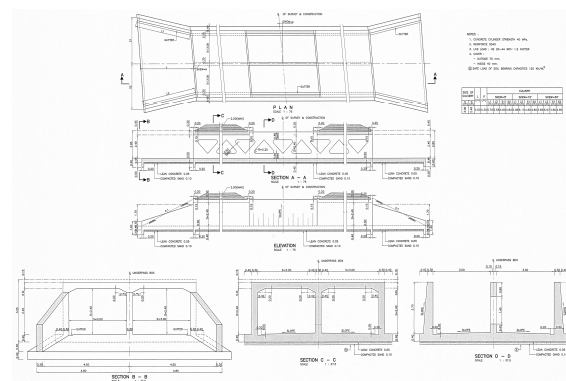
3.5) ทางลอด (Underpass) :

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

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



ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1-3.0X2.40 เมตร



ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 2-3.0X2.40 เมตร

รูปที่ 2.1.2-8 รูปแบบทางลอด (Underpass) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.6) ทางบริการ :

ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้จัดให้มีทางบริการ เป็นระยะๆ รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.2-1

ตารางที่ 2.1.2-1 ทางบริการของโครงการ					
ตอนก่อสร้าง	Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
	กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
ตอน 1	-	-	-	-	-
ตอน 2	0+000	2+052	LT	1+340	3+347
	0+000	0+628	RT	3+320	3+951
	0+000	0+128	LT	3+978	4+100
	0+000	0+135	LT	4+215	4+350
	0+000	0+085	RT	4+275	4+360
ตอน 3	0+000	0+062	LT	4+417	4+479
	0+000	0+071	RT	4+400	4+471
	0+000	0+490	LT	4+500	4+990
	0+000	1+085	LT	5+050	6+135
	0+000	1+550	LT	7+450	9+000
	0+000	0+152	RT	8+090	8+242
ตอน 4	-	-	-	-	-
ตอน 5	0+000	0+670	LT	13+229	13+899
	0+000	0+701	RT	13+250	13+951
	0+000	0+609	LT	16+280	16+637
ตอน 6	17+925	20+200	LT	-	-
	0+000	2+400	LT	-	-
ตอน 7	0+000	2+921	LT/RT	25+400	24+750
	0+000	2+316	LT	24+150	24+700
	4+755	4+239	RT	4+750	4+250
ตอน 8	0+000	0+278	RT	25+461	25+733
	0+000	0+307	LT	25+411	25+703
	0+000	0+742	RT	27+632	28+371
	0+000	0+164	LT	28+371	28+338
	0+000	2+145	LT/RT	27.615	29+159
ตอน 9	0+000	0+600	RT	29+550	30+150
	0+000	0+500	LT	29+575	30+075
ตอน 10	1+276	1+286	RT	31+276	31+286
	1+904	1+914	RT	31+904	31+914
	1+185	1+205	LT	31+185	31+205
	1+866	1+876	LT	31+866	31+876
	0+041	0+061	RT	33+791	33+811
	0+030	0+050	RT	33+780	33+800
	0+328	0+338	LT	34+828	34+838
	0+311	0+321	RT	34+811	34+821

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

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

4) ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) :

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

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

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

5) พื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ :

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

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

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

ไร่

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

2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

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

2.1.3-1

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

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

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

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

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

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

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

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : (ต่อ) 2) กม. 13+926.540 ถึง กม.13+930.911	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามคลองชลประทาน โดยยกระดับทางหลักให้สูงขึ้น 3.00 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน ซึ่งไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ	ส่งผลกระทบทางบวก เนื่องจากการปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน ทำให้ประชาชนบริเวณหมู่ 5 ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม สัญจรไปมา ได้อย่างสะดวกและให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน
ตอน 11 - กม.36+000 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานข้ามทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ. 4002 เท่ากับ 5.00 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ. 4002 จากความสูงเดิม 5.00 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท ที่กำหนดความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตร	- ส่งผลกระทบด้านความสะดวสบายในการสัญจร ของชุมชนหมู่ 6 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม
ตอน 12 1) กม. 38+973 LT และ กม.38+969 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 5.00 เมตร	ปรับให้เสาดอม่อสะพานมีความกว้าง 8.00 เมตร และความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 5.221 เมตร	- เพื่อไม่ให้ตำแหน่งของเสาดอม่อตกอยู่ในคลองระบายน้ำ และกีดขวางทางน้ำ	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดิน จากกิจกรรมการก่อสร้างเสาดอม่อ รวมทั้งลดผลกระทบด้านการกีดขวางเส้นทางจราจร และความปลอดภัยในการสัญจรผ่าน
2) กม. 41+174 LT และ กม.41+171 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 3.00 เมตร และมีระยะห่างระหว่างเสาดอม่อ เท่ากับ 10 เมตร	มีรายละเอียดการปรับแก้ไข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● แก้ไขความกว้างเป็น 9.90 เมตร ● ปรับความกว้างของทางเท้าทั้งสองข้าง เป็นข้างละ 3.50 เมตร ● ปรับระดับความสูงของช่องลอดสะพานจาก 3.00 เมตร เป็นให้มีความสูงเท่ากับ 5.00 เมตร ● ปรับระยะห่างระหว่างเสาดอม่อสะพาน จาก 10 เมตร ทั้งหมดสามช่วงเป็น 20 เมตร หนึ่งช่วง 	- เพื่อแก้ปัญหาระยะห่างระหว่างเสาดอม่อสะพานเดิม ซึ่งมีความยาว 10.00 เมตร ให้สามารถร่อมถนนของเทศบาล และ ให้ประชาชนในท้องถิ่น รถบริการของเทศบาล เมืองนครปฐม และรถขนอุปกรณ์ธุรกิจได้ะจิ้น ซึ่งมีขนาดความสูง 3 เมตร สามารถสัญจรไปมา ได้ ซึ่งเป็นไปตามผลการหารือปรับแก้ไขรูปแบบงานสะพานข้ามถนนเทศบาลเมืองนครปฐม สายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง (ภาคผนวก จ)	- เป็นผลกระทบเชิงบวก เนื่องจากไม่รบกวนเส้นทางสัญจรเดิมของชุมชนเทศบาลนครปฐม และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

หมายเหตุ : การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้วตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2566 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ข

2.2 สถานะโครงการ

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

1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 23 ตอน (รูปที่ 1.1-1) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 22 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 22 ตอน ประกอบด้วย

1.1.1) กม.0+000 ถึง กม.0+400 (รวมทางแยกต่างระดับบางใหญ่) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567

1.1.2) กม.0+400 ถึง กม.4+100 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567

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

1.1.4) กม.9+000 ถึง กม.13+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนวิศว์การทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567

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

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

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

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

1.1.9) กม.29+000 ถึง กม.30+000 (รวมทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธารงวิทย์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567

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

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

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

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

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

1.1.15) กม.55+500 ถึง กม.60+950 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2567

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

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

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

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

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

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

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

1.2) แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน ได้แก่

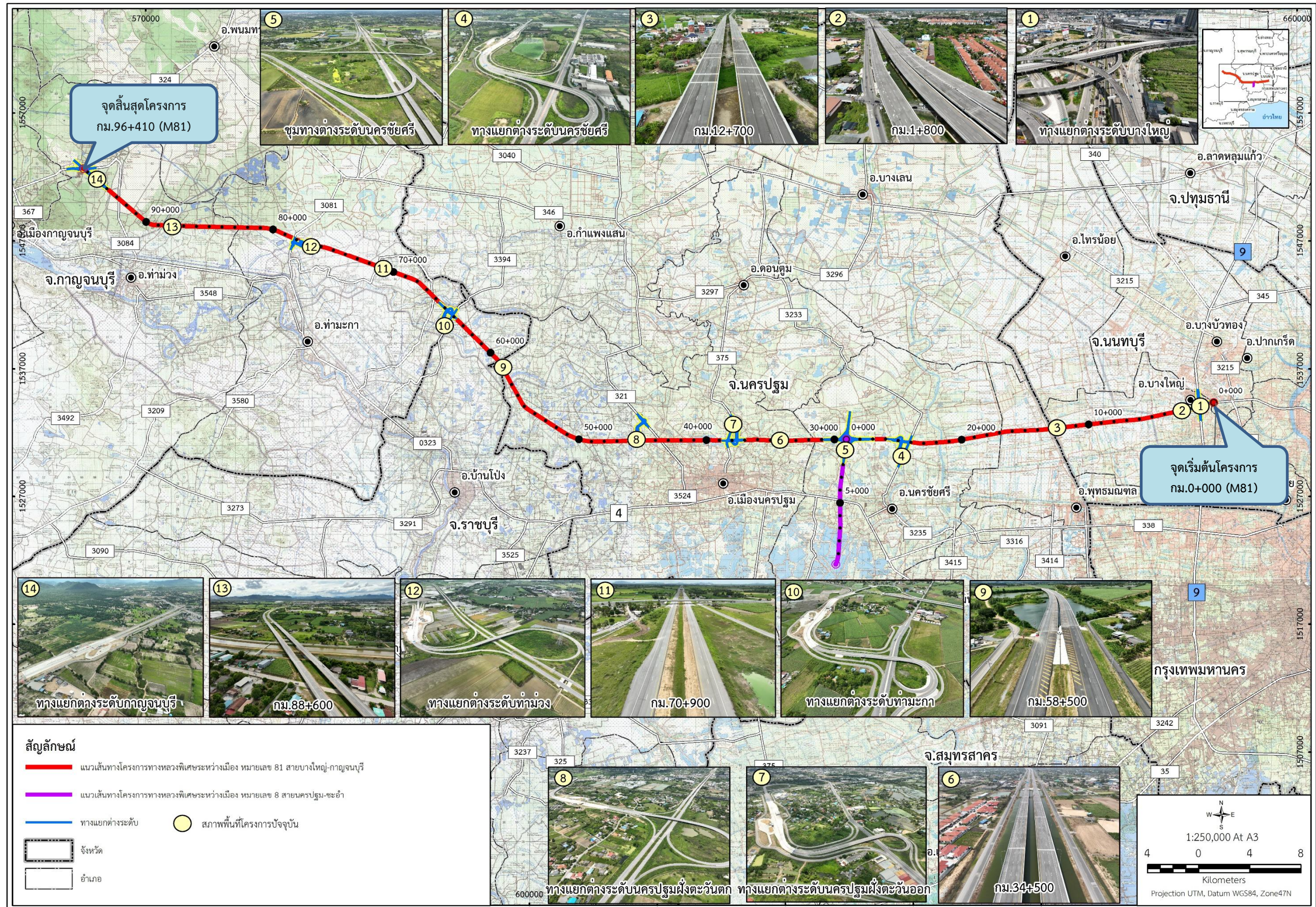
1.2.1) กม.38+500 ถึง กม.44+266.833 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส.เอสโซซิเอต เอ็นจิเนียริง (1964) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2562 รวม 960 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา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

สำหรับสถานะปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ และความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางหลักแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการติดตั้ง Concrete Barrier และก่อสร้าง Side Ditch Lining บริเวณเชิงลาดสะพานข้ามถนนบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง แสดงดังตารางที่ 2.2-1, รูปที่ 2.2-1 และภาพที่ 2.2-1

2) งานระบบ : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 รวม 1,095 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาครั้งที่ 1 เป็นเวลา 339 วัน รวม 1,434 วัน โดยวันสิ้นสุดระยะก่อสร้างตามสัญญาใหม่วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 2.2-1							
สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง							
ตอน	ช่วง กม.	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	นายช่างควบคุม การก่อสร้าง	ความก้าวหน้างาน (%) (ก.พ.68)			หมายเหตุ
				ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน	
ตอน 1	กม.0+000 ถึง กม.0+400	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด	นายนพดล อัครธรรมวุฒิ	แล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ.2567			-
ตอน 2	กม.0+400 ถึง กม.4+100	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด	นายเอกภพ โกวิทกุลไกร	แล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567			-
ตอน 3	กม.4+100 ถึง กม.9+000	บริษัท ธาราวิญ คอนสตรัคชั่น จำกัด	นายสุรเชษฐ์ นวลสิงห์	แล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ.2566			-
ตอน 4	กม.9+000 ถึง กม.13+000	บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด	นายโกเมษฐ์ ราชทอง	แล้วเสร็จเดือนกันยายน พ.ศ.2567			-
ตอน 7	กม.22+500 ถึง กม.24+875	บริษัท สรชลวงก่อสร้าง จำกัด	นายนพรัตน์ รัตนสิริ	แล้วเสร็จเดือนเมษายน พ.ศ.2566			-
ตอน 9	กม.29+000 ถึง กม.30+000	บริษัท แพร่ธำรงวิทย์ จำกัด	นายนพรัตน์ รัตนสิริ	แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567			-
ตอน 11	กม.35+900 ถึง กม.38+500	บริษัท ชัยนันท์ค้ำวถุก่อสร้าง (2524) จำกัด	นายนพรัตน์ รัตนสิริ	แล้วเสร็จเดือนมกราคม พ.ศ.2567			-
ตอน 12	กม.38+500 ถึง กม.44+266.833	บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด	นายพยุร เทียนทอง	96.606	100.00	-3.394	-
ตอน 13	กม.44+266.833 ถึง กม.46+000	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นาก่อสร้าง	นายปรัชญา อิศวมงคล	แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566			-
ตอน 16	กม.55+500 ถึง กม.60+950	บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด	นายวิษณุศักดิ์ ศรีเชษฐา	แล้วเสร็จเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567			-
ตอน 19	กม.70+000 ถึง กม.77+000	บริษัท แสงชัยโชค จำกัด	นายอิทธิพล แก้วบัวดี	แล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ.2566			-
ระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M)*		บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	65.67	62.59	+3.08	-

หมายเหตุ : * รายงานความก้าวหน้าประจำเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567



รูปที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน



การก่อสร้าง Side Ditch Lining กม.41+100 (โครงการฯ ตอน 12)



การเทคอนกรีตกำแพง Concrete Barrier กม.41+175
(โครงการฯ ตอน 12)



การปูผิวแอสฟัลต์ ใต้ทางลอด กม.41+175
(โครงการฯ ตอน 12)



การก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวง
กม.41+174 LT และ กม.41+171 RT
(โครงการฯ ตอน 12)



การปูผิวแอสฟัลต์ ทางบริการ
(โครงการฯ ตอน 12)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568)



การปรับปรุงพื้นที่
(ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่)



การติดตั้ง Gantry (งานระบบ)



การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างแบบ High mast (งานระบบ)



การก่อสร้างระบบระบายน้ำ
(ด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี)



การก่อสร้างผิวจราจร
(ด้านเก็บค่าผ่านทางศิริราชทอง)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (คุณภาพพื้นที่ พ.ศ.2568) (ต่อ)

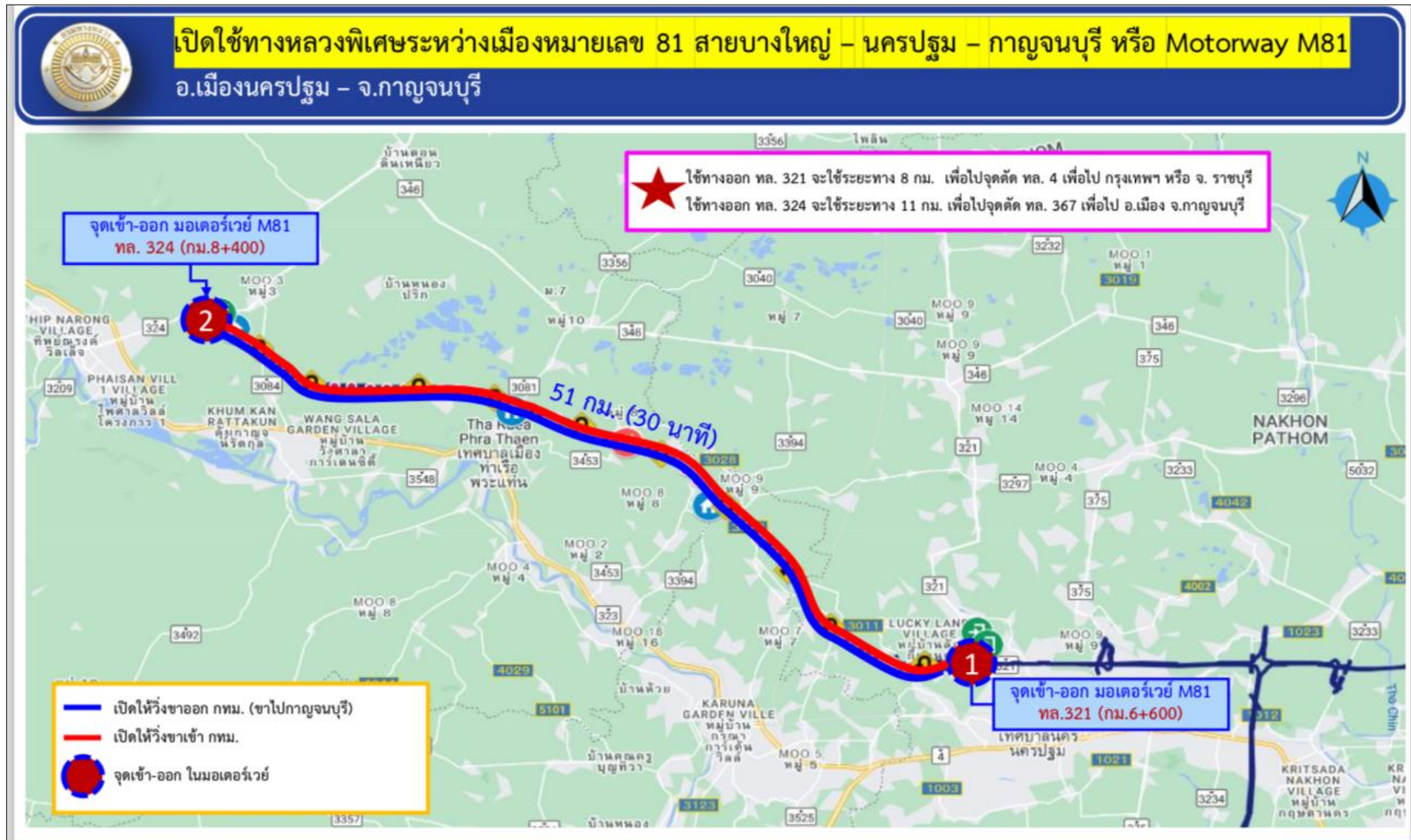
3) การเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางชั่วคราว : ปัจจุบันกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ เป็นช่วงๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567 (ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ.2566 ถึง วันที่ 3 มกราคม พ.ศ.2567) และ เทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2567 (ระหว่างวันที่ 11-15 เมษายน พ.ศ.2567) : เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วง ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 51.06 กิโลเมตร โดยมีทางเข้า-ออก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางเข้า-ออก ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน / สายนครปฐม-สุพรรณบุรี) บริเวณ กม.6+600 และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม และทางเข้า-ออก ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุโมง / สายกาญจนบุรี-อ.พนมทวน) บริเวณ กม.8+400 โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รูปที่ 2.2-2)

วันหยุดสุดสัปดาห์ : เปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วง ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทาง 51.06 กิโลเมตร โดยมีทางเข้า-ออก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางเข้า-ออก ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน / สายนครปฐม-สุพรรณบุรี) บริเวณ กม.6+600 และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม และทางเข้า-ออก ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุโมง / สายกาญจนบุรี-อ.พนมทวน) บริเวณ กม.8+400 โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รูปที่ 2.2-2) 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 ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี โดยกำหนดให้สามารถใช้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกล้องติดตามตรวจสอบสภาพการจราจร และกล้องตรวจจับความเร็ว (รูปที่ 2.2-2 และภาพที่ 2.2-2)

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 (ภาพที่ 2.2-3)



ก. ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2567 และวันหยุดสุดสัปดาห์

รูปที่ 2.2-2 แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้

**ข. ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568**

รูปที่ 2.2-2 แนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ (ต่อ)



ป้ายจำกัดความเร็ว 80 กม./ชม.
กม.11+000



แนวเส้นทางโครงการ กม.19+500



กล้องติดตามตรวจสอบสภาพการจราจร



กล้องตรวจจับความเร็ว



แนวเส้นทางโครงการ กม.77+000



ต่างระดับกาญจนบุรี

ภาพที่ 2.2-2 สภาพของแนวเส้นทางโครงการที่เปิดทดลองใช้ และอุปกรณ์งานทาง ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2568



