

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 3 ปัจจัย ครอบคลุมตลอดระยะการก่อสร้างของโครงการซึ่งเป็นไปตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย เศรษฐกิจสังคม และการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม โดยแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ)

กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาก่อสร้าง			
1. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง 2. ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง 3. รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ	1. ทางหลวงหมายเลข 2 2. ทางหลวงหมายเลข 205 3. ทางหลวงชนบท นม.1120	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ทำการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 – มิถุนายน 2568	-	-
2. เศรษฐกิจสังคม	1. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง 3. ความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ 4. การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจสังคมเนื่องจากโครงการ 5. ข้อเสนอแนะโครงการ	1. ผู้นำชุมชน 2. พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 3. ผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม 4. สถานประกอบการ	ความถี่ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ทำการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ในช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2567	-	-
3. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	1. ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมขัง 2. ตรวจสอบประสิทธิภาพของเครื่องสูบน้ำ	1. ระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ 2. อัตราการระบายน้ำของเครื่องสูบน้ำและการทำงานของปั๊มน้ำ	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เดือนละ 1 ครั้ง และภายใน 24 ชั่วโมง ในกรณีที่มีฝนตกหนัก	- ทำการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 - มิถุนายน 2568	-	-

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ สภาพผิวจราจร ป้ายสัญญาณไฟ ระบบส่องสว่างตามแบบก่อสร้าง และสถิติอุบัติเหตุ
2. เพื่อประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการในระยะก่อสร้าง
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการคมนาคมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

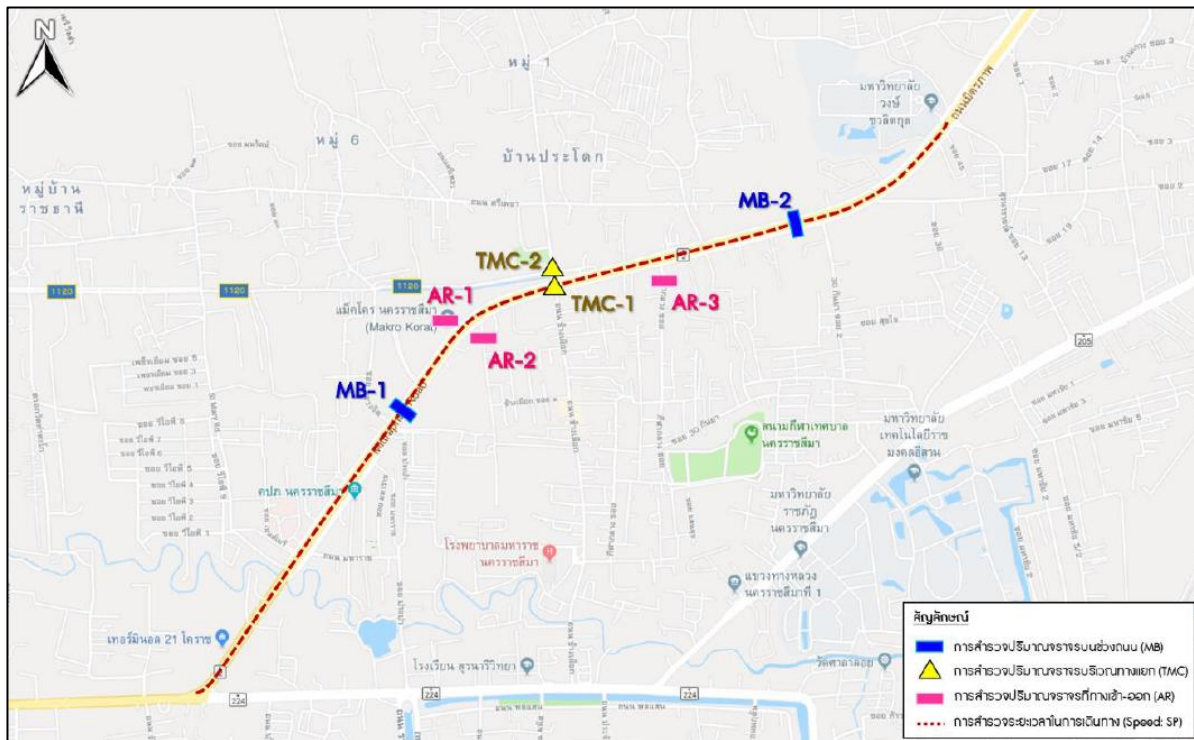
1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเมือง (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา
2. ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - 2.1 สถานีตรวจวัด : ดำเนินการตรวจสอบตลอดบริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 225 และทางหลวงชนบท นม.1120
 - 2.2 ดัชนีที่ตรวจวัด : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ
- 4.3 ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบการคมนาคม เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 ด้านการจราจร และขนส่งได้มีการกำหนดการสำรวจข้อมูลภาคสนาม ประกอบด้วย การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงบนทางแยก (TMC) การสำรวจปริมาณจราจรเข้า – ออกบริเวณจุดตัดถนน (AR) และสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง (SP) ดังรูปที่ 4.2.1-1 ซึ่งสามารถสรุปผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรได้ดังนี้



รูปที่ 4.2.1-1 ตำแหน่งจุดสำรวจจราจรของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

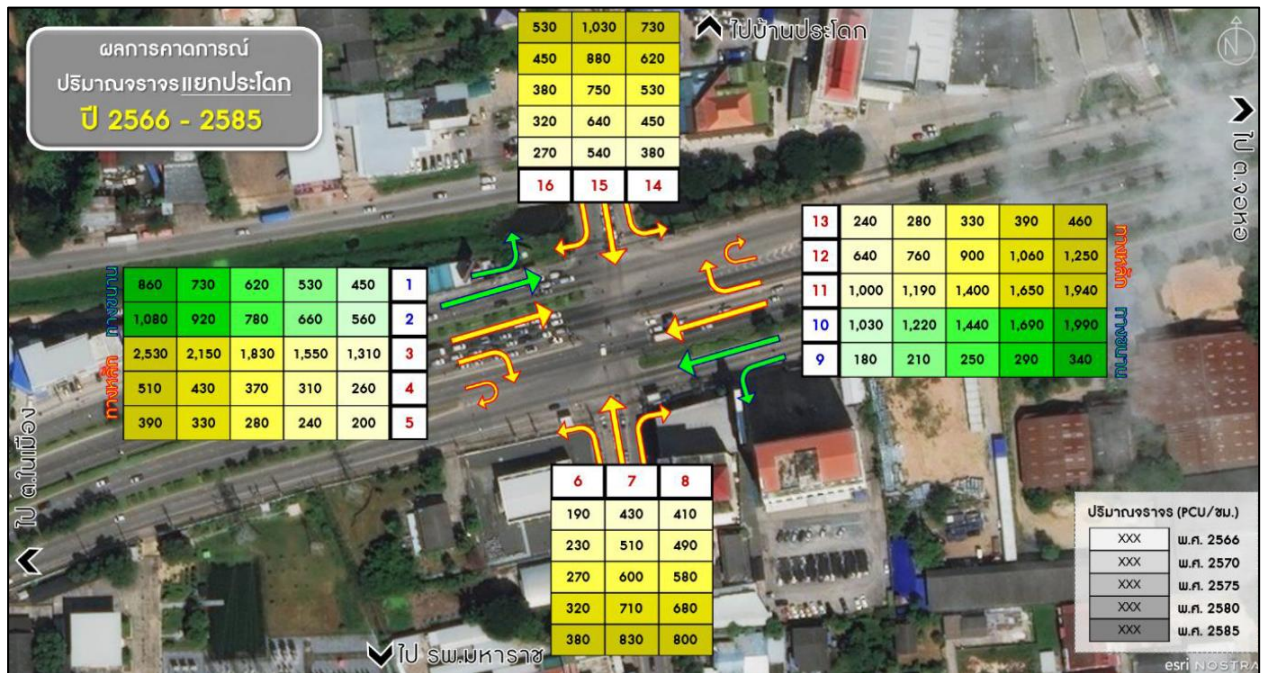
- การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณ MB-1 ทล.2 กม.150+000 เป็นเวลา 24 ชม. และบริเวณ MB-2 ทล.2 กม.151+500 เป็นเวลา 14 ชั่วโมง ซึ่งจากการสำรวจพบว่าบริเวณ MB-1 ทล.2 กม.151+500 มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 74,163 PCU/วัน และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 64,926 PCU/วัน และบริเวณ MB-2 ทล.2 กม.151+500 มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 68,193 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 66,172 PCU/14 ชม.

- การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนทางแยก จำนวน 2 จุด เป็นเวลา 14 ชั่วโมง ได้แก่ บริเวณ TMC-1 จุดตัด ทล.2 กับถนนข้างเผือก และบริเวณ TMC-2 จุดตัด ทล.2 กับ นม.1120 ซึ่งจากการสำรวจพบว่าบริเวณ TMC-1 จุดตัด ทล.2 กับถนนข้างเผือก มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 73,003 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 72,779 PCU/14 ชม. และบริเวณ TMC-2 จุดตัด ทล.2 กับ นม.1120 มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 24,464 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 27,922 PCU/14 ชม.

- การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเข้า-ออกบริเวณจุดตัด (AR) มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเข้า-ออกบริเวณจุดตัด จำนวน 3 จุด เป็นเวลา 14 ชั่วโมง ได้แก่ บริเวณ AR-1 จุดตัด ทล.2 กับทางออก Makro โคราช บริเวณ AR-2 จุดตัด ทล.2 กับทางเข้า-ออกโรงแรมบอสส์ และบริเวณ AR-3 จุดตัด ทล.2 กับซอยกึ่งกลาง ซึ่งจากการสำรวจพบว่าบริเวณ AR-1 จุดตัด ทล.2 กับทางออก Makro โคราช มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 4,237 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 5,923 PCU/14 ชม. บริเวณ AR-2 จุดตัด ทล.2 กับทางเข้า-ออกโรงแรมบอสส์ มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 3,525 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 2,980 PCU/14 ชม. และบริเวณ AR-3 จุดตัด ทล.2 กับซอยกึ่งกลาง มีปริมาณจราจรในวันทำการเท่ากับ 3,692 PCU/14 ชม. และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 2,537 PCU/14 ชม.

● การสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง (SP) ได้ทำการสำรวจบนทางหลวงสายหลักคือทางหลวงหมายเลข 2 เป็นเวลา 3 ช่วงเวลา ได้แก่ แรงด่วนเช้า นอกเวลาเร่งด่วน และเร่งด่วนเย็น ซึ่งจากการสำรวจพบว่า ในวันทำการความเร็วในการเดินทางจะอยู่ที่ประมาณ 33 กม./ชม. และในวันหยุดจะอยู่ที่ประมาณ 33-44 กม./ชม.

ทั้งนี้ จากการศึกษาเดิมได้มีการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตบริเวณแยกประโดกในการดำเนินการปีเป้าหมาย (พ.ศ. 2566, พ.ศ. 2570, พ.ศ. 2575, พ.ศ. 2580 และ พ.ศ. 2585) แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 4.2.1-2



รูปที่ 4.2.1-2 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยกประโดก (หน่วย PCU/ชม.)

สำหรับผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยกประโดก ได้แสดงผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของกรณีที่ไม่มีการปรับปรุงทางแยก และกรณีที่มีการปรับปรุงทางแยกโดยการก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1 และตารางที่ 5.2.1-2

ตารางที่ 4.2.1-1 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยกประโดก กรณีไม่มีการปรับปรุงทางแยก

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก (PCU/ชม.)	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)	ระดับการให้บริการ (LOS)
2561	6,733	98.20	F
2566	8,090	166.60	F
2570	9,590	232.30	F
2575	11,310	304.50	F
2580	13,300	387.10	F
2585	15,650	468.40	F

**ตารางที่ 4.2.1-2 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยกประโดก กรณีที่มีการปรับปรุงทางแยกโดย
การก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)**

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก (PCU/ชม.)	ปริมาณจราจรที่ใช้ทางลอด (PCU/ชม.)	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)	ระดับการให้บริการ (LOS)
2566	4,580	3,510	22.60	C
2570	5,430	4,160	29.70	C
2575	6,400	4,910	34.80	C
2580	7,530	5,770	54.10	D
2585	8,860	6,790	77.50	E

1.2 การทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้สำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินเป็นประจำทุกปี พร้อมจัดทำรายงานสถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic หรือ AADT) โดยแยกประเภทของยานพาหนะตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และแสดงข้อมูลบนแต่ละช่วงควบคุมอันประกอบด้วย หมายเลขทางหลวง (Route No.) และช่วงควบคุม (Control Section) โดยทางหลวงสายหนึ่งประกอบด้วยหลายช่วงควบคุม ซึ่งแต่ละช่วงควบคุมจะมีการเก็บข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไว้

ทั้งนี้ จากการทบทวนปริมาณจราจรพบว่า ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงโดยรอบพื้นที่ศึกษาจำนวน 3 จุด ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ที่กม.148+657 ทางหลวงหมายเลข 205 ที่กม.213+102 และทางหลวงหมายเลข 224 ที่กม.2+535 โดยรายละเอียดและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ ตำแหน่งสำรวจต่าง ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึงปี พ.ศ. 2566 แสดงดัง **ตารางที่ 4.2.1-3**

ตารางที่ 4.2.1-3 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงโดยรอบพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึงปี พ.ศ. 2566

หมายเลขทางหลวง- ช่วงควบคุม (ชื่อสายทาง) กม.สำรวจ	ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม	สัดส่วน รถใหญ่ (%)	อัตราการ ขยายตัว (ต่อปี)
ทล.2-301 (นครราชสีมา - ดอนหวาย) กม.148+657	2562	44,486	17,022	1,279	329	1,290	29,676	247	83	18	30	94,460	2.11	4.56%
	2563	46,281	18,674	1,285	311	1,225	29,892	235	84	8	14	98,009	1.92	
	2564	29,380	9,926	592	87	292	21,214	238	67	15	30	61,841	1.18	
	2565	47,485	19,750	1,361	311	1,187	31,197	229	76	9	15	101,620	1.80	
	2566	52,297	22,275	1,538	335	1,227	34,929	227	65	9	15	112,917	1.66	
ทล.205-402 (โคกสวาย - แขวงทางหลวง นครราชสีมาที่1) กม.213+102	2562	16,261	1,473	231	36	211	1,406	559	289	321	269	21,056	8.00	-14.82%
	2563	9,981	623	228	21	92	763	278	144	148	158	12,436	6.76	
	2564	9,086	910	73	7	39	851	296	115	170	136	11,683	6.53	
	2565	9,675	718	180	10	77	781	462	283	256	155	12,597	9.87	
	2566	8,209	1,397	125	19	60	495	260	191	188	139	11,083	7.73	
ทล.224-100 (นครราชสีมา - หัวทะเล) กม.2+535	2562	13,166	9,874	1,176	595	840	4,053	873	652	533	512	32,274	12.41	11.02%
	2563	11,944	7,833	32	137	182	3,904	172	85	100	77	24,466	3.08	
	2564	8,137	4,858	5	15	13	3,051	43	45	40	10	16,217	1.02	
	2565	25,045	15,732	1,023	633	711	7,479	1,232	825	728	563	53,971	8.69	
	2566	19,250	14,951	1,327	1,027	1,583	6,758	1,614	1,054	696	775	49,035	13.76	

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวกภัย กรมทางหลวง, พ.ศ. 2567

2. ผลการติดตามตรวจสอบการการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567 - 2569

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยทำการติดตามรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง มีรายละเอียดประกอบด้วย

2.1 การติดตามตรวจสอบการการคมนาคมเดือนสิงหาคม 2567

1) การสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรภาคสนาม โดยแบ่งประเภทยานพาหนะที่สำรวจออกเป็น 12 ประเภทตามทิศทางการสัญจรบนโครงข่ายถนน และทำการแปลงค่าปริมาณจราจรจากหน่วยเป็นคันให้เป็นมาตรฐานหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit : PCU) โดยใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Equivalence : PCE) ในแต่ละประเภทที่อ้างอิงจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง เนื่องจากยานพาหนะแต่ละประเภทมีลักษณะทางกายภาพและสมรรถนะในการเคลื่อนที่แตกต่างกัน จึงต้องแปลงให้อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน โดยค่าเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคลแต่ละประเภทยานพาหนะ (PCE) แสดงดังตารางที่ 4.2.1-4

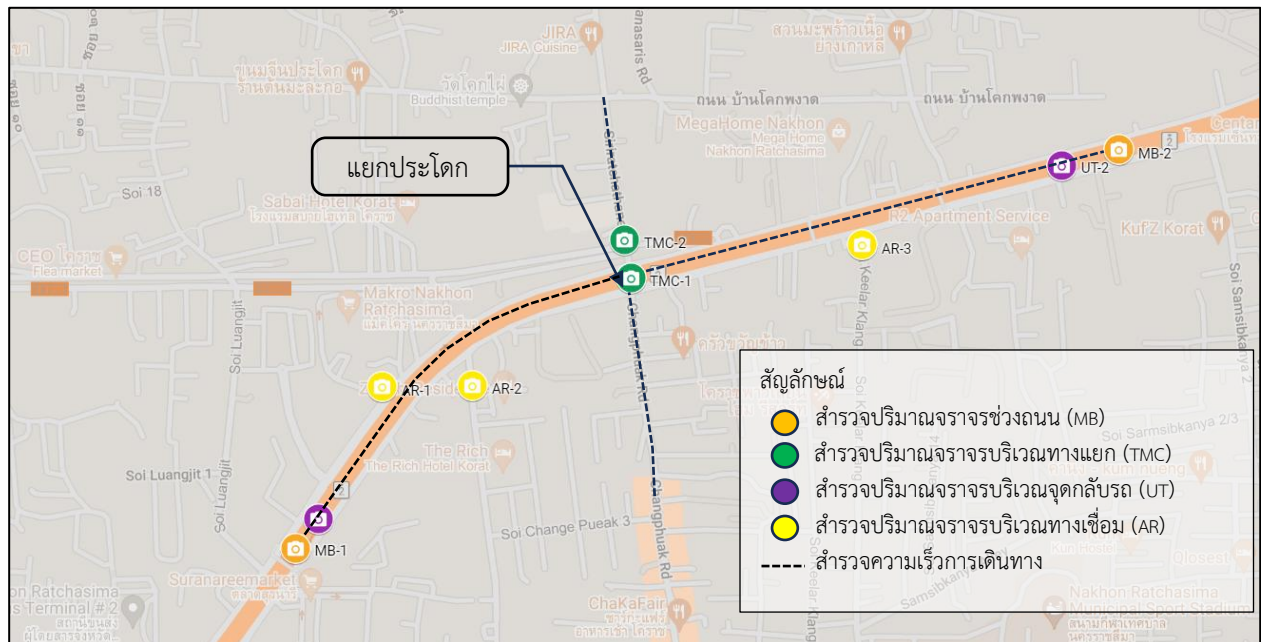
ตารางที่ 4.2.1-4 ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งสำหรับรถประเภทต่างๆ (Passenger Car Equivalent, PCE)

ลำดับ	ประเภทรถ	ค่า PCE
1	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00
2	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1.00
3	รถโดยสารขนาดเล็ก	1.50
4	รถโดยสารขนาดกลาง	1.50
5	รถโดยสารขนาดใหญ่	2.10
6	รถบรรทุก 4 ล้อ	1.00
7	รถบรรทุก 6 ล้อ	2.10
8	รถบรรทุก 10 ล้อ	2.50
9	รถบรรทุกพ่วง	2.50
10	รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2.50
11	รถจักรยาน	0.33
12	รถจักรยานยนต์ / สามล้อเครื่อง	0.33 ใช้ปรับ Factor ในหน่วยเทียบเท่า (กรมทางหลวงจะไม่นำมาวิเคราะห์ดัชนีติดขัด)

ที่มา: สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวันทำงานและวันหยุด (อ้างอิงการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง โดยได้สำรวจ 24 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น) สำรวจ 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้

ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567 และวันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-3 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.1-5



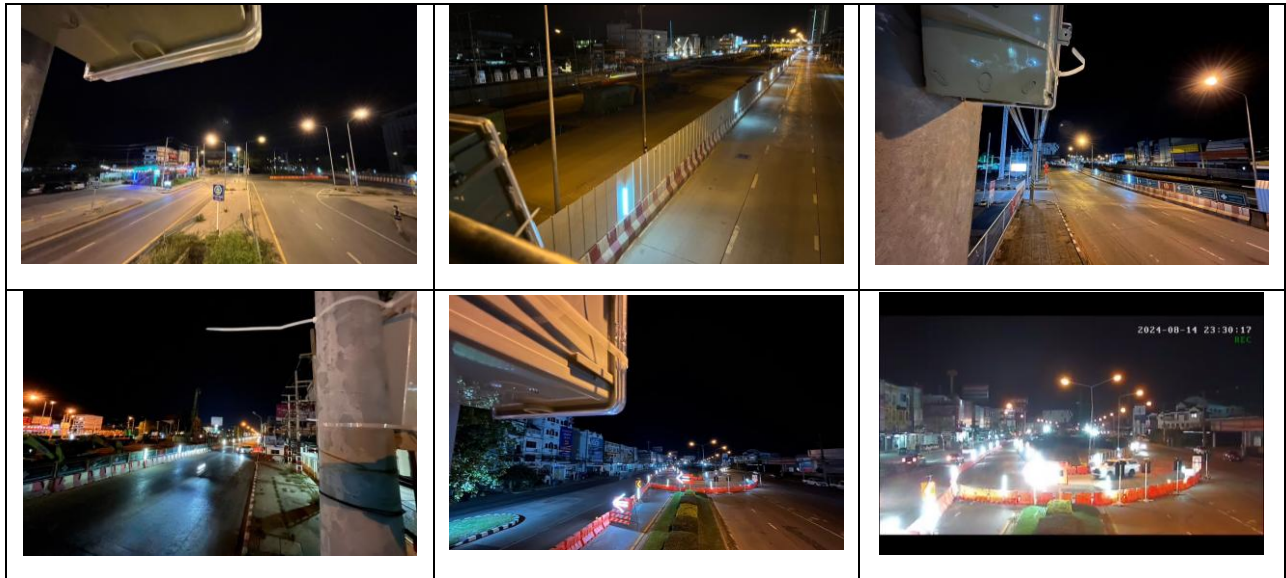
ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565)

รูปที่ 4.2.1-3 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.1-5 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกประโดกในเดือนสิงหาคม 2567

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ปั๊มน้ำมัน ปตท.)	15 สิงหาคม 2567	06.00-06.00 น. รุ่งขึ้น
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 2 (หน้าแอมเวย์ ซุป)	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC)				
1	TMC-1	แยกประโดก	15 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
2	TMC-2	แยกทางหลวงชนบท นม.1120	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ (UT)				
1	UT-1	บริเวณใกล้ MB-1	15 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
2	UT-2	บริเวณใกล้ MB-2	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ทางเชื่อมทางหลวงหมายเลข 2 (AR)				
1	AR-1	ทางเข้า-ออก แมคโคร โคราช	15 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
2	AR-2	ทางเข้า-ออก บอสส์ โฮเทล		06.00-18.00 น.
3	AR-3	ซอยเข้า-ออก ซอยกีฬากลาง	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง (TTS)				
1	TTS-1	ทางหลวงหมายเลข 2 (MB1-MB2)	15 สิงหาคม 2567	ช่วงเร่งด่วน นอกเร่งด่วน
2	TTS-2	ถ.ศิริราชธานี - ถ.ช้างเผือก	17 สิงหาคม 2567	ช่วงเร่งด่วน นอกเร่งด่วน

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, 2567

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.1-4 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอในเดือนสิงหาคม 2567

2) ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน

- จุดสำรวจ MB-1 บนทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ปั๊มน้ำมัน ปตท.)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ MB-1 ทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ปั๊มน้ำมัน ปตท.) ของทั้งวันทำการและวันหยุด จะมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,900 – 2,800 PCU/ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-6

- จุดสำรวจ MB-2 บนทางหลวงหมายเลข 2 (หน้าแอมเวย์ ซุป)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ MB-2 ทางหลวงหมายเลข 2 (หน้าแอมเวย์ ซุป) ของทั้งวันทำการและวันหยุด จะมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,900 – 3,200 PCU/ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-6

- จุดสำรวจ MB-3 บนทางหลวงชนบท นม.1120

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรของทั้งวันทำการและวันหยุด จะมีปริมาณจราจร ประมาณ 440 – 580 PCU/ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-6

ตารางที่ 4.2.1-6 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนในเดือนสิงหาคม 2567

วันสำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน			
		ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรทั้งวัน	
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน
MB1: ทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ปั๊มน้ำมัน ปตท.)					
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 67	ไป แยกประโดก	2,450	1,940	27,566	22,739
	ไป บขส. 2	3,621	2,798	34,909	27,304
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	62,475	50,043
วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 67	ไป แยกประโดก	2,048	1,786	19,769	23,285
	ไป บขส. 2	2,301	1,775	22,490	28,569
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	42,259	51,855
MB2: ทางหลวงหมายเลข 2 (หน้าแอมเวย์ ซุป)					
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 67	ไป แยกประโดก	3,937	3,169	35,721	44,389
	ไป ซ.30 กันยา	3,801	2,960	32,727	41,816
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	68,449	86,205
วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 67	ไป แยกประโดก	2,525	1,956	26,725	33,623
	ไป ซ.30 กันยา	2,801	2,181	25,940	34,112
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	52,664	67,735
MB3: ทางหลวงชนบท นม.1120					
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 67	เข้าแยกประโดก	771	576	7,377	8,935
	ออกแยกประโดก	558	446	6,483	8,108
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	13,860	17,043
วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 67	เข้าแยกประโดก	664	480	5,642	7,233
	ออกแยกประโดก	518	447	5,137	6,613
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	10,780	13,845

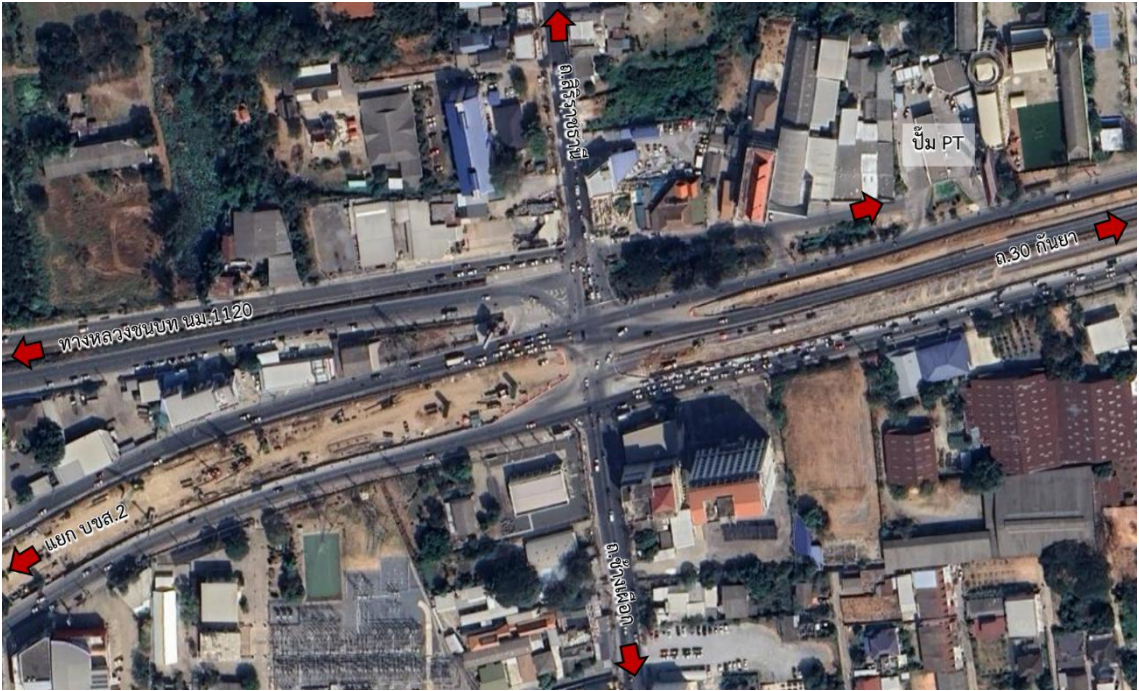
ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

3) ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก

● **TMC-1 : ทางแยกทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับถนนข้างเมืองและถนนสิริราชธานี หรือแยกประโดก** ผลจากการสำรวจปริมาณจราจร พบว่า บริเวณทางแยกมีลักษณะเป็นสี่แยกไม่มีสัญญาณไฟควบคุม มีกระแสการจราจรในแต่ละทิศทางทั้งจากทางหลวงหมายเลข 2 และจากถนนข้างเมืองและถนนสิริราชธานี อยู่ในช่วง 20 – 1,035 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยเฉพาะทิศทางที่ 8 จากทางหลวงหมายเลข 2 ไป ถนนสิริราชธานี ซึ่งในวันทำการจะมีปริมาณการจราจรสูงสุดเท่ากับ 1,035 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง ส่วนวันหยุดจะมีปริมาณจราจรในทิศทางในทิศทางเดียวกันกับวันทำการเท่ากับ 732 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-7

● **TMC-2 : ทางแยกทางหลวงชนบทหมายเลข 1122 ตัดกับถนนสิริราชธานี** ผลจากการสำรวจปริมาณจราจร พบว่า บริเวณทางแยกมีลักษณะเป็นสามแยกไม่มีสัญญาณไฟควบคุม มีปริมาณจราจรอยู่ในช่วง 306 – 2,869 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยเฉพาะทิศทางที่ 2 จากแยก บขส.2 ไป ซอย 30 กันยา ซึ่งในวันทำการจะมีปริมาณการจราจรสูงสุดเท่ากับ 2,869 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง ส่วนวันหยุดจะมีปริมาณจราจรในทิศทางในทิศทางเดียวกันกับวันทำการเท่ากับ 2,358 PCU/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-8