จุดพักรถชั่วคราว และห้องสุขา ฝั่งขาออก



จุดพักรถชั่วคราว และห้องสุขา ฝั่งขาเข้า



บ่อเกรอะ



ถังสำรองน้ำใช้

ภาพที่ 2.2-3 จุดพักรถชั่วคราว กม.71+200

2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

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

กม.0+000 ถึง กม.30+200 : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการ ที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยแนวเส้นทางโครงการจะตัดไปทางทิศตะวันตก โดยในช่วง 5 กิโลเมตรแรก มีบ้านเรือนประชาชน และหมู่บ้านจัดสรรตั้งอยู่หนาแน่น ก่อนตัดผ่านคลองประปามหาสวัสดิ์ ที่ กม.5+068 หลังจากผ่านคลองประปามหาสวัสดิ์แล้ว จะมีสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ปลูกข้าว และทำไร่ รวมทั้งตัดผ่าน คลองนราภิรมย์ (คลองทวีวัฒนาเก่า) ที่ กม.12+962 และตัดผ่านแม่น้ำนครชัยศรี ที่ กม.21+650 ตามลำดับ โดยบริเวณ กม.29+000 เป็นจุดก่อสร้างชุมทางต่างระดับนครชัยศรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษ สายนครปฐม-ชะอำ ที่จะตรงไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางลงสู่ภาคใต้ แนวเส้นทางช่วงนี้ตัดผ่านพื้นที่ อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ และอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล และอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีชุมชนรวมทั้งสิ้น 26 ชุมชน ดังนี้

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

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

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

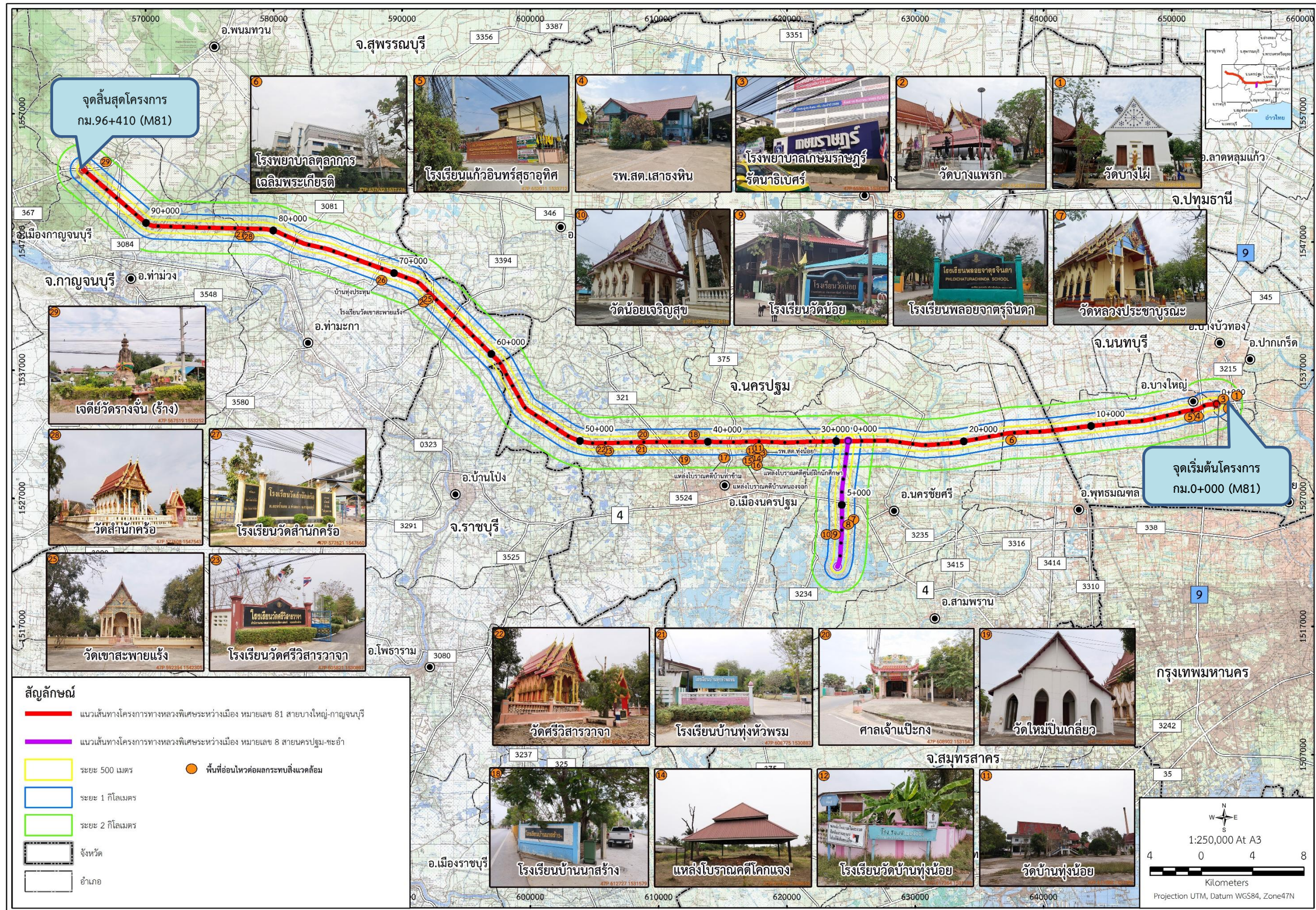
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	สามควายเผือก	1. บ้านกกโก 2. บ้านรางมะเดื่อ 3. บ้านสามควายเผือก
		ทุ่งน้อย	1. บ้านลาดสะแก 2. บ้านทุ่งน้อย
		มาบแค	1. หมู่บ้านจันทรวงศ์ 2. บ้านสำนักคร้อ 3. บ้านรางน้ำเค็ม
		บ่อพลับ	1. บ้านบ่อหลวง (บ้านสระหลวง)
		นครปฐม	1. บ้านทุ่งนาสร้าง 2. บ้านท่าใหม่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

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

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

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

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



รูปที่ 2.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งแนวเส้นทางโครงการออกเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี** ประกอบด้วย รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ฉบับ ดังนี้

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

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

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

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการศึกษาทบทวน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของวิธีการศึกษา รวมถึงความเหมาะสมของ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะประกอบด้วย การทบทวน รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

3.1.1 วัตถุประสงค์

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

3.1.2 วิธีการศึกษา

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

2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประเภททางหลวง ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2541 รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

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

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

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

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบต่องานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3.1.3 ผลการศึกษา

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

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<div>รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ แผนที่หน่วยดินและชุดดินของจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจัดทำโดยกองสำรวจดิน กรมพัฒนาที่ดิน ร่วมกับการทบทวนข้อมูลจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้</div>	<div>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>ลักษณะและสมบัติของ กลุ่มชุดดิน คุณสมบัติทางวิศวกรรมของชั้นดิน สภาพชั้นดิน และการสูญเสียดิน</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>ความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน</div> <div>เหมาะสม เนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากหน่วยงานราชการ</div>	<div>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากการสูญเสียดินจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ การชะล้างพังทลายของดิน และการทรุดตัวของดิน โดยใช้สมการสูญเสียดินสากล Universal Soil Loss Equation (USLE) และการสำรวจภาคสนาม</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการใช้สมการสูญเสียดินสากลโดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</div>	<div>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ปกคลุมผิวดิน พื้นที่บริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และปรับปรุงดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) ที่มีความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น บำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอและปรับปรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทาง บริเวณทางระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</div>	<div>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำ และได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</div>	-

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

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. อากาศและบรรยากาศ	<div>■ ใช้ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี จากสถานีตรวจอากาศ นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี รายละเอียดข้อมูล ได้แก่ ความกดอากาศ อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ทิศนวิสัย ความเร็วและทิศทางลม ปริมาณน้ำฝน</div> <div>■ รวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศของหน่วยงานต่างๆ ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ</div> <div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของ คุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่</div> <div>(1) หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+200)</div> <div>(2) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)</div> <div>(3) โรงเรี ยน วัดสำนักคร้อ (กม.82+500)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>■ 6 ดัชนี ประกอบด้วย</div> <div>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</div> <div>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)</div> <div>- ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC)</div> <div>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</div> <div>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</div> <div>- ความเร็ว และทิศทางลม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 1 ครั้งระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2559 เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ. แต่ยังไม่ครอบคลุมการตรวจวัดทั้ง 2 ฤดูมรสุม</div>	<div>■ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538</div> <div>■ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547</div> <div>■ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 รวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานจากการตรวจวัด โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารของกิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (USEPA)</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้คาดการณ์ด้วยแบบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารจากยานพาหนะจากกรมควบคุมมลพิษ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA และในระยะดำเนินการจากกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ฉีดยาหม่นน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง โดยเฉพาะช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้รัศมี 35 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ติดตั้งแผ่นเหล็กปิดลอน หรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ซึ่งจะติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานยกระดับ เป็นต้น</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดการให้มีความเร็วและความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่ออกจากยานพาหนะ กรมทางหลวงต้องประสานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพาระดับสูง (ครีนดำ) และห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุก และมีโคลนติดล้อเข้ามาสู่ยุวถนนโครงการ เป็นต้น</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้วเป็ และเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 7 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)จำนวน 5 ดัชนี ดัชนีซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้งตลอดอายุโครงการ</div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากการตรวจวัดครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องทั้งช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน กิจกรรมช่วงก่อสร้างของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีความคุณภาพอากาศจากการคาดการณ์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด สำหรับสถานีติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม สามารถเป็นตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่สามารถตรวจวัดคุณภาพอากาศที่บริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา ได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ตำบลมาบแค จังหวัดนครปฐม และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง</div>	<div>■ เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จากบริเวณหมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา เป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ต.มาบแค และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตามลำดับ ซึ่งได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดี กรมทางหลวงแล้ว</div>

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

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลวิทยุภูมิจากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">หมู่บ้านร่มไม้ บางใหญ่ (กม.2+000)วัดบ้านทุ่งน้อย นครปฐม (กม.36+200)โรงเรียนวัดสำนักคร้อ กาญจนบุรี (กม.82+500)มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ทั้ง 3 แกน ความถี่และความสั่นสะเทือน ทั้ง 3 แกน และระยะขจัด ทั้ง 3 แกนมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้างและมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 21 ครั้ง ในช่วงวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2559ไม่มี ความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง เป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.แต่การตรวจวัดยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานความสั่นสะเทือน ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ผลกระทบต่อมนุษย์ พิจารณาตามมาตรฐานระบบแบบบริติช (British Standard (BS 5528:2009+A1:2014))ผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง พิจารณาตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 และมาตรฐานระบบเยอรมันนี (Deutsches Institute Agency (DIN4150:1999))มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานจากทางราชการของประเทศไทย และมาตรฐานของสากล	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (USEPA) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิด ตามระยะห่างระหว่างเครื่องจักรขณะมีกิจกรรมถึงตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สำหรับการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุได้อ้างอิงข้อมูลตามรายงาน Traffic-induced Ground-borne Vibration in Dwellings โดยสถาบันวิจัยการจราจรของสหราชอาณาจักรระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้อ้างอิงข้อมูลตามรายงาน Traffic-induced Ground-borne Vibration in Dwellings โดยสถาบันวิจัยการจราจรของสหราชอาณาจักรเช่นเดียวกันกับในระยะก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	<ul style="list-style-type: none">ในระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น เลือกใช้เครื่องมือที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเขี่ยเสาแทนเสาค้ำตอกในบริเวณ รร. แก้วอินทร์สุธาอุทิศ, วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรگانต์ ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการ ควบคุมยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ซ่อมแซมและปรับปรุงผิวหน้าถนนให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน หรือไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรگانต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ทั้ง 3 แกน ความถี่และความสั่นสะเทือน ทั้ง 3 แกน และระยะขจัด ทั้ง 3 แกน โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปีตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สถานีตรวจวัดและดัชนีการตรวจวัดเช่นเดียวกับระยะก่อสร้าง โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี โดยเก็บช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงมีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลา และความถี่ในการตรวจวัดเพียงพอที่จะใช้ในการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้ แต่การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่สามารถตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่บริเวณ หมู่บ้านจันทรگانต์ และวัดศรีวิสารวาจา ได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ตำบลมาบแค จังหวัดนครปฐม และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none">เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จากบริเวณหมู่บ้านจันทรگانต์ และวัดศรีวิสารวาจา เป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ต.มาบแค และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตามลำดับ ซึ่งได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดี กรมทางหลวงแล้ว

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิของโครงการต่างๆ ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none">การเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 4 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">(1) คลองประปามหาสวัสดิ์ (กม.5+068)(2) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)(3) คลองชลประทานใกล้กับ Service area นครปฐม (กม.47+900)(4) คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม. 88+696)มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนีประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">- แพลงก์ตอนพืช- แพลงก์ตอนสัตว์- สัตว์หน้าดินมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง ในวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2559)ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ และการทำฐานรากของสะพานและการตอกเสาตอม่อจะดำเนินการบริเวณริมตลิ่งระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางน้ำมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนามโดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางน้ำ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นการก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 66 แห่ง ควรดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้นสำนักก่อสร้างโครงการหรือบ้านพักคนงาน ควรอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 50 เมตร กองดินวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องเก็บกองห่างจามริมน้ำไม่น้อย 100 เมตร ช่อมแซมบุรณะตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที เป็นต้นระยะดำเนินการ กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบต่างๆ เช่น ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานบริการทางหลวง และที่พักริมทาง อย่างสม่ำเสมอ เพื่อบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 5 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับน้ำผิวดิน จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ ความหลากหลายทางชีวภาพ ปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ และปริมาณสัตว์น้ำและสัตว์หน้าดิน โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 1 จุด บริเวณคลองชลประทาน (กม.47+900) ดัชนีตรวจวัด เช่นเดียวกับระยะก่อสร้าง ความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ให้ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลสภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและความเชื่อมโยงของการจราจรในระดับภูมิภาครวบรวมและทบทวนข้อมูลการศึกษาแนวโครงข่ายเชื่อมโยงกับแนวทางโครงการรวบรวมสถิติปริมาณจราจร (ADT) ของกรมทางหลวง และสถิติอุบัติเหตุสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ปริมาณการจราจร สภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหาด้านการจราจร และโครงข่ายการคมนาคมในท้องถิ่นมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายเดิม อายุการใช้งานของโครงข่ายถนนเดิม อุปสรรคและการใช้ทาง และการก่อสร้างทางยกระดับระยะดำเนินการและบำรุงรักษา พิจารณาผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต สภาพปัญหาจากการใช้ทางในปัจจุบัน ร่วมกับลักษณะโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการใช้เส้นทางจราจรขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านจราจร หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงการจราจรหนาแน่น ควบคุมและอบรบพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดทำและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่เหมาะสมตามแนวเส้นทางโครงการรวมถึงทางขึ้น-ลงต่างๆ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ หากมีการซ่อมแซมผิวทางไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบด้านคมนาคมทางบก และคมนาคมทางน้ำที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางจราจรขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น บริเวณทางหลวงหมายเลข 323, 324, 3453, 3081, 3084, และ3394 โดยดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สภาพการชำรุดเสียหายตลอดแนวเส้นทางโครงการ อุปกรณ์ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่างรวมถึงปริมาณการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ โดยมีการดำเนินการติดตามตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินการมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
8. สาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ตาม แนว โครงการ จาก เอกสารรายงานของหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลพื้นที่ฐานระดับตำบล จาก กชช.2ค.รวบรวมข้อมูลด้าน สาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็น ใน พื้นที่โครงการ และตรวจสอบ สาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย รวมถึงสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบ สาธารณูปโภคบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">การจำหน่ายไฟฟ้ารวม การจำหน่ายไฟฟ้าสาธารณะ และจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าพื้นที่จ่ายน้ำ ผู้ใช้น้ำ ปริมาณน้ำผลิตจ่าย และ ปริมาณน้ำผลิตจำหน่ายจำนวนครัวเรือนที่ได้รับบริการด้านโทรคมนาคมจำนวน ประเภท และตำแหน่งระบบ สาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค โดยการพิจารณาจากรูปแบบการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคมีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวงเพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแจ้งรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียดพร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกัน การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้า ระบบประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรองทั้งด้านระบบไฟฟ้าและระบบประปา โทรศัพท์ให้ครอบคลุม ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ จึงไม่มีผลกระทบมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมตั้งแต่การวางแผนการรื้อย้ายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ผู้ได้รับผลกระทบ และการดำเนินงานในกรณีได้รับเรื่องร้องเรียนด้านสาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้าน สาธารณูปโภคจะเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมทั้งมีระยะเวลาได้รับผลกระทบไม่นาน จึงถือเป็นผลกระทบระดับต่ำ ส่วนในระยะดำเนินการไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ ในพื้นที่ จึงไม่มีผลกระทบ ดังนั้น จึงไม่ต้องการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระบบ สาธารณูปโภคทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนข้อมูลระบายน้ำจากรายงาน IEE ของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และรายงาน EIA ของงานศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง และสายบ้านโป่ง-กาญจนบุรีสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับสภาพการระบายน้ำในปัจจุบันมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพน้ำหลากที่เคยเกิดขึ้น สภาพการระบายน้ำและโครงข่ายการระบายน้ำในปัจจุบันมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำ<ul style="list-style-type: none">ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาคาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย มากกว่าปกติ (1.5-4.05 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทอาคารได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอดกลม 62 แห่ง การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องป้องกันไม่ให้เศษวัสดุร่วงหล่นโดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธีอื่นๆ ที่เหมาะสม เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที ตรวจสอบการกัดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการ หากพบว่าโครงสร้างการป้องกันกักตุนเซาะตลิ่งเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซมมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา รวมทั้งครอบคลุมถึงการลดผลกระทบบริเวณพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขังในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ ความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ บริเวณอาคารระบายน้ำทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อมความถี่ในการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน เดือนละ 1 ครั้ง ในฤดูแล้ง ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกๆ 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
10.เกษตรกรรม	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิตามแนวเส้นทางโครงการสำรวจภาคสนามด้านการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจพื้นที่เกษตรกรรมมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การใช้พื้นที่เกษตรกรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลักจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทางบริการ ให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงที่พื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลามีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากแนวเส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดสะดวกและประหยัดเวลาต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่เป็นประโยชน์ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
11. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรีแผนที่ภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง มาตราส่วน 1: 50,000 ของกรมแผนที่ทหารข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมืองประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมพัฒนาที่ดินมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่างๆ เช่น ควบคุมให้การขยายตัวของชุมชนเมืองย่านธุรกิจการค้าเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน โดยใช้กฎหมายผังเมือง โดยการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างทางยกระดับ ส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้ามีการควบคุมรูปแบบการใช้ที่ดินด้วยกฎหมายหรือผังเมืองของแต่ละพื้นที่ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. เศรษฐกิจและสังคม	<div>■ รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น ความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ) ข้อมูลพื้นฐานระดับหมู่บ้าน (กชข.2ค) ข้อมูลการสำรวจสำมะโนประชากรและเคหะ ข้อมูลจากเอกสาร หลักฐานทะเบียนประวัติของกรมการปกครอง เป็นต้น</div> <div>■ ส ำ ร วจ โดย ก าร สัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ</div> <div>■ มี ความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ มีการกำหนดจำนวนตัวอย่างและสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้</div>	<div>■ คราวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่</div> <div>- กลุ่มผู้นำชุมชน</div> <div>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</div> <div>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (คราวเรือนทั่วไป)</div> <div>- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>■ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่นข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคมข้อมูลพื้นฐาน/สภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวัง ผลกระทบต่อคราวเรือนกรณีมีการพัฒนาโครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ความคิดเห็นต่อโครงการ เป็นต้น</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	-	<div>■ ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคราวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและผลกระทบต่อชุมชนที่ มาจากการก่อสร้างโครงการ</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณากิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งเสริมธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวของท้องถิ่น วิถีของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และความคิดเห็นและข้อวิตกกังวลของประชาชนในพื้นที่</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีของคราวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วยขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือการเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้น</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ความสำคัญสำหรับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก ให้กรมทางหลวงพิจารณาเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบเข้ามาจำหน่ายสินค้าโอท็อปบริเวณพื้นที่บริการทางหลวงกม.ที่ 19+500 กม.47+300 และ กม.ที่ 71+000 เป็นต้น</div> <div>■ มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำ ความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง ส ำ ร วจ ส ภา พ เศรษฐกิจและสังคม ด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 1 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มคราวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง กลุ่มผู้นำชุมชนสถานประกอบการและพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ส ำ ร วจ ส ภา พ เศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตเส้นทางโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชนสถานประกอบการและพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ประกอบด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของคราวเรือนเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากกลุ่มเป้าหมาย ดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</div>	-