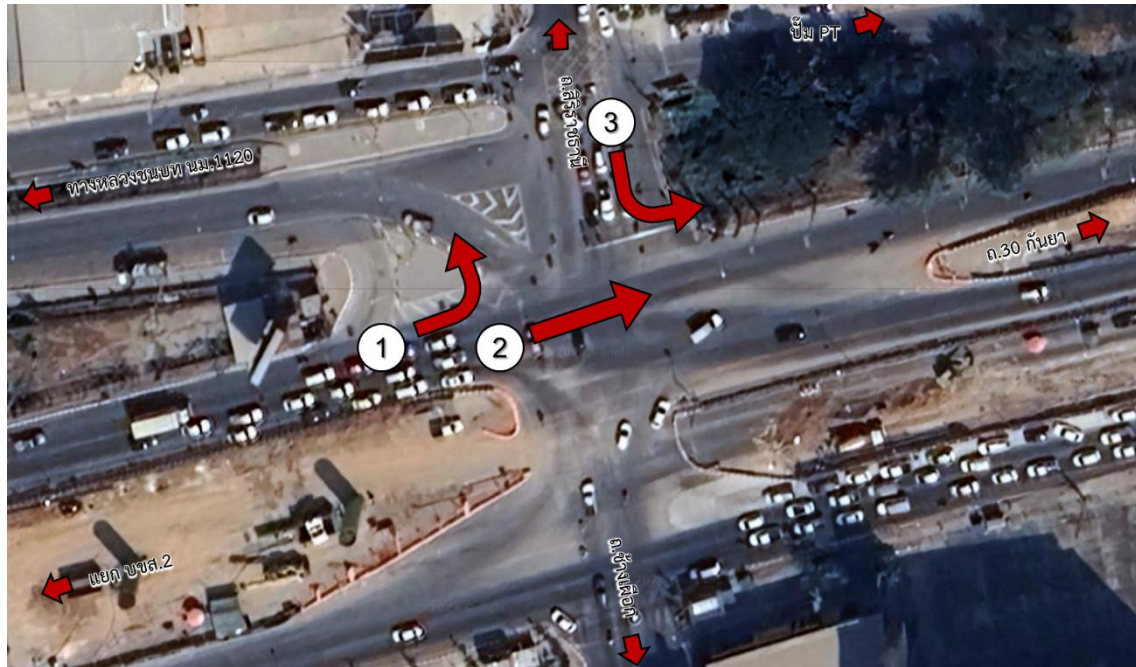
ตารางที่ 4.2.1-7 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับถนนข้างเผือก
และถนนสิริราชธานี หรือแยกประโดก (TMC-1)



ทิศทาง	ทิศทางการเดินทาง	วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567		วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567	
		ปริมาณจราจร (คัน/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (PCU/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (คัน/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (PCU/ชม./ ทิศทาง)
1	ถ.สิริราชธานี ไป ทช.นม.1120	264	175	151	82
2	ถ.สิริราชธานี ไป ทล.2	984	626	607	380
3	ถ.สิริราชธานี ไป บ้มน PT	195	76	147	77
4	บ้มน PT ไป ถ.สิริราชธานี	41	18	43	20
5	บ้มน PT ไป ทช.นม.1120	27	20	20	11
6	บ้มน PT ไป ทล.2	1	1	1	1
7	ทล.2 ไป บ้มน PT	6	4	7	4
8	ทล.2 ไป ถ.สิริราชธานี	1,035	660	732	500
9	ทล.2 ไป ทช.นม.1120	9	9	14	15
10	ทช.นม.1120 ไป ทล.2	519	399	461	345
11	ทช.นม.1120 ไป บ้มน PT	114	62	99	59
12	ทช.นม.1120 ไป ถ.สิริราชธานี	139	116	105	81
ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด (รวมทุกทิศทาง)		3,334	2,166	2,387	1,575

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

ตารางที่ 4.2.1-8 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงชนบทหมายเลข 1122 ตัดกับถนนสิริราชธานี (TMC-2)



ทิศทาง	ทิศทางการเดินทาง	วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567		วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567	
		ปริมาณจราจร (คัน/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (PCU/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (คัน/ชม./ ทิศทาง)	ปริมาณจราจร (PCU/ชม./ ทิศทาง)
1	ทล.2 ไป ทช.นม.1120	357	306	361	338
2	แยก บขส.2 ไป ซ.30 กันยา	2,869	2,218	2,358	1,836
3	ทช.นม.1120 ไป ทล.2	1,561	1,060	944	719
ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด (รวมทุกทิศทาง)		4,787	3,584	3,663	2,893

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

4) ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ

จากข้อมูลการสำรวจบริเวณจุดกลับรถ จะมีปริมาณจราจรสูงที่สุดในจุดสำรวจ UT2 จุดกลับรถบริเวณ MB-1 เนื่องจากเป็นจุดกลับรถ 2 ทิศทาง โดยในวันทำการมีปริมาณจราจรสูงที่สุดในทิศทางไปแยกประโดก เท่ากับ 1,791 PCU/ชั่วโมง ส่วนในวันหยุดเท่ากับ 1,035 PCU/ชั่วโมง แสดงผลสำรวจดังตารางที่ 4.2.1-9

ตารางที่ 4.2.1-9 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถในเดือนสิงหาคม 2567

วันสำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจรจุดกลับรถ			
		ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อ 12 ชม.	
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/12 ชม.	PCU/12 ชม.
UT1: ทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ MB-1)					
วันพฤหัสบดีที่ 15 ส.ค. 67	ไป แยกประโดก	1,887	1,307	13,897	10,335
	ทิศทางเดียว	-	-	13,897	10,335
วันเสาร์ที่ 17 ส.ค. 67	ไป แยกประโดก	1,322	952	10,448	8,051
	ทิศทางเดียว	-	-	10,448	8,051
UT2: ทางหลวงหมายเลข 2 (ใกล้ MB-2)					
วันพฤหัสบดีที่ 15 ส.ค. 67	ไป ซ.30 กันยา	443	245	2,915	2,186
	ไป แยกประโดก	1,791	1,160	12,194	8,560
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	15,109	10,746
วันเสาร์ที่ 17 ส.ค. 67	ไป ซ.30 กันยา	404	301	2,731	2,133
	ไป แยกประโดก	1,035	571	9,048	6,543
	รวม 2 ทิศทาง	-	-	11,779	8,676

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

5) ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนน

จากข้อมูลการสำรวจในช่วงทางเข้า-ออกซอยกีฬากลาง (AR-3) จะมีปริมาณจราจรสูงที่สุดใน การสำรวจปริมาณจราจรเข้า-ออกซอยเนื่องจากเป็นทางเชื่อมเข้าสู่ชุมชน และสถานที่ทำกิจกรรมต่าง ๆ โดยในวันทำการมีปริมาณจราจรสูงที่สุดในทิศทางเข้าซอยเท่ากับ 990 PCU/ชั่วโมง ส่วนในวันหยุดเท่ากับ 451 PCU/ชั่วโมง แสดงผลสำรวจของทางเข้า-ออกดังตารางที่ 4.2.1-10

ตารางที่ 4.2.1-10 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนในเดือนสิงหาคม 2567

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อ 12 ชม.	
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/12 ชม.	PCU/12 ชม.
AR-1 จุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 กับทางเข้าออก แม่โคโคร	วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567				
	เข้าแม่โคโคร	290	215	2,354	1,911
	ออกแม่โคโคร	216	162	1,694	1,377
	รวม	-	-	4,047	3,288
	วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567				
	เข้าแม่โคโคร	311	273	2,627	2,222
	ออกแม่โคโคร	291	257	2,175	1,795
	รวม	-	-	4,802	4,017
AR-2 จุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 กับทางเข้าออก ซอย	วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567				
	เข้าซอย	86	72	536	409
	ออกซอย	179	110	1,197	708
	รวม	-	-	1,733	1,117
	วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567				
	เข้าซอย	51	38	450	337
	ออกซอย	76	51	727	435
	รวม	-	-	1,177	772
AR-3 จุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 กับซอยกึ่งกลาง	วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567				
	เข้าซอย	990	572	6,264	3,934
	ออกซอย	178	120	1,498	949
	รวม	-	-	7,762	4,883
	วันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567				
	เข้าซอย	451	281	3,792	2,491
	ออกซอย	149	103	1,246	823
	รวม	-	-	5,039	3,314