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

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

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

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
18. โบราณคดีและประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจากกรมศิลปากร ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตำแหน่งที่ตั้งประวัติความเป็นมา และความสำคัญมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึง ข้อ 3ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึง ข้อ 3มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น หากพบว่ามีกิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีในระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราว และประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยะที่มีการก่อสร้างโครงการเพื่อไม่ให้กิจกรรมก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอื่นๆ ในวัด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มีการจัดการเฉพาะแห่ง เพื่อลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้างระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ	-
19. ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">สำรวจภาคสนามตลอดเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของทัศนียภาพบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพภูมิทัศน์ตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิทัศน์บริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างจะบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของวิวทิวทัศน์ และการเปลี่ยนแปลงคุณค่าทางสายตาที่เกิดจากการมองเห็นโครงสร้างทางยกระดับ ศูนย์ควบคุมกลาง และอาคารประกอบอื่นๆ ของโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างลักษณะโครงสร้างของโครงการ โดยพิจารณาร่วมกับวิวทิวทัศน์โดยรอบ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ และเน้นการพิจารณาในบริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ประชิดเขตทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงามรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมีขนาดและความสูงที่เหมาะสม โดยก่อให้เกิดปัญหาด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดูแลสภาพและบำรุงรักษาต้นไม้ ตลอดแนวทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป และจัดให้มีแผนการจัดภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวของโครงการ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

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

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอแนะไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

3.2.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางซึ่งสร้างแล้วเสร็จในปัจจุบัน

2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

3.2.2 วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบแนวเส้นทางจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2) ศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เสนอในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

3.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

3.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

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

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบต่องานในส่วนนี้ เป็นต้น

3.4) การทบทวนการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรวจสอบผลของการปฏิบัติตาม ดังนี้

3.4.1) วิเคราะห์ผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ปรากฏในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่าการดำเนินการมีความแตกต่างในประเด็นใดบ้าง ศึกษาเหตุผลของความแตกต่างที่เกิดขึ้นและปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถดำเนินการได้

3.4.2) สรุปวิเคราะห์ความเหมาะสมของเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ได้มีการดำเนินการหรือนำไปปฏิบัติจริงตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพื่อนำผลที่ได้รับไปปรับปรุงแก้ไขให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป

3.2.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการเพิ่มเติมได้ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
1. คุณภาพอากาศ	- รวบรวมข้อมูลสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ศึกษาในคาบ 30 ปี โดยใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศของนครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี รวมทั้งรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างของโครงการ	- จำนวน 6 สถานี ได้แก่ - หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) - หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) - วัดบึงนุ่งน้อย (กม.36+200) - หมู่บ้านจันทร์การต์ (กม.37+400) -วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) - โร ง เรี ย น วัดสำนักคร้อ (กม.82+500) - มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ในแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงยังเป็นสถานีตรวจวัดเดิมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จำนวน 6 ดัชนี ประกอบด้วย 1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) 3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 4) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 5) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน 6) ทิศทางและความเร็วลม -มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	- ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ความถี่ 2 ครั้ง/ปี) - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูมรสุมตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538 - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามป ร ะ ก า ศ ค ณ ะ ก ร ร ม ก า ร สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547 - ม า ต ร ฐ า น ค า ไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามป ร ะ ก า ศ ค ณ ะ ก ร ร ม ก า ร สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ในการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ได้ดำเนินการพร้อมกัน และเผื่อระวังเรื่องฝุ่นละอองในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยทำการฉีดพรมน้ำวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - มีความเหมาะสม แม้ว่าจะมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไม่ครบถ้วน แต่เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน รวมทั้งมีการการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจาก วัดศรีวิสารวาจา เป็นโรงเรียนศรีวิสารวาจา โดยมีระยะทางที่ห่างจากจุดเดิมประมาณ 50 เมตร และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านจันทร์กานต์ มายังบริเวณ อบต. มาบแค ระยะทางห่างจากจากจุดตรวจวัดเดิม 80 เมตร เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดในบริเวณที่กำหนดไว้ได้ - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่เดิมได้	-

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
3.ระดับเสียง	- ตรวจวัดข้อมูลระดับเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ	- ในระยะที่ 1 และ 2 ได้ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) หมู่บ้านร่มไม้ (กม. 2+000) 2) หมู่บ้านซิกากร (กม. 3+900) 3) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) 4) หมู่บ้านจันทรภาค (กม.37+400) 5) โรงเรียนวัดวิสาวาจา (กม.48+000) 6) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) - มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและครอบคลุมแนวเส้นทางของโครงการช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งเป็นสถานีตรวจวัดเดิมในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จำนวน 6 ดัชนี ประกอบด้วย 1) Leq 24 ชม. 2) Lmax 3) Ldn 4) L90 - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูมรสุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูมรสุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- มาตรฐานระดับเสียงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่องมาตรฐานเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นค่ามาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ยกเว้น มาตรการที่กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชนิดเมทัลชีท เพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง ช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างทางโครงการจะหลีกเลี่ยงไม่ใช้งานเครื่องจักรที่มีเสียงพร้อมกัน ให้ดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลากลางวันและตรวจสอบอุปกรณ์สภาพเครื่องจักรอยู่เสมอ และมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ และบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งโครงการก่อสร้างและสะพานตอน 1 2 และ 11 ยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงไม่ถึงระยะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว ทำให้ยังไม่ได้ดำเนินการติดตั้งเมื่อแล้วเสร็จ - สำหรับผลตรวจวัดระดับเสียงของช่วงก่อสร้างที่ผ่านมา อยู่ในมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรการกำหนด รวมถึงไม่พบข้อร้องเรียนเรื่องเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน รวมทั้งมีการการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจาก วัดศรีวิสาวาจา เป็นโรงเรียนศรีวิสาวาจา โดยมีระยะทางที่ห่างจากจุดเดิมประมาณ 50 เมตร และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านจันทรกานต์ มายังบริเวณ อบต. มาบแค ระยะทางห่างจากจากจุดตรวจวัดเดิม 80 เมตร เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดในบริเวณที่กำหนดไว้ได้ - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณพื้นที่เดิมได้	-

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
4. ความสั่นสะเทือน	- ตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ	- จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) หมู่'บ้านร่มไม้ (กม.2+000) 2) หมู่' บ้านชีขากร (กม3+900) 3) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) 4)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) 5) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) 6) โรง เรี ยน วัด สำนักคร้อ (กม . 82+500) - มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและครอบคลุมแนวเส้นทางของโครงการช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งเป็นสถานีตรวจวัดเดิมในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จำนวน 2 ดัชนี ประกอบด้วย 1) ความเร็วอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน 2) ความถี่และความสั่นสะเทือนทั้ง 3 แกน 3) ระยะขจัดทั้ง 3 แกน - มีความเหมาะสมสามารถใช้เป็นดัชนีชี้วัดผลกระทบหลักจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี - มี ความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูมรสุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- มาตรฐาน ความสั่นสะเทือน ได้แก่ 1. ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และสิ่งปลูกสร้างตามเกณฑ์ของ Whiffin and Leonard 2. มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศ ค ณ ะ ก ร ร ม ก า ร สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553	- การปฏิบัติตามมาตรการส่วนใหญ่ครบถ้วน ยกเว้นมาตรการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุดบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งบริเวณ ร.ร. แก้วอินทร์ สุธาอุทิศ หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรกานต์ทางโครงการปรับวิธีการเจาะเสาเข็ม เพื่อลดแรงกระแทกน้อยที่สุด ส่วนบ้านทุ่งน้อย ใช้วิธีรื้อสว่านเจาะเข็ม ซึ่งทำให้เกิดแรงกระแทกน้อย - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน รวมทั้งมีการการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจาก วัดศรีวิสารวาจา เป็นโรงเรียนศรีวิสารวาจา โดยมีระยะทางที่ห่างจากจุดเดิมประมาณ 50 เมตร และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านจันทรกานต์ มายังบริเวณ อบต. มาบแค ระยะทางห่างจากจากจุดตรวจวัดเดิม 80 เมตร เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดในบริเวณที่กำหนดไว้ได้ - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่เดิมได้	-

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

ตารางที่ 3.2-1

การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
9. สภาพเศรษฐกิจ - สังคม	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบสอบถามสุ่มเก็บตัวอย่าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	ในระยะ 500 เมตร เส้นทางโครงการ - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการเป็นชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงต่อชุมชน	
10. สาธารณสุข	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการสาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่นและโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด รวมทั้งการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	- โรงพยาบาล สถานีอนามัย และสาธารณสุขอำเภอตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพประชาชนในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านสาธารณสุขอย่างชัดเจน	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ข้อเสนอแนะ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านสุขภาพของประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพื้นที่ใกล้เคียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
11. อาชีวอนามัย	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการสาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่นและโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด รวมทั้งการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	-	- สถิติประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน และประเภทและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านอาชีวอนามัยอย่างชัดเจน	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของคนงานในพื้นที่โครงการในระยะก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	

3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

3.3.1 วัตถุประสงค์

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

3.3.2 วิธีการศึกษา

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

3.3.3 ผลการศึกษา

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐ ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.3-1)

1) กฎหมายของรัฐ

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

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

- 1.9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565
 - 1.10) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557
 - 1.11) พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พ.ศ.2485 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 และพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2507
 - 1.12) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2477 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560
 - 1.12.1) กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456
 - 1.13) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562
- 2) ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90
 - 3) เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. กฎหมายของรัฐ 1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560	<p>มาตรา 57 รัฐต้อง</p> <p>(2) อนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา พัฒนา บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วย ตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>มาตรา 58 การดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการดำเนินการ หรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ในการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐต้องระมัดระวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพน้อยที่สุด และต้องดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมและโดยไม่ชักช้า</p>	●	<p>การพัฒนาโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร สู่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะศึกษาโครงการ เพื่อนำเสนอต่อ สผ. ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งได้มีการดำเนินการตามลำดับดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">ปี พ.ศ.2538 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541ปี พ.ศ.2543 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแตนท์ส จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อ วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546ปี พ.ศ.2550 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2552 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2558 อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีความเห็นให้กรมทางหลวงตรวจสอบสภาพพื้นที่ดังกล่าว และหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้กรมทางหลวงเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2559 <p>ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2559 จึงถือว่าการดำเนินการของกรมทางหลวงมีความสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่กำหนด</p>	ภาคผนวก ก

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

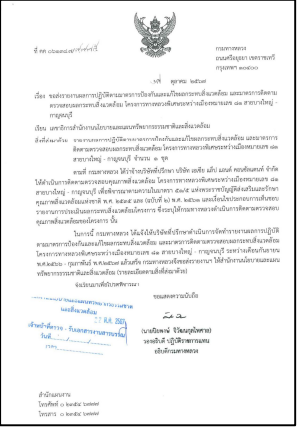
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561	ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตรวบรวมรายงานที่ได้รับตามวรรคหนึ่งส่งให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดในเขตท้องที่นั้น หรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร ภายในหกสิบวันนับแต่วันได้รับรายงาน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานตามวรรคสองและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดหลีกเลี่ยงหรือไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา 51/3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอแนะหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตให้มีการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตให้ถูกต้อง และให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาต แล้วแต่กรณี แจ้งผลการดำเนินการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบภายในระยะเวลาเก้าสิบวัน		ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน โดยครั้งสุดท้ายได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ต่อ สผ. แล้ว โดยได้นำเสนอรายงานฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2568	
	ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ ดังนี้ 3. รูปแบบและกำหนดเวลาในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ (1) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเป็นเอกสาร พร้อมข้อมูลที่ เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกบนอุปกรณ์ตามรูปแบบที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ในจำนวนที่เพียงพอ เพื่อจัดส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ (2) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกำหนดระยะเวลาในการเสนอรายงานสำหรับแต่ละประเภทโครงการ ดังนี้ 2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี 2.2) โครงการประเภทคมนาคม เหมืองแร่และสำรวจผลิตปิโตรเลียม ภายในเดือนสิงหาคมและเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป แล้วแต่กรณี 2.3) โครงการประเภทบริการชุมชนและที่พักอาศัย และพัฒนาแหล่งน้ำและเกษตรกรรมภายในเดือนกันยายนและเดือนมีนาคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี 4. หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดให้เป็นไปตามแบบ ตต.3 (แนบท้ายประกาศ) พร้อมกับตัวอย่างการรายงานผลการตรวจวัด รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับสรุปผลการปฏิบัติ และสรุปประเด็นมาตรการที่ได้ปฏิบัติโดยปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติม และมีข้อมูลต่างๆ สนับสนุนอย่างเพียงพอ 5. หน่วยที่มีความรับผิดชอบในการรวบรวม และระยะเวลาในการดำเนินการรวบรวมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานดังกล่าวเพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินการผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการต้องปรับเปลี่ยนมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหรือวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีเพื่อให้ความเห็นชอบกับมาตรการที่จะเปลี่ยนแปลงก่อน จึงจะสามารถเปลี่ยนแปลงมาตรการหรือวิธีการปฏิบัติดังกล่าวได้	●	กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2559 รวมทั้งได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาตามลำดับ ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน (มีนาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2568) โดยครั้งสุดท้ายได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ต่อ สผ. แล้ว โดยได้นำเสนอรายงานฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2568	 <p>โครงการฯ บางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567</p>

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>6. ให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด นำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการไปใช้ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินโครงการหรือกิจการ และพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่ของตน</p> <p>7. ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจากหน่วยงานของรัฐและสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในภาพรวม พร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ถ้ามี) ไปใช้ประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51/5 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 ได้ออกประกาศไว้ดังนี้</p> <p>ข้อ 1 ยกเลิกความในข้อ 1 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และใช้ข้อความตามนี้แทน</p> <p>“โครงการหรือกิจการ” หมายถึง โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐอนุญาต ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของกก.วล.</p> <p>“คณะกรรมการผู้ชำนาญการ” หมายถึง คณะกรรมการผู้ชำนาญการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งเพื่อทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561</p> <p>“การอนุมัติ หรือการอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ” หมายถึง การที่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุนที่ไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ</p> <p>“มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</p>			

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

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 3 ความถี่ และข้อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 2 ให้เป็นไป ดังนี้</p> <p>(1) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p> <p>(2) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 2 ครั้ง หรือมากกว่านั้น ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p> <p>(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย</p> <p>ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง</p> <p>(4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น</p> <p>(5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง</p> <p>(6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมารัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมิได้ประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการนั้น ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ถือว่าโครงการหรือกิจการนั้นไม่เข้าข่ายตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้”</p> <p>ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 4 (2) 2.1) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณีหากมีการขอขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาดำข้อ 3 (5) ด้วย”</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☐ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอจะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะว่าจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้</p> <p>(4) รูปแบบและลักษณะของการจัดทำ รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ตามแบบ ตต.3</p> <p>ข้อ 5 ให้ยกเลิกเอกสารท้ายประกาศ แบบ ตต.4 ถึงแบบ ตต.19</p> <p>ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>			
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562	<p>มาตรา 7 เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น หรือเพื่อนำไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้เวนคืนตามหมวดนี้</p> <p>ประโยชน์สาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงการผังเมือง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเกษตร การปฏิรูปที่ดิน การจัดรูปที่ดิน การอนุรักษ์โบราณสถานและแหล่งทางประวัติศาสตร์ การอุตสาหกรรม และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <p>มาตรา 8 เมื่อมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินตามมาตรา 7 และจำเป็นต้องสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน โดยในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว อย่างน้อยต้องกำหนดรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) วัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>(2) ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>(3) แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น</p> <p>(4) ระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจ</p> <p>(5) เจ้าหน้าที่เวนคืน</p> <p>(6) แผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน การกำหนดวัดวัดประสงค์ตาม (1) จะกำหนดหลายวัดวัดประสงค์ตามความจำเป็นก็ได้</p> <p>ในกรณีมีเหตุจำเป็น จะแก้ไขเพิ่มเติมวัดวัดประสงค์ตาม (1) ก็ได้ แต่ต้องตรากฎหมายแก้ไขเพิ่มเติม และต้องกระทำภายในกำหนดระยะเวลาตาม (2)</p> <p>ในการจัดทำแผนที่เพื่อกำหนดแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน ให้กรมที่ดินส่งสำเนาแผนที่ระวางที่ดินที่เกี่ยวข้องให้แก่เจ้าหน้าที่ตามที่ดินที่ร้องขอ โดยให้เจ้าหน้าที่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมทั้งปวงที่เรียกเก็บตามประมวลกฎหมายที่ดิน เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงบประมาณจัดสรรเงินค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ เสนอพร้อมกับการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับแผนการดำเนินการที่เจ้าหน้าที่ได้จัดทำ ระยะเวลาการใช้จ่าย และตามกำลังเงินของแผ่นดิน โดยให้นำเงินนอกงบประมาณ หรือเงินรายได้ มาประกอบการพิจารณาด้วย</p> <p>มาตรา 9 ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 (2) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น เพื่อการสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และการรังวัดที่ดิน แต่จะกำหนดเกิน 5 ปี มิได้</p>	●	การพัฒนาโครงการมีบางส่วนของแนวเส้นทางที่จำเป็นต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบันได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยแล้วเสร็จ	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 10 ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการสำรวจเพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาให้แน่ชัดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8 (2)</p> <p>หากเจ้าหน้าที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามวรรคหนึ่ง และยังประสงค์จะทำการสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัดต่อไป ให้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกานั้นจะสิ้นผลใช้บังคับ</p> <p>หากการดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่แล้วเสร็จ และมีได้มีการเสนอให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นใหม่ภายในกำหนดเวลา ถ้าเกิดความเสียหายแก่รัฐเป็นจำนวนเท่าใด ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ไม่ตัดอำนาจในการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ขึ้นใหม่</p> <p>มาตรา 11 ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยนอกจากต้องดำเนินการตามมาตรา 5 แล้ว ให้ปิดประกาศไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(1) ที่ทำการของเจ้าหน้าที่</p> <p>(2) ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ หรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ เฉพาะในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p>(3) สำนักงานที่ดินจังหวัด และสำนักงานที่ดินอำเภอ ในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p>มาตรา 12 ภายในกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน และกระทำการเท่าที่จำเป็น เพื่อทำการสำรวจให้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของทราบถึงกิจการที่จะกระทำล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเข้าทำการสำรวจ และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ ในกรณีที่เกิดความเสียหาย เจ้าของชอบที่จะได้รับเงินค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่กระทำนั้น</p> <p>มาตรา 13 การกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจตามมาตรา 8 (4) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ</p> <p>ในกรณีจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคหนึ่งได้ไม่เกินเก้าสิบวัน</p> <p>การขยายระยะเวลาตามวรรคสอง ให้ทำเป็นประกาศและต้องระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 14 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เข้าทำการสำรวจตามมาตรา 12 ชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนให้ประชาชนทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าหน้าที่ประกาศกำหนด</p> <p>มาตรา 15 ในระหว่างการดำเนินการสำรวจ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทราบถึงที่ดินที่จะเวนคืนแปลงใดแล้ว ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการรังวัด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดที่ดินแปลงนั้นด้วย แต่ต้องแจ้งกำหนดวันเวลาการรังวัดเป็นหนังสือให้เจ้าของที่ดินที่เกี่ยวข้องทราบ และมาชี้ หรือระวางแนวเขต โดยต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่าห้าสิบวัน</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของที่ดินตามวรรคหนึ่งไม่มาชี้หรือระวางแนวเขต หรือมาแต่ไม่ยอมลงชื่อรับรองแนวเขต ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดต่อไปได้โดยไม่ต้องมีการชี้หรือรับรองแนวเขต</p> <p>ในการรังวัดตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่จะทำการรังวัดเอง หรือขอให้เจ้าพนักงานที่ดินทำการรังวัดให้ หรือมอบหมายให้ช่างรังวัดเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยช่างรังวัดเอกชน ทำการรังวัดก็ได้ และให้ถือว่าการรังวัดดังกล่าว เป็นการรังวัดของเจ้าพนักงานที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้เจ้าพนักงานที่ดินอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือตามที่เจ้าหน้าที่หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ</p> <p>การรังวัดตามมาตรานี้ให้นำบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 16 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้กรมที่ดินทราบ และให้เป็นหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวต้องแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับที่ดินนั้นทราบ โดยให้เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบไว้ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ตามวิธีการที่อธิบดีกรมที่ดินกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 18 ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ของรัฐหรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้เฉพาะอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้มาโดยการเวนคืนและการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ของการเวนคืนเดิมต้องเสียไปโดยสิ้นเชิง และวัตถุประสงค์ในการใช้นั้น เป็นวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเหตุในการเวนคืนได้ ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ โดยทำการตกลงกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือที่มีสิทธิใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีกำหนด</p> <p>มาตรา 19 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ หรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดราคาค่าอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน</p> <p>ในกรณีที่มีความจำเป็น เจ้าหน้าที่อาจพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย</p> <p>ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องตามวรรคหนึ่ง หมายถึงผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอสังหาริมทรัพย์อยู่ในแนวเขตพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ถ้าแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งแห่ง เมื่อจะพิจารณากำหนดเงินค่าทดแทน หรือปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใด ให้ผู้บริหารท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง หมายถึงเฉพาะผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น</p> <p>ให้นำความในวรรคสามมาใช้บังคับกับกรณีที่ดินที่แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมท้องที่มากกว่าหนึ่งอำเภอโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน</p> <p>(1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8</p> <p>(2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</p> <p>(3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>(4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ</p> <p>(5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>การกำหนดราคาเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา 21 ให้คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนดราคาค่าอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้แล้วเสร็จ ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และประกาศให้ประชาชนทราบ ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ตามมาตรา 11</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นและคณะกรรมการตามมาตรา 19 ไม่อาจกำหนดราคาค่าอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคสองได้ไม่เกินเก้าสิบวัน โดยทำเป็นประกาศและระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวโดยอนุโลม</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าราคาค่าอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 ได้กำหนดไว้ต่ำหรือสูงเกินไปก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม รัฐมนตรีจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดราคาใหม่ให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นก็ได้ ราคาที่คณะรัฐมนตรีกำหนดดังกล่าวให้ถือว่าเป็นราคาค่าอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนด</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 25 ในระหว่างการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา 19 ประกาศกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเจรจาตกลงซื้อขาย และกำหนดเงินค่าทดแทนได้ในราคาที่ไม่เกินราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการดังกล่าวกำหนด</p> <p>หากเจ้าของตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสัญญาซื้อขายกับเจ้าของโดยเร็วตามแบบที่เจ้าหน้าที่กำหนด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้ ให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว นับแต่วันชำระเงิน</p> <p>มาตรา 31 เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สำหรับอสังหาริมทรัพย์ใดแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินั้นแล้ว</p> <p>มาตรา 36 ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป และปิดประกาศสำเนาของพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติ และรายชื่อเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน โดยเปิดเผย ณ สถานที่ตามมาตรา 11 และสถานที่อื่นตามควรแก่กรณี</p> <p>มาตรา 37 เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารั้วถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้าง โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>ในการเวนคืนที่ดิน ถ้าเจ้าของประสงค์จะให้เวนคืนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดินด้วย ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของเจ้าของ</p> <p>มาตรา 40 เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดแก่บุคคล ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน</p> <p>(2) เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ หรือพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่</p> <p>มาตรา 42 ผู้ซึ่งจะมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 (5) จะต้องเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการเวนคืน</p> <p>มาตรา 45 ในการจ่ายเงินค่าทดแทน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน โดยแจ้งให้เจ้าของนำหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินฉบับเจ้าของมาส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ด้วย พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบด้วยว่า หากเจ้าของไม่มารับเงินภายในกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่จะดำเนินการวางเงินค่าทดแทน</p> <p>การจ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทน ให้กระทำแล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นใช้บังคับ</p> <p>มาตรา 49 ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ผู้ใดไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขายตามมาตรา 25 และเงินค่าทดแทนเพิ่มเติมตามมาตรา 26 วรรคสอง เงินค่าทดแทนที่ได้รับหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง ให้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่ หรือรับเงินที่วางไว้ แล้วแต่กรณี</p> <p>การพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิตามกฎหมาย และผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการตีราคาอสังหาริมทรัพย์จำนวนไม่น้อยกว่าห้าคน เป็นผู้พิจารณาและเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ และให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการดังกล่าว</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ



☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>ในกรณีที่มีเหตุจำเป็น คณะกรรมการไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง ให้คณะกรรมการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปอีกก็ได้ แต่ต้องเสนอต่อรัฐมนตรีก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง และรัฐมนตรีจะอนุญาตให้ขยายครั้งเดียวหรือหลายครั้งก็ได้ แต่เมื่อรวมเวลาที่ขยายแล้วต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคสอง รัฐมนตรีจะวางระเบียบกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอนก็ได้</p> <p>มาตรา 50 ในกรณีที่เจ้าของไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา 49 หรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสองแล้ว เจ้าของยังไม่ได้รับคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับความวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้จ่ายเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 วรรคสอง หรือวันที่จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง จนถึงวันที่จ่ายเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้น ในกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นตามกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าหน้าที่วางเงินตามมาตรา 46 ในกรณีเช่นนั้น การคำนวณดอกเบี้ยให้คิดถึงวันที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้เจ้าของมารับเงินค่าทดแทนนั้น</p> <p>ดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์หรือรัฐมนตรีมิได้เสนอความเห็น หรือสั่งการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมิได้ดำเนินการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสาม เมื่อชำระให้เจ้าของแล้วให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่</p> <p>ปัจจุบันได้มีการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้</p> <p>พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 :</p> <p>มาตรา 3 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี</p> <p>มาตรา 4 ที่ดินจะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี</p> <p>มาตรา 6 เขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี และอำเภอดำมะรง อำเภอดำม่วง จังหวัดกาญจนบุรี มีส่วนที่แคบที่สุดสี่ร้อยเมตร และส่วนกว้างที่สุดหนึ่งหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยเมตร ทั้งนี้ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้</p>			

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการกิจการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บขนหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้</p> <p>(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน</p> <p>(3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้</p> <p>(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ</p> <p>มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ</p> <p>(1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการทิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p>	●	<p>การดำเนินการก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ อย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะ และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด</p>	 <p>รถฉีดพรมน้ำ</p>  <p>ระบบบำบัดน้ำเสีย</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติ การสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>(2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลืนเสียความรื้อนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเขม่าเถ้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำรางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p>มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p> <p>ปัจจุบันได้มีการกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>การจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ตามมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) :</p> <p>1. การจัดการสุขาภิบาลสถานที่ : พื้นที่ส่วนกลางและบริเวณโดยรอบ</p> <p>1.1 ควรปรับวางผังอาคารที่พัก / ห้องพัก ในแนวทิศเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นทิศทางแสงแดด และลมธรรมชาติ เพื่อช่วยให้แสงแดดส่องถึง ไม่ให้เกิดการอับชื้น และมีการระบายอากาศที่ดี นอกจากนี้ ควรจัดแบ่งกลุ่มแรงงานที่มีการทำงานร่วมกัน ให้มีโซนสถานที่พัก สถานที่รับประทานอาหาร สถานที่อาบน้ำของแรงงานเดียวกัน ตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อลดความแออัด</p> <p>1.2 จัดให้มีรั้วรอบสถานที่ก่อสร้าง (Site) และแคมป์คนงาน (Camp) ที่แข็งแรง มีอาณาเขตที่ชัดเจน กำหนดทางเข้า-ออก และวางระบบรักษาความปลอดภัย ร่วมกับการตรวจสอบ / คัดกรองการเข้า-ออกประจำวัน การเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อดำเนินการตามมาตรการการควบคุมโรค และป้องกันผลกระทบระหว่างคนในแคมป์กับชุมชนโดยรอบ กรณีที่พักอาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง ต้องจัดให้มีทางเดินเข้า-ออกที่พักอาศัยที่ไม่ให้ผ่านเขตอันตราย หรือติดตั้งอุปกรณ์กัน พร้อมแสดงป้าย / เครื่องหมายเตือนที่เข้าใจง่ายและเห็นได้ชัดเจน</p> <p>1.3 ติดตั้งอ่างล้างมือพร้อมสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ พร้อมป้ายแสดงข้อความให้ล้างมือก่อนเข้าไปในพื้นที่ส่วนกลาง หรือก่อนการใช้อุปกรณ์ส่วนรวมให้ครอบคลุมทุกจุด เช่น ที่กินอาหาร ตู้น้ำดื่ม ตู้น้ำหยอดเหรียญ เครื่องซักผ้า ร้านค้า-ร้านขายอาหารในแคมป์ หน้าห้องน้ำ-ห้องส้วม</p> <p>1.4 ทำความสะอาดเพื่อฆ่าเชื้อโรคด้วยน้ำสบู่ / ผงซักฟอก น้ำยาทำความสะอาด หรือน้ำยาฆ่าเชื้อ เช็ด ทำความสะอาดอุปกรณ์ที่มีการสัมผัสร่วมกัน บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง ห้องน้ำ-ห้องส้วม และพื้นที่ที่ใช้ร่วมกัน เช่น พื้น โตะ ที่นั่งรับประทานอาหาร ลิฟต์ ลูกบิดประตู กลอนประตู ก๊อกน้ำ ราวจับ สวิตช์ไฟ พื้นผิว อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือในช่วงที่มีคนใช้งานจำนวนมาก</p> <p>1.5 การกำหนดมาตรการ และดำเนินการคัดแยกขยะ การรวบรวมขยะ การฆ่าเชื้อโรค และเก็บขนขยะมูลฝอย หรือขยะติดเชื้อ (ในกรณีมีการจัดทำสถานที่กักตัว Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือสถานที่ Community Isolation ภายในสถานประกอบการ) เพื่อนำไปกำจัดทุกวัน</p>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดการสุขาภิบาลภายในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างอย่างถูกหลักสุขาภิบาล อาทิ การวางผังอาคารที่ไม่แออัด การจัดให้มีรั้วรอบที่พักคนงาน การจัดถังรองรับขยะมูลฝอย รวมทั้งประสานงานให้องค์กรบริหารส่วนตำบลมาเก็บขนไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	 รั้วรอบบ้านพักคนงาน  ถังรองรับขยะมูลฝอย

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติ การสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>1.6 สำรวจสภาพการจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล ให้มีการบำบัดอย่างถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ชุมชน ไม่ให้มีน้ำท่วมขังเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์แมลงพาหะนำโรค</p> <p>1.7 จัดให้มีสถานที่พักสำรอง ที่แยกต่างหากจากที่พักประจำ เพื่อใช้กักตัว (Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือใช้สำหรับรับคนงานเข้ามาใหม่</p> <p>2. ห้องพัก</p> <p>2.1 พื้นที่ห้องพักมีขนาดไม่น้อยกว่า 3 ตารางเมตรต่อ 1 คน และให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และจัดห้องพักให้มีปริมาณเพียงพอกับจำนวนคนงาน</p> <p>2.2 ที่พักคนงานที่สร้างติดต่อกันทุกระยะ 45 เมตร ต้องเว้นให้มีช่องว่างขนาดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร คั่นตลอดความลึกของที่พักอาศัย</p> <p>2.3 จัดให้มีการระบายอากาศในห้องพัก โดยออกแบบประตู หน้าต่าง หรือช่องระบายอากาศ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง ทั้งนี้อาจติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการระบายอากาศ เช่น พัดลม หรือพัดลมดูดอากาศ และเปิดประตู หน้าต่าง เพื่อให้อากาศถ่ายเท</p> <p>2.4 มีการทำความสะอาดที่พักระหว่างสัปดาห์ และเปิดหน้าต่าง ประตู ให้แสงแดดส่อง เพื่อฆ่าเชื้อโรค</p> <p>3. ห้องส้วม</p> <p>3.1 สภาพห้องส้วมมีความปลอดภัย แยกเพศชายและหญิง แข็งแรง สามารถใช้งานได้ดี ทำด้วยวัสดุที่สามารถรักษาความสะอาดได้ง่าย มีอ่างล้างมือพร้อมสบู่ และน้ำสะอาดใช้อย่างเพียงพอ</p> <p>3.2 จำนวนห้องส้วมต้องเพียงพอกับจำนวนคนงานที่ใช้ ประมาณ 1 ห้องต่อ 25 คน มีบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับปริมาณการใช้ และมีการสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกตามระยะเวลา ไม่ให้ล้นออกสู่ทางระบายน้ำทิ้ง</p> <p>3.3 ขนาดของห้องส้วมแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร พื้นห้องส้วมต้องมีความลาดเอียง เพื่อให้มีการระบายน้ำได้ดี ไม่เกิดการท่วมขัง กรณีมีถึงขยะ ควรมีฝาปิด เก็บขยะแล้วผูกปากถุงให้แน่น นำไปทิ้งยังจุดรวมขยะทุกวัน โดยจะต้องมีการล้างทำความสะอาดถังขยะอย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง</p> <p>3.4 มีช่องระบายอากาศไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง หรือมีพัดลมระบายอากาศ และมีแสงสว่างไม่น้อยกว่า 100 ลักซ์ หรือสว่างพอมองเห็นลายมือได้ชัดเจน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุขณะใช้ส้วม</p> <p>3.5 ให้มีการทำความสะอาดห้องส้วมเป็นประจำทุกวัน โดยเน้นให้มีการทำความสะอาดสุขภัณฑ์ที่ใช้ร่วมกันบ่อยๆ เช่น ลูกบิด กลอนประตู ก๊อกน้ำ สวิตช์ไฟ ราวจับ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และดูแลไม่ให้น้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว เอะอะพื้นที่โดยรอบ</p> <p>3.6 มีป้ายแสดงข้อความเตือน เรื่อง สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในขณะที่ใช้งานในห้องส้วม และการล้างมือทุกครั้งหลังการใช้ห้องส้วม</p> <p>4. สถานที่อาบน้ำ / ห้องอาบน้ำ</p> <p>4.1 จัดให้มีสถานที่อาบน้ำแยกเป็นสัดส่วน ชาย-หญิง และมีน้ำใช้ที่สะอาดเพียงพอ และมีการทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน</p> <p>4.2 พื้นสถานที่อาบน้ำทำด้วยวัสดุที่สามารถล้างทำความสะอาดง่าย มีความลาดเอียง ไม่น้อยกว่า 1 ใน 100 ส่วน และมีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>4.3 สนับสนุนให้คนงานใช้ของใช้ส่วนตัว ไม่ใช่สิ่งของร่วมกับผู้อื่น โดยการใช้ฝักบัว หรือการใช้ถังอาบน้ำส่วนตัว และงดเว้นการใช้อ่างคอนกรีตรองน้ำให้คนงานตากอาบด้วยกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อจากน้ำมูก น้ำลาย ปนเปื้อนกับน้ำที่ใช้อาบ หรือการสัมผัสใกล้ชิดระหว่างบุคคล หรือสิ่งของ</p> <p>4.4 จัดให้มีการป้องกันการติดโรค ด้วยการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล การจำกัดจำนวนคน หรือเหลื่อมเวลาในการเข้าไปใช้สถานที่อาบน้ำ</p> <p>4.5 กรณีที่มีการจัดห้องน้ำหรือห้องอาบน้ำเป็นแต่ละห้อง ควรมีขนาดพื้นที่ของห้องแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>5. การจัดการขยะ</p> <p>5.1 จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด พร้อมใช้งาน มีการคัดแยกขยะ และมีการทำความสะอาดถังขยะและบริเวณจุดรวบรวมเป็นประจำ</p> <p>5.2 การรวบรวมขยะมูลฝอยทั่วไปใส่ถุงขยะ มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งในจุดรวบรวมขยะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดเตรียมไว้ เพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกต้อง สำหรับขยะในบริเวณที่พักกักตัว ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือ สถานที่แยกกักในชุมชน ให้มีการดำเนินการเพื่อป้องกันการแพร่กระจายเชื้อโรค ตามคำแนะนำ</p> <p>5.3 จัดให้มีจุดรวบรวมขยะ และพักขยะ มีขนาดรองรับปริมาณที่เพียงพอ (3 เท่าของขยะที่เกิดขึ้นแต่ละวัน ไม่น้อยกว่า 2.40 ลิตร/คน/วัน) ตั้งอยู่ในบริเวณที่ขนย้ายสะดวก และมีการจัดการให้มีการขนไปกำจัดทุกวัน ไม่ตกค้าง และดูแลไม่ให้มีน้ำขัง หรือน้ำไหลนองในพื้นที่โดยรอบจุดรวบรวมขยะ เพื่อป้องกันสัตว์แมลงพาหะนำโรค และเหตุเดือดร้อนรำคาญ</p> <p>6. น้ำเสียและสิ่งปฏิกูล</p> <p>6.1 จัดให้มีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>6.2 ท่อและบ่อเกรอะหรือถังเก็บสิ่งปฏิกูลอยู่ในสภาพดี ไม่แตก หรือรั่วซึม มีท่อระบายอากาศ</p> <p>6.3 มีการสูบล้างตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่ปล่อย หรือตักอุจจาระ หรือน้ำจากบ่อเกรอะสู่ภายนอกโดยตรง</p> <p>6.4 การระบายน้ำทิ้งจากน้ำใช้ของสำนักงานชั่วคราว ของบ้านพักคนงาน ซึ่งต้องมีทางระบายน้ำที่เพียงพอสำหรับจำนวนผู้ใช้น้ำแต่ละวัน ประมาณ 150 ลิตร/คน/วัน ระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะโดยมีบ่อพักขยะเพื่อเก็บขยะออกด้วย</p> <p>6.5 บริเวณอาคารสำนักงาน บ้านพักคนงาน ต้องไม่ให้มีน้ำท่วมขังใต้อาคาร ซึ่งเป็นสาเหตุของน้ำเน่าเหม็น หรือเป็นที่เพาะพันธุ์ยุง อันเป็นพาหะของโรคภัยต่างๆ เช่น โรคไข้เลือดออก</p> <p>7. การดูแลสุขอนามัยและพฤติกรรมที่เหมาะสม</p> <p>7.1 สังเกตอาการของตนเอง หากพบว่ามิใช่ หรือวัดอุณหภูมิได้ตั้งแต่ 37.5 องศาเซลเซียส หรือมีอาการไอ น้ำมูก เจ็บคอ จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หายใจเร็ว หายใจเหนื่อย หรือหายใจลำบาก อย่างใดอย่างหนึ่ง และอาจมีอาการท้องเสียร่วมด้วย ให้หยุดปฏิบัติงาน แจ้งหัวหน้างาน และพบแพทย์ทันที</p> <p>7.2 หลีกเลี่ยงไปในพื้นที่เสี่ยง หรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่เชื้อ</p> <p>7.3 สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย อุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แขนใส่ครอบ หน้า (Face Shield) ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ</p> <p>7.4 หมั่นล้างมือด้วยสบู่และน้ำ หรือเจลแอลกอฮอล์บ่อยๆ หลังจากหยิบจับสิ่งของ หรือจุดที่มีการสัมผัสร่วมกัน ก่อนรับประทานอาหาร ภายหลังใช้ส้วม หลีกเลี่ยงการสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น ดูแลสุขภาพให้แข็งแรง และดูแลรักษาสุขอนามัยส่วนบุคคล เมื่อกลับถึงบ้านควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที</p> <p>7.5 ขณะปฏิบัติงานและระหว่างพัก ควรเว้นระยะห่างระหว่างบุคคลอย่างน้อย 1 เมตร งดหรือเลี่ยง การพูด ตะโกน โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในพื้นที่แคบ หรือมีการระบายอากาศไม่ดี</p> <p>7.6 ไม่ควรรับประทานอาหารในพื้นที่ปฏิบัติงาน</p> <p>7.7 ไม่ใช้อุปกรณ์หรือสิ่งของร่วมกัน เช่น แก้วน้ำ จาน ช้อน ผ้าเช็ดมือ ชุดปฏิบัติงาน เป็นต้น</p> <p>7.8 พนักงานทำความสะอาด พนักงานเก็บรวบรวมขยะ ต้องป้องกันตนเอง โดยสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย สวมถุงมือ ผ่ากันเปื้อน รองเท้าพื้นยางหุ้มแข้ง ใช้ที่คีบยาวเก็บขยะใส่ถุง มัดปากถุงให้มิดชิด นำไปรวบรวมไว้ที่พักขยะ หลีกเลี่ยงการใช้มือสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น หลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำ และเมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวัน หากเป็นไปได้ ควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที</p> <p>7.9 ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ไ้รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจารถรั่วไหลลงบนถนน</p> <p>ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่นำรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจะชำระค่าปรับ</p> <p>มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำได้ด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ</p> <p>ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป</p> <p>มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น</p> <p>มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ</p> <p>มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย</p> <p>มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถานสาธารณะ</p> <p>มาตรา 34/3 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการคัดแยก เก็บขน และการกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในสถานที่เอกชนที่เปิดให้ประชาชนเข้าไปได้</p> <p>(2) กำหนดวิธีการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย</p> <p>(3) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการบริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือเอกชนที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบหมายให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามมาตรา 34/2 ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เพื่อให้ถูกต้องด้วยสุลักษณะ</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นในการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยราชการส่วนท้องถิ่นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท้องถิ่นตารวรรคหนึ่งด้วย ทั้งนี้ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่จัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยตามที่มีสาธารณะและสถานสาธารณะให้เพียงพอและถูกสุลักษณะ</p>	●	กิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้ดำเนินการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลพร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจรจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางที่ใช้ลำเลียงขนส่งเศษมวลดินและวัสดุก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสะอาดผิวจราจรป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการรวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น	 <p>รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง</p>  <p>ห้องน้ำ-ห้องส้วม</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐


ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ


◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	<p>มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง</p> <p>มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน</p> <p>ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 14 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานและแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน</p> <p>มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน</p> <p>การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>มาตรา 17 ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ</p> <p>มาตรา 19 ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานประกอบกิจการ ให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคารสถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่านั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8</p> <p>การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า</p> <p>มาตรา 20 ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22</p> <p>มาตรา 21 ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหารแจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</p>	<div>●</div>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด</p>	<div></div> <p>เจ้าหน้าที่ จป.</p>

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

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า</p> <p>มาตรา 22 ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและดูแลรักษาอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งให้สามารถใช้งานได้ ตามสภาพและลักษณะของงานตลอดระยะเวลาทำงาน</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่า ลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกลักษณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน</p> <p>มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการประเมินอันตราย</p> <p>(2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง</p> <p>(3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>(4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p> <p>มาตรา 34 ในกรณีที่สถานประกอบกิจการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต</p> <p>(2) กรณีที่สถานประกอบกิจการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบกิจการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุ อันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ</p> <p>(3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้างแจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้างส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วยการแจ้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและเมื่อพนักงานตรวจความปลอดภัยได้รับแจ้งแล้ว ให้ดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการป้องกันอันตรายโดยเร็ว</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.2559)</p> <p>หมวด 2 แสงสว่าง</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องใช้หรือจัดให้มีฉาก แผ่นฟิล์มกรองแสง หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะที่ทำงาน ในกรณีที่ไม่อาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาทำงาน</p> <p>หมวด 3 เสียง</p> <p>ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (impact or impulse noise) เกิน 140 เดซิเบล หรือได้รับสัมผัสเสียงที่มีระดับเสียงต่อเนื่องแบบคงที่ (continuous steady noise) เกินกว่า 115 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (Time Weighted Average-TWA) มิให้เกินมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 ภายในสถานประกอบกิจการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 8 นายจ้างต้องให้ลูกจ้างหยุดทำงานจนกว่าจะได้ปรับปรุงหรือแก้ไขให้ระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยการควบคุมที่ต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียงหรือบริหารจัดการเพื่อควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างจะได้รับให้ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด และจัดให้มีการปิดประกาศและเอกสารหรือหลักฐานในการดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขดังกล่าวไว้ เพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาทำงาน เพื่อลดระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลแล้ว โดยให้อยู่ในระดับไม่เกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และข้อ 8การคำนวณระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 10 ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจน</p> <p>ข้อ 11 ในกรณีที่สภาวะการทำงานในสถานประกอบกิจการมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานแปดชั่วโมงตั้งแต่ 85 เดซิเบลเอขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการอนุรักษ์การได้ยินในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>หมวด 4 อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความเหมาะสมกับลักษณะงานตลอดเวลาทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานที่มีระดับความร้อนเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือสำหรับป้องกันความร้อน</p> <p>(2) งานที่มีแสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาโดยตรง ให้สวมใส่แว่นตาลดแสงหรือกระบังหน้าลดแสง</p> <p>(3) งานที่ทำในสถานที่มืด ทึบ และคับแคบ ให้สวมใส่หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่าง</p> <p>(4) งานที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ปลั๊กลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียง</p> <p>ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 ก่อนเริ่มงานก่อสร้างไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ให้นายจ้างแจ้งแจ้งข้อมูลงานก่อสร้างดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>(1) งานอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตรหรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร</p> <p>(2) งานอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป</p> <p>(3) งานสะพานที่มีความยาวระหว่างกึ่งกลางตอม่อแรกถึงกึ่งกลางตอม่อสุดท้ายตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป งานสะพานข้ามทางแยกหรือทางยกระดับ สะพานกลับรถ หรือทางแยกต่างระดับ</p> <p>(4) งานขุด งานซ่อมแซม หรืองานรื้อถอนระบบสาธารณูปโภคที่ลึกตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป</p> <p>(5) งานอุโมงค์หรือทางลอด</p> <p>(6) งานก่อสร้างอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่อธิบดีกำหนด</p> <p>ซึ่งอย่างน้อยต้องกำหนดให้แจ้งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องดำเนินการให้พื้นที่ทำงานก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุในงานก่อสร้างได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจความปลอดภัยในการทำงาน ก่อนการทำงาน และขณะทำงานทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องจัดให้มีการรักษาความสะอาดในบริเวณเขตก่อสร้าง โดยจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย และแยกของเหลือใช้ หรือขยะทิ้งที่เป็นอันตรายและไม่เป็นอันตราย</p> <p>ข้อ 7 ในกรณีที่จะต้องมีการขนย้ายดินที่ขุดออกจากเขตก่อสร้าง นายจ้างต้องจัดให้มีสถานที่เก็บกองดินที่จะขนย้ายอย่างเหมาะสม และต้องกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายอันเกิดจากการเก็บกองดิน รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นต่างระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 10 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไฟฟ้าดับ</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องติดป้ายเตือนอันตราย สัญญาณแสงสีส้ม ณ ทางเข้าออกของยานพาหนะทุกแห่ง และจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในขณะที่มียานพาหนะเข้าออกเขตก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องติดป้ายแสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความช่วยเหลือในยามฉุกเฉิน เช่น โรงพยาบาล หน่วยงานดับเพลิง หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย ที่ใกล้ที่สุดไว้ ณ เขตก่อสร้างให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 13 นายจ้างต้องติดหรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใช้ยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

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

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

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

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖


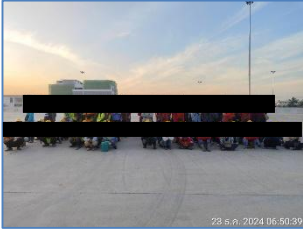
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

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

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

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

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

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พ.ศ.2485 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2507	หมวด 3 การบำรุงรักษา มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้าง แก้วไข หรือต่อเติมสิ่งก่อสร้าง หรือปลูกปักสิ่งใด หรือทำการเพาะปลูก รุกกล้าทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือเขตพนัง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายช่างชลประทาน ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน นอกจากผู้ที่ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งให้รื้อถอนสิ่งที่รุกกล้านั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่การชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อให้สิ่งรุกกล้าพ้นไปจากทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือเขตพนังได้ มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการอันเป็นการกีดขวางทางน้ำชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายช่างชลประทาน ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนนอกจากที่ผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งรื้อถอนสิ่งกีดขวางนั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่ชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดให้สิ่งกีดขวางพ้นไปจากทางน้ำชลประทานได้ มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดขุดคลองหรือทางน้ำมาเชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือมาเชื่อมกับทางน้ำอื่นที่เชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหล อันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย ผู้ฝ่าฝืนนอกจากจะได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ศาลจะสั่งให้ปิดถมคลองหรือทางน้ำนั้นมิให้รั่วไหลต่อไปก็ได้ เพื่อป้องกันอันตรายอันอาจเกิดแก่การชลประทาน อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวในวรรคแรกปิดถมทางน้ำนั้น หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อมิให้น้ำรั่วไหลได้ต่อไป หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้เจ้าพนักงานจัดการได้ทันที และถ้าจำเป็นจะต้องใช้ที่ดินเพื่อการนี้ ก็ให้มีอำนาจใช้ที่ดินริมคลองหรือริมทางน้ำได้เท่าที่จำเป็น ค่าใช้จ่ายในการนี้รวมทั้งค่าเสียหายที่จะต้องชดใช้ให้แก่เจ้าของที่ดิน ให้คิดเอาจากผู้ฝ่าฝืนทั้งสิ้น คลองหรือทางน้ำใดที่ทำให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหลอันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทานมาก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ เมื่ออธิบดีเห็นสมควรก็ให้มีอำนาจดำเนินการตามความในวรรคสองได้ โดยอนุโลม	●	โครงการตอน 4, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 และ 23 มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำในความรับผิดชอบของกรมชลประทาน ซึ่งโครงการแต่ละตอนได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้าง พร้อมทั้งสำเนาแบบก่อสร้างให้กรมชลประทานทราบ รวมทั้งมีการหารือเพื่อแก้ไขแบบก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน และได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างจากกรมชลประทานแล้ว รวมทั้งมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ภาคผนวก ง
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560	มาตรา 113 ห้ามมิให้ผู้ใดมีหรือวางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำ แม่น้ำ หรือทำเลทอดสมोजอดเรือใดๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาต และต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด แต่บัญญัติที่ว่านี้ไม่ใช้ตลอดถึงทุ่นและเครื่องหมาย หรือเครื่องผูกจอดเรือของกระทรวงทหารเรือ ซึ่งจอดไว้ชั่วคราวในลำน้ำสำหรับการตรวจเซอร์เวย์ทำแผนที่ มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือเก็บสินค้าหรือเรือชนิดใดๆ ที่คล้ายเรือเก็บสินค้า ซึ่งใช้เป็นเรือทุ่น หรือสำหรับบรรจุสิ่งของต่างๆ ทอดสมออยู่เป็นการประจำในน่านน้ำ ลำแม่น้ำ หรือทำเลทอดสมोजอดเรือตำบลใดๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาต และต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด มาตรา 115 ทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ ซึ่งจะได้รับอนุญาตตามความในมาตรา 113 นั้น ให้ใช้สำหรับเรือของผู้ที่ได้รับอนุญาตฝ่ายเดียว ถ้าเรืออื่นจะอาศัยใช้ผูกจอด ต้องได้รับอนุญาตของผู้นั้นก่อนจึงทำได้ มาตรา 116 ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 113 มาตรา 114 หรือมาตรา 115 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันละ ห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จะสั่งให้รื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายทุ่น หรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรื่อนั้นด้วยก็ได้ มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดลงล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยกฎกระทรวงดังกล่าวจะต้องระบุลักษณะของอาคาร และการล่่วงล้าที่เพิงอนุญาตได้ไว้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จด้วย	●	โครงการตอน 1, 2, 3, 5 และ 6 มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า ซึ่งโครงการแต่ละตอนได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้าง พร้อมทั้งสำเนาแบบก่อสร้างให้กรมเจ้าท่าทราบ รวมทั้งมีการหารือเพื่อแก้ไขแบบก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า และได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างจากกรมเจ้าท่าแล้ว รวมทั้งมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ภาคผนวก ค

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>เมื่อผู้ขออนุญาตยื่นคำขอถูกต้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และลักษณะที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงตามวรรคสองแล้ว เจ้าท่าต้องอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวงดังกล่าว</p> <p>มาตรา 117 ทวิ ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดตามมาตรา 117 ต้องเสียค่าตอบแทน เป็นรายปี ตามวิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าสิบบาท และถ้าเป็นอาคารหรือสิ่งอื่นใดซึ่งมีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจให้เสียเป็นสองเท่า ของอัตราดังกล่าว</p> <p>การกำหนดค่าตอบแทนตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงสภาพของแต่ละท้องที่ และประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับ</p> <p>ค่าตอบแทนที่เก็บได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ตกเป็นของกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณี ที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร จะออกกฎกระทรวงยกเว้น หรือลดหย่อนค่าตอบแทนให้หน่วยงานหรือบุคคลใดก็ได้</p> <p>มาตรา 118 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้ว ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับ โดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดในอัตราไม่น้อยกว่าตารางเมตรละหนึ่งพันบาท แต่ไม่เกินตารางเมตรละสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องระวางโทษปรับรายวัน วันละไม่เกิน ตารางเมตรละสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องระวางโทษปรับรายวันวันละไม่เกินตารางเมตรละ สองหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าท่า ตามมาตรา 118 ทวิ วรรคหนึ่ง หรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง โดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว</p> <p>มาตรา 118 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้วปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ให้เจ้าท่ามีคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าว รื้อถอนหรือแก้ไขอาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้นให้เสร็จสิ้นโดยถูกต้อง ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งปี เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใด ให้เจ้าท่าปิดคำสั่งดังกล่าวไว้ ณ อาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้น</p> <p>เมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่งแล้ว ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสิ่งอื่นใดดังกล่าว ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า ให้เจ้าท่ามีอำนาจรื้อถอน หรือแก้ไขอาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้นได้ทันที และห้ามมิให้ ผู้ใดใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นทั้งหมดหรือบางส่วน จนกว่าจะได้รื้อถอนหรือแก้ไขแล้วเสร็จ โดยเจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมดของเจ้าท่า ในกรณีที่ต้องรื้อถอนเพียงบางส่วน หากการรื้อถอนนั้นมีผลให้ส่วนที่ไม่ต้องรื้อถอนได้รับความเสียหาย ด้วยประการใด ถ้าการรื้อถอนนั้นได้กระทำตามวิธีที่วิญญูชนพึงกระทำแล้ว เจ้าท่าไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้เจ้าท่ามีอำนาจเข้าไปในสถานที่ของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่อยู่ต่อเนื่องกับอาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ต้องรื้อถอนหรือแก้ไขได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้น ถึงพระอาทิตย์ตก เว้นแต่ในกรณีที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ก็ให้มีอำนาจดำเนินการต่อไปภายหลังพระอาทิตย์ตกได้</p> <p>ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง เมื่อเจ้าท่าได้ดำเนินการรื้อถอนหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นแล้ว ให้เจ้าท่ามีอำนาจยึดและเก็บรักษาไว้ หรือขายและถือเงินไว้แทนได้ เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนหรือแก้ไข และการขายแล้วเหลือเท่าใด ให้ตกเป็นรายได้ของแผ่นดิน</p> <p>ในการดำเนินการของเจ้าท่าตามมาตรานี้ หากเจ้าท่าได้ปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้น จะเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าท่ามิได้ และเจ้าท่าไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางวินัย แต่ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิผู้ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย จากทางราชการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่</p> <p>มาตรา 118 ตรี ในกรณีที่มิชำระค่าตอบแทนตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 117 ทวิ ให้เสียเบี้ยปรับอีกหนึ่งเท่าของเงินค่าตอบแทนที่ค้างชำระ</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>มาตรา 118 จัตวา เจ้าท่า เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ผู้ใดได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากบุคคลใดๆ ว่ามีผู้ฝ่าฝืนมาตรา 117 ถ้ามิได้ดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรา 118 ทวิ ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ให้สันนิษฐานว่าผู้นั้นกระทำความผิดวินัยอย่างร้ายแรง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจดำเนินการได้ และได้รายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อสั่งการ หรือแก้ไขปัญหาลแล้ว ในกรณีเช่นนั้นให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศถึงเหตุดังกล่าว ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไปทุกสามเดือนจนกว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ</p> <p>สำหรับกฎกระทรวงที่ใช้ประกอบในการพิจารณาขออนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่งล้าลำน้ำ ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้</p> <p>กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 36 ก วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2537)</p> <p>ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้</p> <p>“ล่งล้าลำแม่น้ำ” หมายความว่า ล่งล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p> <p>ข้อ 2. ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งล้าลำแม่น้ำ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาต พร้อมด้วยหลักฐานและเอกสาร ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้านและภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายบัตร ประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ</p> <p>(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มี อำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่าน น้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p> <p>(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้าลำแม่น้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธิตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรอง เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้า ลำแม่น้ำนั้นจะมีขนาดเล็ก และโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธารับรอง</p> <p>(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง</p> <p>(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้าลำแม่น้ำตั้งอยู่ รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด</p> <p>(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยการ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p> <p>(7) หลักฐานหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน นิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และหลักฐานเอกสารตามวรรคหนึ่ง (2) (3) (4) (5) (6) และ (7)</p> <p>ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)</p> <p>ข้อ 3 ผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งล้าลำแม่น้ำต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>ข้อ 4 ลักษณะของอาคารและการล่องลำที่พึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้</p> <p>1) ท่าเทียบเรือ</p> <p>ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโพร่งระหว่าง เสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร</p> <p>ข. พื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทับตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น</p> <p>ค. ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลิกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตราकिनน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและ ลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 3 ของความกว้างของแม่น้ำ</p> <p>ง. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็น แนวตรงยื่นจากฝั่ง</p> <p>จ. ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอย หรือเดินผ่านชายหาด</p> <p>2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ</p> <p>ก. สะพานปรับระดับต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวลูกกรงที่แข็งแรง ทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1:2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด</p> <p>ข. โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทาน และมีความปลอดภัย มีอัตราการลอยตัวสูง โดยเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรงที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ</p> <p>3) สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง</p> <p>ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง</p> <p>ข. ต้องมีความสูงและความกว้างของช่องลอดใต้สะพานตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>4) ท่อหรือสายเคเบิล</p> <p>ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อหรือสายเคเบิลพ่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน</p> <p>ข. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า หรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุด เพื่อมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ</p> <p>5) เชือกกันน้ำเซาะ</p> <p>ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง</p> <p>ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปใน น้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น</p> <p>ค. ความลาดชันของเชือกกันน้ำเซาะไม่เกิน 1:3 โดยแนวสันเชือกด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดิน สำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบหรืออาจเป็น อันตรายต่อการเดินเรือ เชือกต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา</p> <p>6) คานเรือ แนวรางรองรับเรือต้องยาวยื่นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่คานเรื่อนั้นจะสามารถรับซ่อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด</p> <p>7) โรงสูบน้ำ</p> <p>ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด</p> <p>ข. การต่อท่อสูบน้ำ เมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร</p> <p>ข้อ 5 เจ้าท่าอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ไม่มีลักษณะตามข้อกำหนดในข้อ 4 เป็นการเฉพาะรายได้ และเมื่อเจ้าท่าได้อนุญาตแล้ว ให้ประกาศลักษณะของอาคารหรือลักษณะของการล่องลำลำแม่น้ำนั้นในราชกิจจานุเบกษาและให้ถือเป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตต่อไปได้</p>			

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระราชพิธีกราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	ข้อ 6 อาคารและการล่องลำลำแม่น้ำ นอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 4 และข้อ 5 จะอนุญาตไม่ได้ เว้นแต่เป็นของทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจและปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ ข้อ 7 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำมีดังต่อไปนี้ (1) ลักษณะหรือสภาพของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำต้องไม่เป็นอันตรายต่อการ เดินเรือ หรือทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องมีลักษณะของ อาคารและการล่องลำที่พึงอนุญาตได้ตามข้อ 4 และข้อ 5 (3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องไม่อยู่ในเขตพื้นที่			
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	มาตรา 22 การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะที่เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล (3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม (4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย (5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มีตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย มาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล (3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น (4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอรัฐที่ได้มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล (5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (6) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล	●	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการได้มีการรวบรวมข้อมูลบุคคลอื่นเฉพาะที่ร้องเรียนว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

○

◐

⊗

⊖

ปฏิบัติ

ไม่ปฏิบัติ

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

ไม่สามารถประเมินผลได้

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่น ให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26</p> <p>ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่ตามมาตรา 21 และการแจ้งรายละเอียดตามมาตรา 23 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว</p> <p>(2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรานี้ เว้นแต่กรณีที่นำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อครั้งแรก และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p>มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p> <p>(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ</p> <p>(ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่ใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26</p> <p>บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 30 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม</p> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมายหรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไม้อาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ</p> <p>คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลาตามวรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้</p> <p>มาตรา 31 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งมีสิทธิ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นเมื่อสามารถทำได้โดยวิธีการอัตโนมัติ</p> <p>(2) ขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นโดยตรง เว้นแต่โดยสภาพทางเทคนิคไม่สามารถทำได้</p> <p>ข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (3) หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลอื่นที่กำหนดในมาตรา 24 ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งจะใช้กับการส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้ หรือการใช้สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอด้วยเหตุผลดังกล่าว ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย (2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. ข้อบังคับ / หลักเกณฑ์ 2.1 ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90	ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90 ว่าด้วยการขออนุญาต การอนุญาต และเงื่อนไขในการอนุญาต เพื่อชักน้ำหรือวิดน้ำ หรือเดินเรือในคลองรับน้ำ หรือปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างในบริเวณหรือในคลองประปา หรือบริเวณคลองรับน้ำในเขตการประปานครหลวง และจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2534 ข้อ 4 ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างลงในเขตคลองประปาหรือคลองน้ำรับน้ำ จะต้องยื่นคำขอตามแบบที่กำหนดต่อการประปานครหลวง พร้อมด้วยหลักฐานประกอบการขออนุญาต ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ 1) ต้องยื่นแบบแปลนและรายการคำนวณ สิ่งก่อสร้างที่จะขอปลูกสร้างจำนวน 5 ชุด ในกรณีขออนุญาตสร้างสะพานข้ามคลองประปา สะพานที่จะขอปลูกสร้างจะต้องเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก (Reinforced Concrete) หรือคอนกรีตอัดแรง (Prestressed Concrete) มีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร มีทางเดินเท้ากว้างไม่น้อยกว่าข้างละ 1.00 เมตร และมีระดับท้องคานไม่ต่ำกว่าระดับ +37.30 เมตร การออกแบบสะพานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานสะพานบนทางหลวง (Standard Specifications for Highway Bridges) ที่ออกใช้ฉบับล่าสุดของ AASHTO (AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS) สะพานต้องรับน้ำหนักมาตรฐานชนิด HS 20-44 และจะไม่มีตอม่อในคลองประปาได้ไม่เกิน 2 ต้น	●	เนื่องจากโครงการมีการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามคลองประปamahavithi (กม.4+600 ถึง กม.5+475) ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 3 ปัจจุบันได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างและได้รับอนุญาตจากการประปานครหลวง ให้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว จึงถือว่ามีปฏิบัติตาม	ภาคผนวก ค
3. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	1) กฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ : ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อนงานภายใต้การควบคุมด้วย 2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย : ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความปลอดภัยตลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงาน้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้การได้ทันที 3) มาตรฐานฝีมือช่าง : ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐาน และทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิระดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้ (1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง) (2) ช่างโยธา (3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส (4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต 4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์: จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อคอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมา เมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว	●	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่פקกงาน และสาธารณูปโภคของคณงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอนอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลา เพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างมีการปกคลุมกระบะบรรทุกทุกอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคณงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร	 คณงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล  สถานที่น้ำหนักรถบรรทุก