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

6) ผลการสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง

จากข้อมูลการสำรวจในความเร็วในการเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทั้งบริเวณช่วงแยก บขส.2 - แยกประโดก และช่วงถ.สิริ - ซ.30 กันยา ในวันทำการและวันหยุดจะมีความเร็วในการเดินทางอยู่ในช่วง 40 – 60 กม./ชม. โดยแสดงรายละเอียดแต่ละทิศทางดังตารางที่ 4.2.1-11

ตารางที่ 4.2.1-11 แสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทางในเดือนสิงหาคม 2567

วันสำรวจ	ทิศทาง	ความเร็วเฉลี่ย (กม/ชม.)	
		ช่วงเวลาเร่งด่วน	ช่วงนอกเวลาเร่งด่วน
วันพฤหัสบดี ที่ 15 ส.ค.67	ตรง ซ.30 กันยา-ถ.สิริ	46.14	51.67
	ตรง ถ.สิริ-ซ.30 กันยา	47.86	54.87
	ตรง แยก บขส.2-แยกประโดก	59.96	60.04
	ตรง แยกประโดก-แยก บขส.2	50.71	51.59
	เฉลี่ยรวม	51.17	54.54
วันเสาร์ที่ 17 ส.ค.67	ตรง ซ.30 กันยา-ถ.สิริ	42.81	45.57
	ตรง ถ.สิริ-ซ.30 กันยา	44.28	46.55
	ตรง แยก บขส.2-แยกประโดก	50.97	56.18
	ตรง แยกประโดก-แยก บขส.2	40.30	49.43
	เฉลี่ยรวม	44.59	49.43

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, 2567

2.1.3 การประเมินสภาพการจราจร

การวิเคราะห์ดัชนีที่แสดงถึงสภาพการให้บริการของถนน (Level of Service) ตามปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ เช่น ลักษณะทางกายภาพของถนน ปริมาณการจราจร สภาพแวดล้อมริมทาง การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น ซึ่งระดับการให้บริการโดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น 6 ระดับดังตารางที่ตารางที่ 4.2.1-12

ตารางที่ 4.2.1-12 เกณฑ์การวิเคราะห์ระดับการให้บริการของถนนในเมือง

ระดับการให้บริการ	สภาพจราจร	V/C ratio (ทางหลวงแผ่นดิน)		V/C ratio (ถนนในเมือง)
		กรณี 2 ช่องจราจร	กรณีหลายช่องจราจร	
A	สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระ ความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี	0.00-0.07	0.00-0.30	0.00-0.60
B	สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว ความล่าช้ามีน้อย	0.08-0.10	0.31-0.47	0.61-0.70
C	สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว มีข้อจำกัดในการเปลี่ยนช่องจราจรมากกว่าระดับ B มีความตึงเครียดในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ขณะขับขึ้น	0.11-0.28	0.48-0.68	0.71-0.80
D	ใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะเกือบถึงจุดไม่คงที่ ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าและความเร็วของยานพาหนะลดลงอย่างมาก	0.29-0.52	0.69-0.89	0.81-0.90
E	สภาวะไม่คงที่ (Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะไม่คงที่ ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะต่ำกว่าความเร็วเฉลี่ย	0.53-1.00	0.90-1.00	0.91-1.00
F	สภาวะติดขัด (Forced Flow) การไหลของยานพาหนะ มีความเร็วต่ำมาก เนื่องจากทางแยกมีความแออัดของยวดยาน มีความล่าช้าสูงและผลข้างเคียงลำดับสัญญาณไฟจราจร	มากกว่า 1.00	มากกว่า 1.00	มากกว่า 1.00

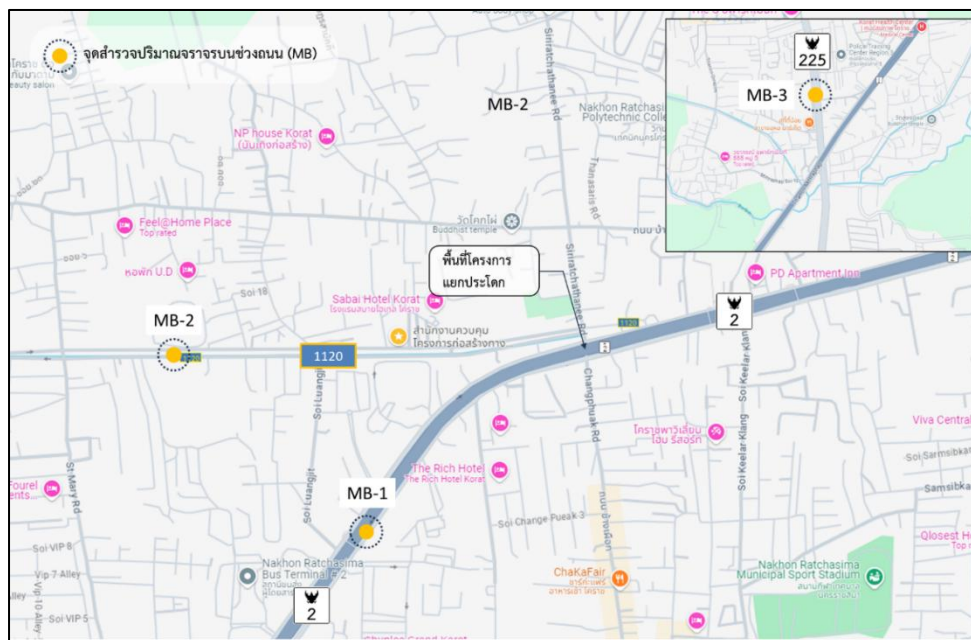
ที่มา : Highway Capacity Manual, สำนักวิศวกรรมผังเมือง

2.2 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนกันยายน 2567

การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรเดือนกันยายน 2567 โดยการนับจำนวนยานพาหนะแยกตามประเภทและทิศทางการสัญจรบนโครงข่ายถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ปรึกษาจะทำการสำรวจโดยจำแนกประเภทของยานพาหนะที่ออกเป็น 12 ประเภท โดยปริมาณจราจรจากข้อมูลการสำรวจจะถูกปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) ซึ่งการพิจารณารวมยานพาหนะดังกล่าวเข้าด้วยกันและทำการแปลงยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยมาตรฐานเดียวกัน คือ หน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU) แล้วจึงรวมปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทดังกล่าวเข้าด้วยกันหน่วยเทียบ ทั้งนี้ เนื่องจากรถแต่ละประเภทมีลักษณะทางกายภาพและสมรรถนะในการเคลื่อนตัวไม่เหมือนกัน จึงต้องแปลงให้อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน โดยใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Equivalent, PCE) ดังแสดงในตารางที่ 4.2.1-4

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาศรวจสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 9 กันยายน 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.4-13



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565)

รูปที่ 4.2.1-5 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

**ตารางที่ 4.2.4-13 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568**

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1 : ทางหลวงหมายเลข 2	วันจันทร์ 9 กันยายน 2567					
	ไป ขอนแก่น	3,074	2,235	30,484	22,169	E
	ไป สระบุรี	3,076	2,286	35,335	26,256	
	รวม 2 ทิศทาง	6,150	4,521	65,820	48,425	
	วันจันทร์ 21 ตุลาคม 2567					
	ไป ขอนแก่น	3,633	2,651	36,028	26,287	E
	ไป สระบุรี	2,714	2,165	31,177	24,866	
	รวม 2 ทิศทาง	6,347	4,815	67,205	51,153	
	วันจันทร์ 25 พฤศจิกายน 2567					
	ไป ขอนแก่น	3,842	2,811	38,098	27,873	E
	ไป สระบุรี	2,987	2,373	34,313	27,255	
	รวม 2 ทิศทาง	6,829	5,183	72,411	55,128	
	วันจันทร์ 23 ธันวาคม 2567					
	ไป ขอนแก่น	3,752	2,529	37,208	25,075	E
	ไป สระบุรี	2,502	1,831	28,741	21,038	
	รวม 2 ทิศทาง	6,254	4,360	65,949	46,113	
	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568					
	ไป ขอนแก่น	4,147	2,949	41,125	29,248	E
	ไป สระบุรี	3,175	2,405	36,472	27,623	
	รวม 2 ทิศทาง	7,322	5,354	77,598	56,871	
	วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568					
	ไป ขอนแก่น	3,836	2,728	30,433	21,643	E
	ไป สระบุรี	2,905	2,200	31,704	24,011	
	รวม 2 ทิศทาง	6,741	4,928	62,136	45,655	
	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568					
	ไป ขอนแก่น	2,879	2,007	28,551	19,901	E
	ไป สระบุรี	2,133	1,637	24,503	18,809	
	รวม 2 ทิศทาง	5,012	3,644	53,053	38,711	
	วันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568					
	ไป ขอนแก่น	3,956	3,054	39,231	30,286	E
	ไป สระบุรี	2,869	2,313	32,957	26,568	
	รวม 2 ทิศทาง	6,825	5,367	72,188	56,855	
	วันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568					
	ไป ขอนแก่น	3,554	2,390	35,245	23,705	E
	ไป สระบุรี	2,239	1,737	25,720	19,955	
	รวม 2 ทิศทาง	5,793	4,128	60,965	43,660	

**ตารางที่ 4.2.4-13 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568**

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1 : ทางหลวงหมายเลข 2	วันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568					E
	ไป ขอนแก่น	3,669	2,600	36,387	24,807	
	ไป สระบุรี	2,317	1,798	26,622	22,059	
	รวม 2 ทิศทาง	5,987	4,398	63,008	46,867	
MB 2 : ทางหลวงชนบท นม.1120	วันจันทร์ 9 กันยายน 2567					B
	ไป นครราชสีมา	1,091	809	9,899	7,343	
	ไป สระบุรี	1,297	905	11,167	7,792	
	รวม 2 ทิศทาง	2,388	1,714	21,066	15,135	
	วันจันทร์ 21 ตุลาคม 2567					B
	ไป นครราชสีมา	1,091	809	10,819	8,026	
	ไป สระบุรี	1,297	905	14,899	10,396	
	รวม 2 ทิศทาง	2,388	1,714	25,718	18,422	
	วันจันทร์ 25 พฤศจิกายน 2567					B
	ไป นครราชสีมา	841	657	8,344	6,520	
	ไป สระบุรี	1,373	1,090	15,775	12,524	
	รวม 2 ทิศทาง	2,215	1,748	24,119	19,044	
	วันจันทร์ 23 ธันวาคม 2567					B
	ไป นครราชสีมา	879	646	8,717	6,408	
	ไป สระบุรี	1,080	743	12,406	8,538	
	รวม 2 ทิศทาง	1,959	1,389	21,123	14,945	
	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568					B
	ไป นครราชสีมา	918	722	9,107	7,157	
	ไป สระบุรี	1,384	1,032	15,896	11,852	
	รวม 2 ทิศทาง	2,302	1,753	25,003	19,009	
	วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568					B
	ไป นครราชสีมา	883	690	8,761	6,846	
	ไป สระบุรี	1,469	1,167	16,880	13,401	
	รวม 2 ทิศทาง	2,353	1,857	25,641	20,247	
	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568					B
	ไป นครราชสีมา	767	608	7,606	6,033	
	ไป สระบุรี	915	639	10,511	7,337	
	รวม 2 ทิศทาง	1,682	1,247	18,117	13,370	
	วันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568					B
	ไป นครราชสีมา	957	700	9,490	6,947	
	ไป สระบุรี	915	639	10,511	7,337	
	รวม 2 ทิศทาง	1,872	1,339	20,001	14,284	

ตารางที่ 4.2.4-13 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 2 : ทางหลวงชนบท นม.1120	วันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568					
	ไป นครราชสีมา	1,132	844	11,226	8,372	B
	ไป สระบุรี	1,256	872	14,428	10,012	
	รวม 2 ทิศทาง	2,388	1,716	25,654	18,384	
	วันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568					
	ไป นครราชสีมา	1,328	1,159	13,168	9,638	C
	ไป สระบุรี	1,013	853	11,631	7,692	
	รวม 2 ทิศทาง	2,340	2,012	24,800	17,330	
MB 3 : ทางหลวงหมายเลข 225	วันจันทร์ 9 กันยายน 2567					
	ไป นครราชสีมา	3,092	2,320	28,054	21,047	D
	ไป ขอนแก่น	1,679	1,305	14,456	11,236	
	รวม 2 ทิศทาง	4,771	3,625	42,511	32,283	
	วันจันทร์ 21 ตุลาคม 2567					
	ไป นครราชสีมา	3,092	2,320	30,663	23,004	D
	ไป ขอนแก่น	1,679	1,305	19,287	14,990	
	รวม 2 ทิศทาง	4,771	3,625	49,950	37,995	
	วันจันทร์ 25 พฤศจิกายน 2567					
	ไป นครราชสีมา	1,611	1,237	15,976	12,266	D
	ไป ขอนแก่น	2,324	1,726	26,691	19,828	
	รวม 2 ทิศทาง	3,934	2,963	42,666	32,094	
	วันจันทร์ 23 ธันวาคม 2567					
	ไป นครราชสีมา	1,683	1,216	16,690	12,056	D
	ไป ขอนแก่น	2,678	1,843	30,768	21,173	
	รวม 2 ทิศทาง	4,361	3,059	47,457	33,229	
	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568					
	ไป นครราชสีมา	1,699	1,335	16,849	13,241	D
	ไป ขอนแก่น	2,560	1,909	29,408	21,926	
	รวม 2 ทิศทาง	4,259	3,244	46,256	35,167	
	วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568					
	ไป นครราชสีมา	1,724	1,323	17,094	13,125	D
	ไป ขอนแก่น	2,440	1,812	28,025	20,819	
	รวม 2 ทิศทาง	4,163	3,136	45,119	33,944	
	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568					
	ไป นครราชสีมา	1,758	1,347	17,434	13,356	D
	ไป ขอนแก่น	2,373	1,724	27,259	19,799	
	รวม 2 ทิศทาง	4,131	3,070	44,693	33,155	

ตารางที่ 4.2.4-13 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
	วันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568					D
	ไป นครราชสีมา	1,644	1,341	16,303	13,300	
	ไป ขอนแก่น	2,012	1,615	23,113	18,548	
	รวม 2 ทิศทาง	3,656	2,956	39,416	31,848	
	วันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568					D
	ไป นครราชสีมา	1,968	1,558	19,516	15,449	
	ไป ขอนแก่น	2,514	1,814	28,879	20,842	
	รวม 2 ทิศทาง	4,482	3,372	48,396	36,291	
	วันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568					D
	ไป นครราชสีมา	1,849	1,488	18,339	15,544	
	ไป ขอนแก่น	2,530	1,944	29,058	22,326	
	รวม 2 ทิศทาง	4,379	3,431	47,396	37,870	

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2567

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,500-6,000 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,600-4,700 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,700-2,300 PCU/ชั่วโมง และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 2.00%-4.00% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-17

2.3 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนตุลาคม 2567

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 21 ตุลาคม 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,800-6,300 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,600-4,700 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,700-2,300 PCU/ชั่วโมง และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.00%-3.00% และจากวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า บน ทล.2 มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนบน ทล.