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

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

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ได้แบ่งงานก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 23 ตอน และได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวม 22 ตอน และได้มีการลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เพื่อก่อสร้างงานระบบ ดังนั้นในการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

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

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ต้องปฏิบัติตามในระลอกก่อสร้างมีทั้งสิ้น 18 ปัจจัย รวม 134 มาตรการ และในระยะดำเนินการ มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 15 ปัจจัย รวม 38 มาตรการ

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

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

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

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

สำหรับผลการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี พบว่า สถานะของงานก่อสร้างโครงการในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย

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

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

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

1) ไม่มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง

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

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

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

เมื่อพิจารณาจากสถานะของการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2567 ถึงมีนาคม พ.ศ.2568 มีแนวเส้นทางที่ยังมีกิจกรรมการก่อสร้างงานโยธา ในช่วงเวลาดังกล่าว จำนวน 4 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M รวมทั้งมีการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วงระหว่างด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก 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 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ระหว่างกันยายน พ.ศ.2567 ถึงมีนาคม พ.ศ.2568 ที่เสนอไว้ในรายงานฯ ฉบับนี้ จึงประกอบด้วย ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง ของ แนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละตอน แสดงไว้ในตารางที่ 4.2-3)

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	97	105	106	104	96
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	2	1	1	1
ไม่ได้ปฏิบัติ	2	2	2	2	2
ไม่สามารถประเมินผลได้	20	21	21	22	12
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	14	4	4	5	23
รวม	134	134	134	134	134

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนาวิศวกรรมทาง จำกัด



ตอน 12 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266)

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอต เอ็นจิเนียริง (1964) จำกัด

O&M = การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี




(M81) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด

ตารางที่ 4.2-2																														
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี																														
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ																													
	ตอน 1 (กม.0+000 ถึง กม.0+400) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด						ตอน 2 (กม.0+400 ถึง กม.4+100) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด						ตอน 4 (กม.9+000 ถึง กม.13+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด						ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด						(O&M) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด					
	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	รวม	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	รวม	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	รวม	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	รวม	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	รวม
1. ทรัพยากรดิน	1	-	-	1	1	3	2	-	-	1	-	3	2	-	-	1	-	3	1	-	-	1	1	3	2	-	-	-	1	3
2. อากาศและบรรยากาศ	9	-	1	2	-	12	9	-	1	2	-	12	9	-	1	2	-	12	8	-	1	3	-	12	8	-	1	2	1	12
3. ระดับเสียง	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	7	-	1	1	-	9
4. ความสั่นสะเทือน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	5	-	-	-	9	14	9	1	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	5	-	-	-	9	14
6. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	25	-	-	1	-	26
7. สาธารณูปโภค	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5
8. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	-	5	-	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	2	-	-	-	5	7
9. การเกษตรกรรม	4	-	-		1	5	4	-	-		1	5	4	-	-		1	5	4	-	-		1	5	3	-	-	-	2	5
10. การใช้ที่ดิน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6
11. เศรษฐกิจและสังคม	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8
12. การโยกย้ายและเวนคืน	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
13. การสาธารณสุข	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4
14. อาชีวอนามัย	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14
15. การแบ่งแยก	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	1	-	-	-	1	2
16. สุขภาพ	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4
17. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี		-	-	1	1	2		-	-	1	1	2		-	-	1	1	2		-	-	1	1	2		-	-	1	1	2
18. สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	2	-	-	2	1	5	3	-	-	2	-	5	3	-	-	2	-	5	3	-	-	2	-	5	1	-	-	2	2	5
รวม	97	1	2	20	14	134	105	2	2	21	4	134	106	1	2	21	4	134	104	1	2	22	5	134	96	1	2	12	23	134

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน	1. ปลูกหญ้าคลุมดิน ทนที่บริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างคัน ทางแล้วเสร็จ ให้รากพืชยึดเกาะกับดิน เพื่อป้องกันการล้าง พังทลายของดิน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการ ก่อสร้างลาดคันทาง และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคัน ทางแล้วเสร็จ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4  โครงการฯ ตอน 12
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับ และปรับปรุงถนนรัตนธิเบศร์ โดยไม่มีการก่อสร้างคันทาง ใหม่เพิ่มเติม โครงการ O&M มีเพียงกิจกรรมการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่าน ทาง และอาคารประกอบ โดยไม่มีการก่อสร้างคันทางใหม่ เพิ่มเติม จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	2. หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด แต่ควรทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า มีกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารประกอบ ดังนี้ - งานชั้นรองพื้นทาง งานผิวจราจรคอนกรีต และโครงสร้างอาคารชั้นล่าง ภายในด้านเก็บค่าผ่านทางศรีระทอง (ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางนครชัยศรี) - งานโครงสร้างช่องเก็บค่าผ่านทาง และงานก่อสร้างอาคารภายในด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี - งานปลูกต้นไม้ และจัดพื้นที่สีเขียว ภายในด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี นครปฐมฝั่งตะวันออก นครปฐมตะวันตก และด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา	ไม่มี	 งานผิวจราจรคอนกรีต ด้านเก็บค่าผ่านทางศรีระทอง  งานก่อสร้างโครงสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางด้านเก็บค่าผ่านทางศรีระทอง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3. ปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับ ล่วงหน้า (Preloading) ที่ความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000	●	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง บางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี จากการ ตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้ น้ำหนักกดทับล่วงหน้า 12 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการ การก่อสร้างผิวทาง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
		⊖	โครงการฯ ตอน 12 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บ ค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทาง นครปฐมฝั่งตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้าน เก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี ไม่ได้อยู่ในบริเวณที่กำหนดไว้ตามมาตรการ	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา
2. อากาศและบรรยากาศ	1. ทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนที่จะออก จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการล้างความ สะอาดล้อของยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 การล้างทำความสะอาดล้อยานพาหนะ
	2. ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ให้ มิดชิดขณะขนส่งด้วยรถบรรทุก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการปิดคลุมกระบะ บรรทุกถยนต์ขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมา จากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	3. ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ให้เรียบร้อยภายหลัง จากที่เสร็จสิ้นการก่อสร้างแล้ว	●	โครงการฯ ตอน 4 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน กันยายน พ.ศ.2567 ส่วนโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 สำหรับ โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2567 โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ทำความ สะอาดและปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้ว เสร็จ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4
		⊗	โครงการฯ ตอน 12 และ โครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มี การปรับ สภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	
	4. กำหนดเส้นทางในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับยานพาหนะให้ ชัดเจน และบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดี	●	มีการกำหนดขอบเขตเส้นทางภายในพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และมีการบำรุงรักษาเส้นทางที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ อยู่ในสภาพดี จากการตรวจสอบพบว่า เส้นทางขนส่งที่ใช้ ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทาง ขนส่งวัสดุก่อสร้างอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 ถนนภายในพื้นที่ก่อสร้าง  ทางหลวงหมายเลข 324 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	5. ตรวจสอบอุปกรณ์/เครื่องจักร 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อ ควบคุมการแพร่กระจายของฝุ่นละออง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการจัดพื้นที่ซ่อมบำรุง ไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และ ยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของ ผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ใน สภาพดีอย่างสม่ำเสมอ		 การตรวจสอบซ่อมบำรุงยานพาหนะ
	6. ฉีดพรมน้ำบนผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการ ฟุ้งของฝุ่นละออง โดยมีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำอย่างน้อย วันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพ อากาศ) โดยเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรัศมี 35 เมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ ได้แก่ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัด บ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านชนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชา กร และหมู่บ้านจันทรรกานต์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอด แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และ จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ผลการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชา กร วัดทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานี ตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่าง วันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการ ตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ	ไม่มี	  การฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 4.2-3

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	7. จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4
		●	โครงการ O & M จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบระบายน้ำรอบพื้นที่ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 การก่อสร้างระบบระบายน้ำรอบพื้นที่ ด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ระยะทอง
	8. จัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกลงบริเวณถนน ส่วนพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเดิม จะไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างสถานที่ล้างล้อได้ ต้องจัดพนักงานให้มาทำความสะอาด เพื่อกำจัดเศษดิน/โคลนที่ติดตามล้อ ยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบริเวณที่ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการฉีดล้าง ได้จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดฉีดล้างล้อและตัวรถ พร้อมทั้งฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 การฉีดล้างพื้นผิวถนน



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	10. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกาญจนาคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกรซัน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซิว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร และหมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกาญจนาคร 10, และหมู่บ้านธนกาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้านจันทรภานต์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชิชากร ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซี้เหล็ก	การติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ สามารถป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดินทราย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง ซึ่งจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชิชากร, วัดบ้านทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานีติดตามตรวจสอบในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นตามมาตรการกำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ : หมู่บ้านชีขากร ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประตู ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง	เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างภายในอาคาร ประกอบ และการปูผิวจราจรคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก บริเวณหมู่บ้านชีขากร ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นตามที่มาตรการกำหนด	 Concrete Barrier
	11. ปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว สูง 2.5 เมตร ห่างกันทุก 7 เมตร และไม่พุ่มห่างกัน 1 เมตร	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลุกต้นไม้	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	12. ติดตั้งตาข่ายป้องกันของร่วงหล่นบริเวณก่อสร้างทาง ยกระดับและทางแยกต่างระดับ	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, และ 12 มีการติดตั้งตาข่ายบริเวณ ก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ	ไม่มี	 <p>การติดตั้งตาข่ายบริเวณทางยกระดับ (โครงการฯ ตอน 4)</p>
		⊖	โครงการ O&M เป็นกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นงานก่อสร้างระดับพื้นดิน รวมทั้งไม่มีการ ก่อสร้างยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
3. เสียง	1. ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนและ ชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยการติดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และ สิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ สำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ไว้บริเวณสำนักควบคุมการก่อสร้างในแต่ละ ตอน	ไม่มี	 <p>ป้ายประชาสัมพันธ์ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>
	2. กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มี เสียงดังสูง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้ รบกวนการพักผ่อนของประชาชน	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการฯ O&M ได้ดำเนิน กิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	3. เลือกใช้อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงต่ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ และการติดตั้งโครงสร้างสะพาน ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ไม่มี	 เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
	4. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
	5. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	6. ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังได้ต้องมีค่าเตือนประกาศให้สาธารณชนทราบก่อนการเริ่มงาน	⊗	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 จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12
		●	โครงการ O&M อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์งานก่อสร้าง
	7. หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมกัน บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน และมีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน	ไม่มี	  เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง


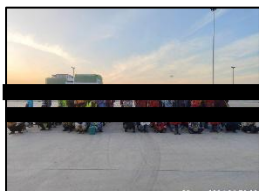

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	8. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยม เนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงได้ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มี ความหนา 1.59 มิลลิเมตร) โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถ เคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการ ก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการ ก่อสร้างต่อไป โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขา สะพายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกาญจนาคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกกะ 76 บ้านบางไกรซ้อน บ้านรามะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งขี้วัว บ้าน สันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้าน ห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธน กาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านซิกขาร และหมู่บ้าน จันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลด ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้ง แผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชน และพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกาญจนาคร 10, และ หมู่บ้านธนกาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้าน จันทรภานต์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านซิกขาร ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซึกเหล็ก	จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านซิกขาร, วัด บ้านทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่ง เป็นสถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงทุก ดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่ จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงมาตรการ กำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier
		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มี การติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ : หมู่บ้านซิกขาร ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้าน สำนักคร้อ ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอน ประดู่ ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง	เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณ ด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างภายในอาคาร ประกอบ และการปูผิวจราจรคอนกรีต ซึ่ง เป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียง ดัง และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับ เสียง บริเวณหมู่บ้านซิกขาร ซึ่งอยู่ใกล้เคียง พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่ จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อลดระดับเสียงตามมาตรการ กำหนด	 Concrete Barrier




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	9. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในปีเปิดดำเนินการ ได้แก่ ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร หมู่บ้านจันทร์กานต์ และวัดบ้านทุ่งน้อย	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังกล่าว	ไม่มี	-
		●	มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ตามที่ได้ขอร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณเทศบาลเมืองนครปฐม ชุมชนบ้านนาสร้าง และหมู่บ้านเด็กเฉลิมพระเกียรติ ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12 ช่วง กม. 41+100 ถึง กม.41+300 ทั้ง 2 ด้าน	ไม่มี	 กำแพงกันเสียง
4. ความสั่นสะเทือน	1. ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	2. จำกัดความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. รวมทั้งมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	 ที่ชั่งน้ำหนักรถบรรทุก




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวหน้าถนนอย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ จากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางการขนส่งวัสดุชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 ทางหลวงหมายเลข 3394 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)
	4. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากต้องดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	⊗	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการฯ ตอน 4 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 - โครงการฯ ตอน 12 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ - โครงการ O&M อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง <p>ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด</p>	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12  ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	5. ดำเนินการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
	6. เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกในบริเวณ ร.ร.แก้ว อินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านชนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านศิขาร และหมู่บ้านจันทรวงศ์	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ ซึ่งการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเลือกใช้เสาค้ำเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  ด่านเก็บค่าผ่านทาง นครปฐมฝั่งตะวันออก




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 22 แห่ง ควรดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ก่อนถึงช่วงฤดูฝน	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์ (โครงการฯ ตอน 4)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
	2. ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	3. สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ควรอยู่ห่าง จากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร	●	<p>โครงการฯ ตอน 1, 4, 12 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่ สำนักงานก่อสร้าง และที่พักคนงานก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจาก แหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร โดยมีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ตอน 1 : สำนักงานควบคุมโครงการตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.1+100 มี ระยะห่างจากคลองวาเดียวซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุด ประมาณ 300 เมตร</p> <p>ตอน 4 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงชนบท นบ.1009 มีระยะห่างจากคลองบางอีลิ้งซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 320 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นบ.5014 มีระยะห่างจากคลองตาแดงซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ที่ใกล้ที่สุดประมาณ 200 เมตร</p> <p>ตอน 12 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 321 มีระยะห่างจากคลองเจดีย์บูชาซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 340 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.41+500 มี ระยะห่างจากคลองชลประทานซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ ที่สุดประมาณ 280 เมตร</p> <p>โครงการ O&M : สำนักงานควบคุมโครงการตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงชนบท นบ.4012 มีระยะห่างจากคลองคันแวน ซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 500 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างแต่ละด้าน มีระยะห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร</p>	ไม่มี	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 4  บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 12




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		●	ตอน 2 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ ประชิดกับคลองวาเดียว ปัจจุบันได้รื้อถอนบ้านพักคนงาน และปรับสภาพพื้นที่คืนให้อยู่ในสภาพเดิมแล้ว	ไม่ให้มีการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงาน ก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้ง ประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ใน การสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอ และจากการตรวจสอบพบว่า คลองวาเดียวไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรม ต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 2
	4. กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่าง จากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 4, และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง ตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่พบ การกองดิน และวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ใกล้แหล่งน้ำใน ระยะ 100 เมตร	ไม่มี	 สะพานข้ามบ่อทราย กม.39+500 (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่อยู่ใกล้เคียงแหล่ง น้ำผิวดิน จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
	5. ช่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากก่อสร้าง แล้วเสร็จทันที	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบพบว่า ได้ ดำเนินการซ่อมแซมบูรณะตลิ่ง ให้อยู่ในสภาพดีแล้วเสร็จ	ไม่มี	 คลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	6. จัดหาน้ำในห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอในที่ พักคนงานพื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่รวมวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง ตอน 2 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง ตอน 4 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ ห้อง ตอน 12 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูก สุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ ห้อง	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12  ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก
	7. สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อ ของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดิน ตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนดไว้	ไม่มี	 สะพานข้ามบ่อทราย กม.39+500 (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	8. ปลุกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก บริเวณริมตลิ่งที่หน้าดิน ถูกทำลายหรือได้รับการรบกวนจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลุกพืชคลุมดินบริเวณ ริมตลิ่งในบริเวณสะพานข้ามลำน้ำที่ดำเนินการก่อสร้างแล้ว เสร็จ	ไม่มี	 คลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	
	9. ออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนาน ไปกับลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้าง ตอม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ ตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	-
	10. ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะและล้างทำความสะอาด เครื่องมือ/เครื่องจักร ลงในลำน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาด สะพานอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ	ไม่มี	-
	11. สร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำ น้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตะกอน มีให้มีเศษ วัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำ หากพบว่ามีตะกอนเต็ม บ่อดักตะกอนในบ่อดักเมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลับบ่อดักให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4, และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	12. ในบริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำ เสียสำเร็จรูปชนิด เกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ขนาด ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้ อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคณงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม  ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องครัว
	13. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและ สารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองน้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง และ นำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 ถังรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว
	14. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณที่พัก ริมทางและสถานีบริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 เป็นการก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการ และทางแยกต่างระดับต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบ จัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทาง และ สถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	3. ประสานงานกับตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวก กับผู้ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้รับเหมาก่อสร้าง ร่วมกันอำนวยความสะดวกด้าน การจราจร
	4. หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงที่การจราจรหนาแน่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
	5. ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุจากการร่วงหล่นของวัสดุ	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการปิดคลุม กระเบรบรรทุกถขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ	ไม่มี	 รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ







ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	6. จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถ และเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จากการตรวจสอบไม่ พบว่ามี การจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ กีด ขวางทางสัญจรของชุมชน	ไม่มี	 การจอดรถและเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง
	7. ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	8. จัดให้มีป้ายและสัญญาณเตือนที่เห็นได้ชัดเจน ทั้ง กลางวันและกลางคืนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้าย จราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึง พื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	  ป้ายเตือนงานก่อสร้าง





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	9. ใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เช่น การสร้างถนนภายใน ท้องถิ่น การจัดทำทางเบี่ยง เพื่อลดผลกระทบจาก การจราจรในท้องถิ่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการฯ O&M ได้จัดทำ ทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่ผ่านถนน ท้องถิ่น จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการจราจร	ไม่มี	 ป้ายเตือนทางเบี่ยง
	10. จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขต พื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง
	11. กวดขันกฎจราจรและใช้มาตรการเด็ดขาดกับผู้ขับขี่ ยานพาหนะของโครงการ เมื่อทำผิดกฎจราจรในขณะ ดำเนินการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	12. ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ ทราบล่วงหน้าก่อนถึงเขตการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถ มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	13. ปรับพื้นที่ คันทาง ตรวจตรากองวัสดุที่เกิดจากการ ก่อสร้างไม่ให้รุกร้าบริเวณพื้นที่ผิวจราจร เพื่อการสัญจรไป มาอย่างสะดวกสบาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีการตรวจสอบดูแลไม่ให้ มีการกองวัสดุก่อสร้างรุกร้าพื้นผิวจราจรภายนอก จากการ ตรวจสอบไม่พบกองวัสดุก่อสร้างรุกร้าบริเวณพื้นที่ผิว จราจรภายนอกโครงการ	ไม่มี	 ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา  ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง
	14. ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจรโดยเฉพาะบริเวณที่ตัดผ่านถนน โครงข่ายเดิม รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงอย่างมี ประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการ รบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทาง โครงการ สื่อ Social media ต่างๆ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเบี่ยง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	15. ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ หรือจำนวนมากๆ ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่นั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น จัดให้มีรถนำและปิดท้ายขบวนในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ	●	มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในช่วงเวลา กลางวัน รวมทั้งมีการประสานงานกับตำรวจทางหลวงใน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	16. ห้ามจอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้กีดขวาง เส้นทางสัญจรของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกั้นไม่ให้พนักงานขับรถบรรทุกจอดริมถนนที่ตัด ผ่านถนนท้องถิ่น รวมถึงไม่วางกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณริม ถนน จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรถบรรทุก และการ วางกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4  โครงการฯ ตอน 12
	17. จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความ ปลอดภัย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	18. ในกรณีที่เส้นทางชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพ ดี เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ผู้ใช้เส้นทาง ได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) ไม่พบ เส้นทางที่ใช้สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 ทางหลวงหมายเลข 375 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)
	19. กรมทางหลวงกำกับผู้รับเหมาจัดตั้งศูนย์รับเรื่อง ร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจาก โครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัด ให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับ ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน ตอน 12
	20. กรณีที่ป้ายบอกทางเดิมถูกรื้อย้ายออกไปจะต้องจัดให้มี ป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่ สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ ให้ชัดเจน	●	มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไป สถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่าง ชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกรื้อย้ายออกไป	ไม่มี	 ป้ายบอกทางชั่วคราว