225 มีค่า $LOS = D$ สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะเกือบถึงจุดไม่คงที่ และผลวิเคราะห์บน ทข.1120 มีค่า $LOS = B$ มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว ความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.1-13

2.4 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนพฤศจิกายน 2567

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 25 พฤศจิกายน 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 5,200 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,900 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,700 PCU/ชั่วโมง และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.00%-3.00% และจากวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า บน ทล.2 มีค่า $LOS = E$ เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนบน ทล.225 มีค่า $LOS = D$ สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะเกือบถึงจุดไม่คงที่ และผลวิเคราะห์บน ทข.1120 มีค่า $LOS = B$ มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.5 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนธันวาคม 2567

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 23 ธันวาคม 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,400 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า บน ทล.2 มีค่า $LOS = E$ เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,100 PCU/ชั่วโมง มีค่า $LOS = D$ สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,400 PCU/ชั่วโมง มีค่า $LOS = B$ มีสภาพการจราจรคงที่

(Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.50%-2.00% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.6 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนมกราคม 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันอังคารที่ 7 มกราคม 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 5,300 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,200 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,700 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = B มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.50%-2.00% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.7 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนกุมภาพันธ์ 2568

การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,928 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,136 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,857 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = B มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable

Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 0.80%-1.30% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.8 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนมีนาคม 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,644 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,070 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,247 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = B มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.30%-1.60 โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.9 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนเมษายน 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 5.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 5,367 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,956 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,339 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = B มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.40%-1.60% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.10 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนพฤษภาคม 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,128 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,372 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,716 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = B มีสภาพการจราจรคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.20%-1.80% โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13

2.11 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมเดือนมิถุนายน 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงชนบท นม.1120 และทางหลวงหมายเลข 225 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.1-5 และรูปการสำรวจปริมาณจราจรดังรูปที่ 4.2.1-6

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน

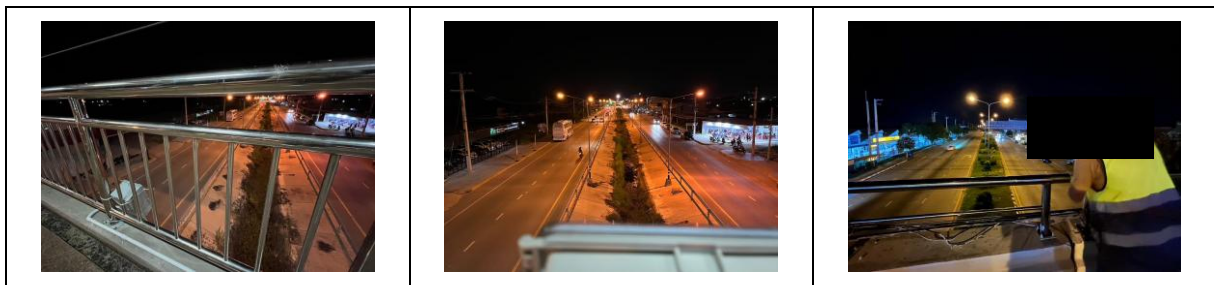
จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 2 ของวันทำการ มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,398 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 225 มีปริมาณจราจร ประมาณ 3,431 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = D สภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) และทางหลวงชนบท นม.1120 มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,012 PCU/ชั่วโมง มีค่า LOS = C สภาพคงที่ (Stable Flow) โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2.2-13



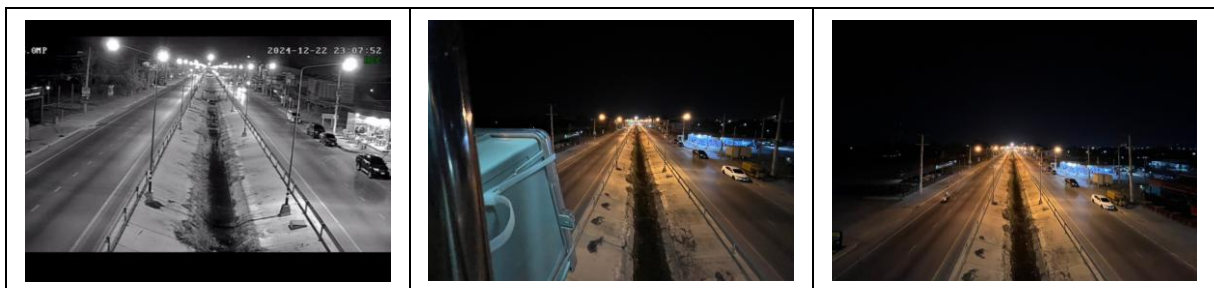
9 กันยายน 2567



21 ตุลาคม 2567



25 พฤศจิกายน 2568



23 ธันวาคม 2568

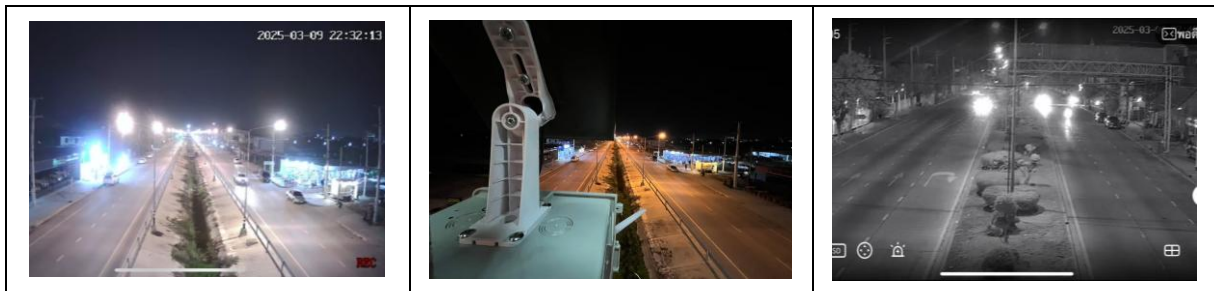
รูปที่ 4.2.1-6 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568



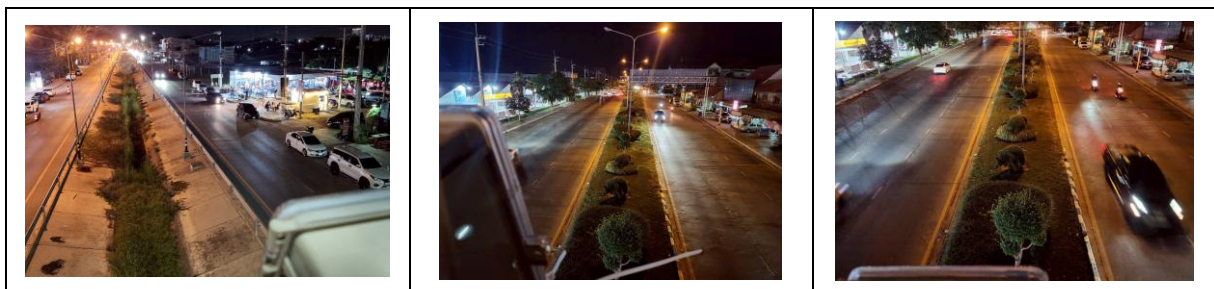
7 มกราคม 2568



24 กุมภาพันธ์ 2568



10 มีนาคม 2568