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

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



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

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

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	26. กรมทางหลวงต้องกำหนดมาตรการในระยะก่อสร้าง สำหรับช่วงที่จำเป็นต้องก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความจำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม กรมทางหลวง จะต้องดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้าง โครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่อง จราจรต้องไม่น้อยกว่าเดิม	●	โครงการ O&M ได้ก่อสร้างทางคู่ขนานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่แล้วเสร็จ และได้เปิดใช้เมื่อ วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2567 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทาง ศิริชะทอง มีแผนที่จะรื้อย้ายถนนเดิมที่ตัดผ่านกับแนว ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งได้จัดเส้นทางเชื่อมต่อ ชุมชนกับถนนเดิมบริเวณที่มีการปิดช่องจราจรบริเวณ ดังกล่าว	ไม่มี	 ทางคู่ขนานด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่  ทางเชื่อมต่อกับถนนเดิม ด้านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง
		⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างขยาย ผิวจราจรแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการ กำหนด	ไม่มี	-
7. สาธารณูปโภค	1. ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรม ทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อม ทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคต่างๆ จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนที่มีการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่นทราบไม่ น้อยกว่า 15 วัน	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการรื้อย้าย	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. สาธารณูปโภค (ต่อ)	3. การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้า ระบบ ประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควร ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรวจทั้งด้าน ระบบไฟฟ้าและประปา โทรศัพท์ ให้ครอบคลุม	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค ได้มีการสำรวจระบบไฟฟ้า ประปา และ โทรศัพท์ ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน	ไม่มี	-
	4. ในกรณีที่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความ เดือดร้อนจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้องดำเนินการ แก้ไขโดยเร็ว	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค พบว่ามีข้อร้องเรียนความเสียหายต่อระบบ ประปา เนื่องจากการก่อสร้างทางบริการ ปัจจุบันได้ ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	5. หากพบว่ามีระบบสาธารณูปโภคที่ได้รับความเสียหาย จากกิจกรรมของโครงการ ให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไข หรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการ แก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคในระยะเวลาที่ผ่านมา ไม่พบสาธารณูปโภคได้รับ ความเสียหาย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการ กำหนด	ไม่มี	-
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัด ผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมี โครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหล ของน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้าง ในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้อง ออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor) มากกว่าปกติ (1.50-4.50 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการ ต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทของอาคาร ได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอด กลม 62 แห่ง	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการ กำหนด และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการเกิดน้ำท่วม บริเวณพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	3. การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ และสะพานบก รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับ พื้นที่ การขุด หรือการเจาะใกล้ลำน้ำ ควรดำเนินการในช่วง ฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในแหล่งน้ำน้อย และเพื่อลด ผลกระทบจากการก่อสร้างที่จะกีดขวางน้ำฝนที่ไหลหลาก ผ่านพื้นที่ก่อสร้างอันจะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดน้ำท่วมได้ ในช่วงฤดูฝน	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ดำเนินการก่อสร้างฐานราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การขุด การ เจาะใกล้ลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	 ตอม่อสะพานข้ามบ่อทราย กม.39+800 (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ จึง ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	
	4. การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องป้องกันไม่ให้มีเศษ วัสดุร่วงหล่นโดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกลง ลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธีอื่นๆ ที่เหมาะสม	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการ ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่แหล่งน้ำในขณะ ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ ซึ่งปัจจุบันได้ ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่แหล่ง น้ำตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์ (โครงการฯ ตอน 4)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
	5. หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำ ทำการขุดลอกและนำออกทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการ กำหนด	ไม่มี	-
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	6. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน เพื่อทดแทนส่วน ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	●	มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และ บริเวณใต้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออก จากพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วม ขังในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 รางระบายน้ำใต้สะพานยกระดับ กม.2+500
	7. ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับใน กรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) และดูแลต่อเนื่องให้ลำน้ำสามารถไหลผ่านทาง เบี่ยงเบนดังกล่าวเป็นไปตามปกติ	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องทำทางเบี่ยงเบนทิศ ทางการไหลของน้ำ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	
9. การเกษตรกรรม	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนน สายหลัก และบริเวณสถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงาน อยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่ เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพใน การเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้มี กิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำลายเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการ ตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 4




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การเกษตรกรรม (ต่อ)	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่ เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้อง มีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	⊖	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พัก คนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนน ชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	3. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการ ทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ ที่ดิน รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	4. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความ เสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำชับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกและ สร้างความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งไม่พบปัญหา ข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	5. จัดทำสะพานข้ามทางหลวงโครงการจำนวน 9 จุด สะพาน ข้ามทางหลวงทั่วไปจำนวน 131 จุด และทางลอดใต้ทาง หลวงโครงการจำนวน 6 จุด เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น รวมถึง ทางบริการรวม 44.22 กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่น ยังคงสามารถสัญจรไปมา-มาได้ และสามารถเข้าทำ ประโยชน์ในพื้นที่เกษตรได้ดั้งเดิม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดใต้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่ มาตรการหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2	ไม่มี	 สะพานข้ามทางหลวงชนบท นบ.1009  ทางลอด กม.52+831
		⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับรายละเอียด การก่อสร้างตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การใช้ที่ดิน	1. จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด	●	มีการจำกัดความกว้างของเขตทาง โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัย และถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	2. ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุ ก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และสำนักงานโครงการแต่ละตอน โดยให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	 กองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง
	3. กิจกรรมการก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อลดการรบกวนต่อรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งไม่พบการรบกวนบริเวณที่ดินโดยรอบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
	4. ต้องควบคุมคนงานที่ก่อสร้างโครงการฯ ไม่ให้จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ และมีการกำหนดบทลงโทษที่เข้มงวด	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	5. ต้องควบคุมและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาดักจับหรือทำอันตรายแก่สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำ รวมถึงให้มีการติดตั้งป้ายเตือนห้ามล่าสัตว์ป่าและบทลงโทษทางกฎหมายในกรณีฝ่าฝืนในพื้นที่เขตทางตลอดแนวโครงการ โดยเฉพาะในแนวเขตทางที่ผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งน้ำ หรือบริเวณแปลงนาหรือที่ลุ่มที่มีสัตว์ป่าจำพวกนกหากินซุกซุ่ม	●	มีการติดตั้งป้ายเตือนและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาจับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการจากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด	ไม่มี	-
	6. ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่าเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้เข้า ได้แก่ กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน เช่น เต่า (กรณีพบเห็น) โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพดีกว่าในพื้นที่โครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปในพื้นที่โครงการ และทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช มาดำเนินการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าว	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
11. เศรษฐกิจและสังคม	1. ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	2. ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านารเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	3. ให้ความสำคัญต่อการจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำ กับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	-
	4. เอกชนผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการจะต้องเข้มงวด กวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงาน ก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	 ป้ายแสดงกฎระเบียบ ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการจะต้องแจ้งให้ ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับ ประชาชนโดยตรง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณ จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมี การจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่าย ให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	6. จัดวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจรและทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้ในพื้นที่ที่ต้องมีการปิดทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร จากการตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการจราจร	ไม่มี	 ป้ายเตือนทางเบี่ยง
	7. ต้องจัดให้มีทางลอด ทางข้ามที่เหมาะสม รวมถึงทางบริการเพื่อให้บริการประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ดังเดิม	●	มีทางลอด ทางข้าม และทางบริการ บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ใกล้เคียงกับชุมชน เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้ดังเดิม	ไม่มี	 ทางลอด กม.37+000
	8. หากเกิดกรณีมีปัญหาที่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ตามปกติ เนื่องจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือประสานงานในด้านต่างๆ ตามความเหมาะสม	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ	ไม่มี	-
12. การโยกย้ายและการเวนคืน	1. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการรองรองทรัพย์สินเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จ อย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การโยกย้ายและการ เวนคืน (ต่อ)	2. กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ ขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิ์ที่จะได้รับขั้นตอนการ ชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจัด ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความ คิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
13. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง บางส่วน	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง บางมาตรการ เช่น การติดตั้ง Metal Sheet เพื่อลด ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับ เสียง เป็นมาตรการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และ เสียง ต่อชุมชนใกล้เคียง	-
	2. ที่พักคนงานต้องมีสภาพความเป็นอยู่ที่ถูกสุขอนามัยและ สุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดการสภาพแวดล้อมภายใน บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ มีความ เรียบร้อย	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การสาธารณสุข (ต่อ)	3. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง ตอน 2 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง ตอน 4 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง ตอน 12 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง  ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก  ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี
	4. จัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน	ไม่มี	 น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงาน และควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 อุปกรณ์ป้องกันอันตราย สำหรับคนงานก่อสร้าง
	2. จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ จป.
	3. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 อุปกรณ์ปฐมพยาบาล  ห้องพยาบาล



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	4. ประสานงานกับโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนธิเบศร์ โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม โรงพยาบาลบ้านโป่ง และโรงพยาบาลมะการักษ์ ล่งหน้า เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ	●	มีการประสานงานกับโรงพยาบาลในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างแต่ละตอน และโรงพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ติดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ กรณีฉุกเฉิน
	5. ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
	6. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	7. จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง	ไม่มี	 ป้ายเตือนการก่อสร้าง



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	8. ฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	9. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ จป.
	10. การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน	●	มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ใน ตารางที่ 3.2-1




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	11. ต้องมีรั้วกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งติดป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า เพื่อป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า
	12. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย และแผนฉุกเฉิน สำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ ก่อสร้าง และแผนฉุกเฉิน โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ติดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ กรณีฉุกเฉิน
	13. ตรวจสอบสุขภาพคนงานประจำปี	●	มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตามสิทธิ ประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	-
	14. ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดัง 90 เดซิเบล(เอ) ห้ามให้คนงานทำงานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และระยะเวลาทำงานต้องลดลงครึ่งหนึ่งในทุกๆ 5 เดซิเบล ที่เพิ่มขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบัน ไม่พบกิจกรรมการก่อสร้าง ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านศิขาร, วัดบ้านทุ่งน้อย, หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานที่ตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงทุกดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งที่บั่วครวชนิด Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงมาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2 ระดับเสียง





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. การแบ่งแยก	1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้างและระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. ก่อสร้างสะพานและทางลอด เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ตั้งเดิมรวมทั้งมีทางบริการทางเชื่อม ทางลอด และถนนท้องถิ่น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรมขณะเดียวกันในช่วงฤดูน้ำหลากก็สามารถใช้ในการระบายน้ำได้ด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ทางลอด (Underpass Box) เป็นการออกแบบที่ลอดเหลื่อมให้ถนนสายรองลอดผ่าน จำนวน 22 จุด - สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) เป็นการออกแบบโครงสร้างสะพานในแนวถนนสายรองข้ามทางหลวงพิเศษจำนวน 9 จุด - สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) เป็นการออกแบบโครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษยกข้ามถนนท้องถิ่นจำนวน 131 จุด	● ⊖	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี ไม่มี	 สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (ทางหลวงหมายเลข 3394)  ทางลอด กม.60+010



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. สุขภาพ	1. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง ตอน 2 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง ตอน 4 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง ตอน 12 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 2  โครงการฯ ตอน 12  ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี
	2. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในบริเวณที่มีการจัดเตรียมไว้ให้ และกำชับไม่ให้คนงานห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ในแหล่งน้ำธรรมชาติ และจากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างในลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. สุขภาพ (ต่อ)	3. บริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม</p>  <p>ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องครัว</p>
	4. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกระโถน-กรองไร้อากาศ	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4 และ 12 เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทาง และสถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
17. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. หากพบวากิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีในระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราวและประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งโบราณสถาน และไม่พบหลักฐานทางทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	2. ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยที่มี การก่อสร้างโครงการเพื่อไม่ให้กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอื่นๆ ภายในวัด	⊖	วัดบ้านทุ่งน้อย ตั้งอยู่บริเวณ กม.36+300 ซึ่งอยู่ในแนว เส้นทางโครงการฯ ตอน 11 ที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว เสร็จ ดังนั้น โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	 แนวเส้นทางโครงการที่อยู่ประชิด วัดบ้านทุ่งน้อย กม.36+300
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ	1. ปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการ ชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ปัจจุบันได้ดำเนินการกิจกรรมการ ก่อสร้างลาดคันทาง และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคัน ทางแล้วเสร็จ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับ และปรับปรุงถนนรัตนธิเบศร์ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่กำหนด โครงการ O&M มีเพียงกิจกรรมการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่าน ทาง และอาคารประกอบ โดยไม่มีการก่อสร้างคันทางใหม่ เพิ่มเติม จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
	2. ปลูกต้นไม้ตามแนวทางหลวงเพื่อลดผลกระทบทางด้าน สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดย โครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บ ค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูก ต้นไม้	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ (ต่อ)	3. รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของ พื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวาง เส้นทางจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำกับให้คนงานก่อสร้างรักษาความ สะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร	ไม่มี	 พื้นที่โครงการฯ ตอน 12
	4. ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมี ขนาดและความสูงที่เหมาะสม โดยก่อให้เกิดปัญหาด้าน ทัศนียภาพน้อยที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับ โดยมีความสูงที่เหมาะสม และไม่กระทบต่อทัศนียภาพ	ไม่มี	 ทางแยกต่างระดับท่ามะกา
		⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่ กำหนด	ไม่มี	
	5. ต้องมีการปลูกต้นไม้ดอกไม้ในบริเวณขอบทางหลวงพิเศษ ทั้ง 2 ข้าง ตลอดแนวสายทางของโครงการ เพื่อภูมิทัศน์ ที่สวยงาม	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดย โครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บ ค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูก ต้นไม้	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

2) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ของแนวเส้นทางช่วงที่เปิดทดลองใช้ (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการ O&M มีรายละเอียดดังนี้ (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-4 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ แสดงไว้ในตารางที่ 4.2-5)


ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	24
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0
ไม่ได้ปฏิบัติ	0
ไม่สามารถประเมินผลได้	14
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	0
รวม	38

ตารางที่ 4.2-4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					
	ปฏิบัติ ครบถ้วน	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับ โครงการ	รวม
1. ทรัพยากรดิน	2	-	-	-	-	2
2. อากาศและบรรยากาศ	1	-	-	1	-	2
3. ระดับเสียง	1	-	-	3	-	4
4. ความสั่นสะเทือน	2	-	-	1	-	3
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	4	-	-	-	-	4
6. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	3	-	-	1	-	4
7. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	3	-	-	-	-	3
8. การเกษตรกรรม	1	-	-	1	-	2
9. การใช้ที่ดิน	-	-	-	2	-	2
10. เศรษฐกิจและสังคม	-	-	-	2	-	2
11. การสาธารณสุข	3	-	-	-	-	3
12. อาชีวอนามัย	-	-	-	1	-	1
13. การแบ่งแยก	1	-	-	-	-	1
14. สุขภาพ	3	-	-	-	-	3
15. สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	-	-	-	2	-	2
รวม	24	-	-	14	-	38

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน	1. บำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	●	โครงการฯ O&M มีการบำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินต่างๆ อยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 กม.10+800
	2. ปรับปรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทาง และบริเวณทางระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	●	โครงการฯ O&M มีการบำรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทาง และบริเวณทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินต่างๆ อยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 กม.58+000
2. อากาศและบรรยากาศ	1. จัดการจราจรให้มีความเร็วและความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่ออกมาจากพาหนะ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้มีการจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 80 กม./ชม. และจากการตรวจสอบสภาพการจราจรมีความคล่องตัว	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว 80 กม./ชม.
	2. กรมทางหลวงต้องประสานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) และห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุก และมีโคลนติดล้อเข้ามาสัญจรบนถนนโครงการ	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้สามารถใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ จึงยังไม่มี การตรวจจับควันดำ	ไม่มี	-





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง	1. ซ่อมแซมและบำรุงรักษาผิวหน้าของทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่เกิดชำรุด ต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบผิวหน้าของทางหลวงชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มีมาตรการซ่อมแซมและบำรุงรักษาผิวหน้าของทางหลวง	ไม่มี	-
	2. ตรวจสอบและปรับปรุงซ่อมแซมสภาพพื้นผิวจราจร โดยเฉพาะความขรุขระของพื้นผิว เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนนซึ่งสาเหตุให้เกิดเสียงรบกวน	●	โครงการฯ O&M มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจรให้สามารถใช้งานได้ดียิ่งขึ้น จากการตรวจสอบพบว่า ผิวจราจรยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 กม.45+000
	3. บำรุงรักษากำแพงกันเสียงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ หากมีการชำรุดหรือเสียหาย ต้องรีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังกล่าว	ไม่มี	-
	4. สำหรับพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดเสียงดังเกินมาตรฐานในปีต่อไป ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามแผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง ซึ่งหากพบว่า มีค่าเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมต่อไป	⊗	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตลอดสายทาง จึงยังไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่คาดการณ์ว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงเกินค่ามาตรฐาน ตามแผนติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ซึ่งเป็นสถานติดตามตรวจสอบระดับเสียง ที่อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดทดลองใช้งาน ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.2.2 ระดับเสียง	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน	1. ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้สามารถ ใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ รวมทั้งจำกัด ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม.	ไม่มี	  ป้ายกำหนดประเภทยานพาหนะ ที่สามารถใช้ทางพิเศษได้ชั่วคราว
	2. ควบคุมยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่าง เคร่งครัด	●	โครงการฯ O&M มีการตั้งป้ายความเร็วไม่เกิน 80 กม./ ชม. รวมทั้งติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้ทาง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว 80 กม./ชม.  กล้องตรวจจับความเร็ว



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. ซ่อมแซมและปรับปรุงผิวหน้าถนนให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อ ยานพาหนะกับผิวถนน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน อยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มี การซ่อมแซมและบำรุงรักษาความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร	ไม่มี	 คอสะพาน กม.53+000
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า อาคารระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำต่างๆ สามารถรองรับ และระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่พบการชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 รางระบายน้ำบริเวณ ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา
	2. จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ บริเวณที่พักริมทางและสถานีบริการทางหลวงและด่านเก็บเงินของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดบริการประชาชน ไว้ที่ บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก โดยจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อผู้ใช้งานในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 ห้องสุขาชั่วคราว




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	3. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานบริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) อย่าง สม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ขวางทางหลวง กาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดบริการประชาชน ไว้ที่ บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก โดยจัดให้มีห้องสุขา ชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง รวมทั้งจัดให้มีบ่อเกรอะ-กรองไร้ อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว ปัจจุบันยังคงมีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก ซึ่งน้ำเสียทั้งหมดจึง สามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป	ไม่มี	 บ่อเกรอะ
	4. ควบคุมและตรวจสอบการเก็บรวบรวมขยะบริเวณสถานี บริการทางหลวงและประสานกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทาน กับกรมทางหลวงให้มารับขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งขวางทางหลวง กาญจนบุรี ได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดพักรถ ชั่วคราว กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และรวบรวมไป กำจัดต่อไป	ไม่มี	-
6. การคมนาคมขนส่ง/ อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	1. จัดทำและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่เหมาะสมตามแนว เส้นทางโครงการรวมถึงทางขึ้น-ลงต่างๆ เพื่อลดอัตราการ เกิดอุบัติเหตุ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ช่วง ระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึง ด่าน เก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (กม.45+350 ถึง กม.96+410) ระยะทางประมาณ 51.06 กิโลเมตร ซึ่งได้กำหนดให้สามารถ ใช้ทางพิเศษได้เฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ และจำกัด ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. รวมทั้งมีการติดตั้งป้าย สัญญาณจราจรตามมาตรฐาน จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว 80 กม./ชม.




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง/ อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย (ต่อ)	2. กรมทางหลวงต้องประสานตำรวจทางหลวงในการควบคุม ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	●	กรมทางหลวงได้ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการ ควบคุมตรวจจับความเร็วในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทาง โดยมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 80 กม./ชม. และ กล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อควบคุมผู้ใช้ทางให้ปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และจากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 กล้องตรวจจับความเร็ว
	3. ตรวจสอบการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และ สัญลักษณ์ต่างๆ ให้มีความเพียงพอและอยู่ในสภาพดี มี ความชัดเจนอยู่เสมอ	●	โครงการฯ O&M ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้าย สัญญาณเตือน และสัญลักษณ์จราจรต่างๆ แล้วเสร็จ	ไม่มี	 ป้ายบอกทาง
	4. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับเหมาต้องมีการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจาก การใช้รถที่มีความเร็วสูง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบ ผิวทางและไหล่ทางชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มีมีการปรับปรุง ซ่อมแซมผิวทางและไหล่ทาง	ไม่มี	-
7. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	1. ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไข ทันที	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำต่างๆ ยังอยู่ในสภาพดี สามารถระบายน้ำได้ดี และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	ไม่มี	 อาคารระบายน้ำ ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	2. ตรวจสอบการกีดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้กับแนวเส้นทาง โครงการ หากพบว่าโครงสร้างป้องกันการกีดเซาะตลิ่ง เสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซม	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบการ กีดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้กับแนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มี การปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างป้องกันการกีดเซาะตลิ่ง	ไม่มี	 คลองท่าสาร-บางปลา กม.75+550
	3. ตรวจสอบการกีดขวางทางน้ำอยู่เสมอ หากพบว่ามีกร ทับถมของตะกอน วัชพืช และเศษขยะให้ดำเนินการขุดลอก หรือกำจัดออกทันที	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ไม่พบการ ทับถมของตะกอน วัชพืช และเศษขยะ จึงยังไม่มีกรขุด ลอกหรือกำจัดออก	ไม่มี	 คลองตาเมือง กม.8+090
8. การเกษตรกรรม	1. ตรวจสอบและซ่อมแซมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทาง บริการให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึง พื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลา	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ทาง ลอด-ทางข้าม ทางบริการอยู่ในสภาพดี ซึ่งประชาชนใน พื้นที่สามารถสัญจรเข้า-ออก พื้นที่เกษตรกรรมได้ตลอดเวลา	ไม่มี	 ทางบริการ (M81 กม.37+400)
	2. โครงการได้กำหนดให้มีสถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง และที่พักริมทาง 1 แห่ง โดยให้ผู้สนใจลงทุนในการค้าขาย และให้บริการนำสินค้าเกษตรเข้ามาขายได้ เกษตรกรใน บริเวณพื้นที่โครงการสามารถเข้ามาลงทุนในพื้นที่ดังกล่าว ในการจัดจำหน่ายผลผลิต โดยอาจรวมกันเป็นกลุ่มเกษตรกร เข้ามาดำเนินการแล้วแต่ตามความเหมาะสม	⊗	ยังไม่มีกรก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง และที่พักร ิมทาง 1 แห่ง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการคัดเลือกผู้สนใจลงทุน ในการค้าขายสินค้าการเกษตรในพื้นที่ดังกล่าว	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การใช้ที่ดิน	1. ควบคุมให้การขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน โดยใช้กฎหมายผังเมือง โดยการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย	⊗	เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตลอดแนวเส้นทาง กรมทางหลวงจึงยังไม่มีการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย	ไม่มี	-
	2. กรมทางหลวงประสานแจ้งแผนการพัฒนาโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ เพื่อจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการพัฒนาอย่างไร้ทิศทาง	⊗	เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการยังไม่แล้วเสร็จตลอดแนวเส้นทาง กรมทางหลวงจึงยังไม่มีการประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ เพื่อจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
10. เศรษฐกิจและสังคม	1. ให้ความสำคัญสำหรับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งยังไม่มีการจัดหาแรงงานมาเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
	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	ไม่มี	-
11. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง ครบถ้วน รายละเอียดแสดงดังข้อ 2.อากาศและบรรยากาศ และ 3. ระดับเสียง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้





ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การสาธารณสุข (ต่อ)	2. กำกับดูแลการจัดการพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง ให้น้ำใช้ที่สะอาด ปริมาณเพียงพอ มีการจัดการห้องสุขาและน้ำเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะเป็นการป้องกันทางด้านสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราวที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะ ฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 <p>ถังสำรองน้ำใช้</p>  <p>บ่อเกรอะ และสุขาชั่วคราว</p>
	3. จัดการขยะมูลฝอยในพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง อย่างเหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการหมักหมมเน่าเสียหรือทิ้งขยะไม่เป็นที่ ดังนี้ - จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่ง เพื่อดูแลการรวบรวมขยะและการทำความสะอาดโดยทั่วไป - จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ในบริเวณต่างๆ เช่น ลานจอดรถ ทางเดินเท้า ภายในอาคาร โดยจัดให้มีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน หรือจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็มโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุด ที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขงทางหลวงกาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราว ซึ่งอยู่ที่บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การสาธารณสุข (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - รมรงคให้มีการทิ้งขยะอย่างถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้กลยุทธ์ การดึงดูดความสนใจจากรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือ คำเชิญชวน ทั้งนี้ เนื่องจากขยะจากพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษส่วนใหญ่มีที่มาจากที่แน่นอน และสามารถจัดการเพื่อประโยชน์ด้านการรักษาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ - ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มีการเก็บขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อมิให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ โดยเฉพาะขยะเปียก 				
12. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่พนักงานบริเวณด่านเก็บเงิน ได้แก่ ผ้าปิดจมูก อย่างเพียงพอ	⊗	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีพนักงานให้บริการบริเวณด่านเก็บเงิน	ไม่มี	-
13. การแบ่งแยก	1. ตรวจสอบ และซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการและทางลอดให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เพื่อมิให้การเดินทางไป-มา ทางสุขของชุมชนสองฝั่งสามารถดำเนินการไปตามปกติ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการและทางลอดในบริเวณต่างๆ อยู่ในสภาพดี รวมทั้งไม่พบปัญหาการเดินทางไป-มา ทางสุขของชุมชนสองฝั่ง	ไม่มี	 ทางลอด กม.73+966
14. สุขภาพ	1. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานบริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราวที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะ ฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 บ่อเกรอะ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-5 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. สุขภาพ (ต่อ)	2. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ บริเวณสถานีบริการทางหลวงและด่านเก็บเงินของโครงการ	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขงทางหลวงกาญจนบุรี จึงจัดให้มีจุดบริการประชาชนชั่วคราว ที่บริเวณ กม.71+200 ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก รวมทั้งจัดให้มีห้องสุขาชั่วคราวฝั่งละ 8 ห้อง และบ่อเกรอะ ฝั่งละ 2 บ่อ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาชั่วคราวดังกล่าว รวมทั้งมีถังสำรองน้ำขนาด 300 ลิตร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 ห้องสุขาชั่วคราว
	3. ควบคุมและตรวจสอบการเก็บรวบรวมขยะบริเวณสถานีบริการทางหลวงและประสานกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทานกับกรมทางหลวงให้มารับขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป	●	ปัจจุบันอยู่ในช่วงเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางโครงการ แขงทางหลวงกาญจนบุรี จึงได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณจุดบริการประชาชนชั่วคราว ซึ่งอยู่ที่บริเวณ กม.71+200 ฝั่งขาเข้าและขาออก และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	-
15. สุนทรียภาพ/ ทัศนียภาพ	1. ดูแลสภาพและบำรุงรักษาดันไม้ ตลอดแนวทางหลวงฯ อย่างต่อเนื่อง	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-
	2. มีการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ตามจำนวนดังต่อไปนี้ คือ ทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง Toll plaza 8 แห่ง และจุดพักรถ (Service Area) จำนวน 3 แห่ง	⊗	การการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการจัด ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง Toll plaza 8 แห่ง ส่วนจุดพักรถ (Service Area) จำนวน 3 แห่ง ยังไม่มีการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

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

จากการทบทวนผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ครบถ้วน ส่วนแผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน และแผนปฏิบัติการที่ไม่ปฏิบัติ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) แผนปฏิบัติการที่ไม่ปฏิบัติ :

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

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

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

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

2) แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน

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

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

เมื่อพิจารณาจากสถานะของการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม พ.ศ. 2567 มีแนวเส้นทางที่ยังมีกิจกรรมการก่อสร้างงานโยธา ในช่วงเวลาดังกล่าว จำนวน 4 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 12 และโครงการ O&M รวมทั้งมีการเปิดทดลองใช้แนวเส้นทางช่วงระหว่าง ด่านเก็บผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึงด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (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 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ที่เสนอไว้ในรายงานฯ ฉบับนี้ จึงประกอบด้วย ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ในระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ แต่ละตอน ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนฯ ที่กำหนดไว้ในลักษณะเดียวกัน โดยแผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ **“แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/ด้านการโยกย้าย และเวนคืน/ด้านการแบ่งแยก และด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน”** ส่วนแผนปฏิบัติการอื่นๆ สำหรับงานก่อสร้างที่ดำเนินการอยู่ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ซึ่งประกอบด้วย งานโยธา จำนวน 4 ตอน (โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, และ 12) และการก่อสร้างงานระบบ (O & M) มีรายละเอียดแสดงดังสามารถสรุปแผนการปฏิบัติการฯ ได้ดังตารางที่ 4.3-1 (ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ แสดงดังตารางที่ 4.3-2)

ตารางที่ 4.3-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 4	ตอน 12	O&M
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	22	23	24	24	21
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	0	1	0	0	0
ไม่ได้ปฏิบัติ	1	1	1	1	1
ไม่สามารถประเมินผลได้	2	5	5	5	2
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	5	0	0	0	6
รวม	30	30	30	30	30

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

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

ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด

ตอน 12 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266)



ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด

O&M = การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

(M81) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด



2) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ในระยะดำเนินการ (ทดลองใช้)

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ต้องปฏิบัติในระยะดำเนินการ มีทั้งสิ้น 2 แผน ได้แก่ **“แผนการจัดการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริเวณสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ”** อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากสถานะโครงการปัจจุบัน พบว่า มีการเปิดทดลองใช้เส้นทางช่วงระหว่างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก ถึงด่านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี (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 ประกอบกับ ยังอยู่ระหว่างรอการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในบริเวณต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ รวมทั้งยังไม่มีมีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง ในบริเวณต่างๆ จึงยังไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ทั้ง 2 แผนฯ ดังกล่าวข้างต้นได้

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ 1. ดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำเพื่อการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ตามที่ได้ออกแบบไว้ โดยพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศและปริมาณน้ำที่ต้อง ระบาย ซึ่งในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการตัดขวางพื้นที่รับน้ำและทางน้ำ ธรรมชาติได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำ ประกอบด้วย ท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 10 แห่ง ท่อกลม จำนวน 62 แห่ง และสะพานข้ามคลอง จำนวน 22 แห่ง	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 มีการออกแบบโครงสร้าง ในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการที่ กำหนด	ไม่มี	-
2. การดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 22 แห่ง รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน หรือการขุด เจาะเสาตอม่อสะพานใกล้ลำน้ำ ต้องดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลด ผลกระทบจากการชะล้างตะกอนดินและพังทลายของดิน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างข้างต้นในช่วงที่ไม่มีฝนตก ทั้งนี้ หากมีฝนตกหนัก ต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลต่อการชะล้างของตะกอนดินทันที พร้อม ทั้งวางกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำไม่น้อย กว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 จากการตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์ (โครงการฯ ตอน 4)
	⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมใกล้แหล่งน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้อง กับแผนปฏิบัติการที่กำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน12)




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ (ต่อ)</p> <p>3. การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจำนวน 22 แห่ง ซึ่งเป็นลำน้ำที่มีน้ำไหลตลอดปี ให้ติดตั้งตาข่ายได้สะพาน และรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่ หน่วยงาน และยาวออกไปอีกด้านละ 5 เมตร จากจุดตัดลำน้ำ เพื่อให้สามารถกรองตะกอนที่ชะล้างจากหน้างานลงสู่แหล่งน้ำ สำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วดักตะกอนให้พิจารณาเลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถ กรองตะกอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแลรักษา ส่วนเสารั้วด้วยไม้หรือเหล็กที่มีความแข็งแรง การติดตั้งเสารั้วจะต้องฝังลงในดินอย่างน้อย 6 นิ้ว และเสาแต่ละต้นห่างกันไม่เกิน 3 เมตร ทั้งนี้เพื่อความคงทนแข็งแรงของรั้ว</p>	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำรวมทั้งตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด รวมทั้งในระยะที่ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ	ไม่มี	
	⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการดังกล่าว	ไม่มี	<p>สะพานข้ามคลองนราภิรมย์ (โครงการฯ ตอน 4)</p>  <p>สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา (โครงการฯ ตอน 12)</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
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) คลองยายเหมื่อน (กม.8+710) คลองบางอีลิอ (กม.9+392) คลองไผ่ขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) คลองนาภิรมย์ (กม.12+962) คลอง รพช. (กม.13+924) คลองเจ๊ก (กม.16+878) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+734) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326) ห้วยหนองกร่าง (กม.57+358) และห้วยปลากด (กม.75+528)	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จึงได้รื้อถอน Sheet Pile ออกแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนาภิรมย์  สะพานข้ามบ่อทราย กม.39+500  สะพานข้ามบ่อทราย กม.58+600
5. ดำเนินการสร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตกตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำหากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ตักตะกอนในบ่อ เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลบบ่อดักตะกอนชั่วคราวให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4 และ 12 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	ไม่มี	
	⊖	โครงการฯ ตอน 1 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการดังกล่าว	ไม่มี	




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน บริเวณบ้านพักคนงาน</p> <p>1. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ดังนี้</p> <p>1.1 การจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานไว้บริเวณบ้านพักคนงาน (ไม่น้อยกว่า 15 คน/ห้อง) พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะกรองไร้อากาศ เพื่อรวบรวมและบำบัดน้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ น้ำจากห้องส้วม น้ำจากการซักล้าง น้ำจากห้องครัว และน้ำทิ้งจากบอดักไขมัน มาบำบัดโดยมีระยะเวลาในการเก็บกัก (Detention Time) อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง บำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก - ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างสม่ำเสมอ และทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุก 3 เดือน 	●	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ในสัดส่วน 1-6 คน/ห้อง และจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง รวมทั้งทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำ ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด</p>	ไม่มี	 <p>โครงการฯ ตอน 12</p>  <p>ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) บริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) 1.2 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุ ก่อสร้างให้อยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของ น้ำมันและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 1, 4, 12 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่ สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมัน เชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีระยะห่างจากแหล่งน้ำ มากกว่า 100 เมตร	ไม่มี	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 12
	○	ตอน 2 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วน พื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถัง น้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุ ก่อสร้าง ได้จัดไว้ที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่ บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ประชิดกับคลองวาเดียว ปัจจุบันได้รื้อถอนบ้านพักคนงาน และปรับปรุงพื้นที่ให้คืนสู่ สภาพเดิมแล้ว	ไม่ให้เกิดการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงาน ก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้ง ประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ใน การสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอ	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 2
1.3 เทพื้นที่คอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณบ้านพักคนงานซึ่งได้กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัสดุที่อาจเกิดการ รั่วไหลของน้ำมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ เช่น ลานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันของเสีย และ ถังเก็บแอสฟัลต์คอนกรีต โดยเป็นพื้นที่คอนกรีตที่ยกขอบ โดยรอบเพื่อกัน ไม่ให้สิ่งรั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และต่อเชื่อมระหว่างพื้นที่คอนกรีต และบ่อตกไขมันและตกคราบน้ำมันออกจากบ่ออย่างน้อยเดือนละ 3 ครั้ง และ นำไปเก็บไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอจะติดต่อหน่วยงานที่รับ อนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	●	ได้ดำเนินการเทพื้นที่คอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 ถังรองน้ำมันเชื้อเพลิง


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
บริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
1.4 ติดตามตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมันและดักคราบไขมันอย่างสม่ำเสมอ และนำไปเก็บในถังน้ำมันของเสียเพื่อนำไปส่งกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูก หลักสุขาภิบาลต่อไป	●	มีการตรวจเช็คบริเวณไขมันในบ่อดักไขมัน และดักคราบ ไขมันเป็นประจำเพื่อป้องกันไม่ให้รั่วไหลออกสู่ภายนอก และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	-
1.5 จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและ นำไปกำจัดให้เหมาะสม	●	มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 ถังรองรับน้ำมัน
1.6 ห้ามทิ้งน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ หรือทางระบายน้ำโดยตรงและห้ามล้าง อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ในแหล่งน้ำธรรมชาติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาด สะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ	ไม่มี	-
1.7 ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล และพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอเพื่อมิ ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่าง สม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบ เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>1. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองรับน้ำมัน (Drip Tray) ในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล</p>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุงเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 <p>โรงซ่อมบำรุง</p>


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยเลือกใช้แผ่นเหล็กกริลลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) และเนื่องจากมีลักษณะเป็นแผ่นที่บึงสามารถใช้ในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้ด้วยการสกัดกันโดยตรง (Direct Interception) อีกด้วย บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศ และเสียงที่จะเกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกาญจนาคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกร ช้อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าช้างเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งขี้วัว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตูลง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรภณต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริลลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วที่บชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกาญจนาคร 10, และหมู่บ้านธนากาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้านจันทรภณต์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชีขากร ตอน 11 : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย, โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย, บ้านทุ่งน้อย, วัดบ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ และหมู่บ้านจันทรภณต์ ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าช้างเหล็ก	จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชีขากร, วัดบ้านทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียงทุกดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียงตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง (ต่อ)	○	<p>โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้</p> <p>ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ : หมู่บ้านชิชากร</p> <p>ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ</p> <p>ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประตู</p> <p>ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง</p>	เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างภายในอาคารประกอบ และการปูผิวจราจรคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดการเสี่ยงดังและเมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านชิชากร ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งที่บั่วชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียงตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	 <p>Concrete Barrier</p>

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง (ต่อ) 2. ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่การเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดทุ่งน้อย และหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดในแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 9-13 ตุลาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ	ไม่มี	  การฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง
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	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง 1. ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณที่ได้มาตรฐาน เพื่อเตือนล่วงหน้าให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง พร้อมทั้งมีไฟกระพริบสีเหลืองพร้อมติดตั้งอยู่ด้านหลังป้ายเตือน ซึ่งคนขับสามารถมองเห็นได้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างหรือสะพานอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางคืนและตลอดแนวด้านข้างงานก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 <p>ป้ายเตือนงานก่อสร้าง</p>
2. จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อยในเขตพื้นที่ก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจรแก่ผู้ใช้ทาง	●	จากการตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการจราจร	ไม่มี	 <p>ทางหลวงหมายเลข 324</p>
3. ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดและขับขียานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่ และร่วมทางตลอดจนประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขียานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>การจัดอบรมพนักงาน</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 4. ในกรณีที่เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพ ดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความ เดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568) ไม่พบ เส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 ทางหลวงหมายเลข 375 (เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง)
5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก
6. จัดทำแผนการจัดการจราจร บริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิมโดยการ จัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องทางจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยง ชั่วคราว โดยติดตั้งกรวยกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวา หรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตรทั้งก่อนและหลัง จะถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนนโครงการ รวมทั้งจัด เจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกรถปฏิบัติงานประจำตลอดเวลา ช่วงกลางวัน จัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้าย จราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึง พื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดให้มี เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแล การจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายทางเบี่ยง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

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



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก (ต่อ) 2. ดำเนินการก่อสร้างทางลอด และทางข้าม เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนน ท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ดั้งเดิม เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และ สามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกัน ก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่ แผนปฏิบัติการหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดังบทที่ 2	ไม่มี	 สะพานข้ามทางหลวงชนบท นบ.1009
	⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างงานระบบและอาคาร ประกอบบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับ แผนปฏิบัติการดังกล่าว	ไม่มี	
3. ดำเนินการก่อสร้างทางบริการเพื่อเชื่อมระหว่างทางลอด และเพื่อให้ผู้ใช้ ถนนสามารถสัญจรไป-มา ได้ดั้งเดิม	●	มีการก่อสร้างทางบริการ ตามที่แผนปฏิบัติการหนด โดยมี รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2	ไม่มี	 ทางลอด กม.37+000  ทางลอด กม.52+831



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็วในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและเดือดร้อนจากโครงการ	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการเพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน ตอน 12
2. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
3. ประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้งระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้างเฉพาะในแต่ละพื้นที่ผ่านหอกระจายข่าว/เสียงตามสายของหมู่บ้าน	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อแจ้งประชาชนในการปกครองทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยใช้เสียงตามสายของหมู่บ้าน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)</p> <p>4. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง บริเวณต่างๆ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินการโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใน 7 บริเวณ ดังนี้</p> <p>จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9</p> <p>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3233</p> <p>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036</p> <p>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321</p> <p>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394</p> <p>จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081</p> <p>จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 324</p>	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มีรายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และจุดสิ้นสุดโครงการ	ไม่มี	 <p>ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9</p>  <p>ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ บนทางหลวงหมายเลข 3394</p>

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

4.4 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

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

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

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว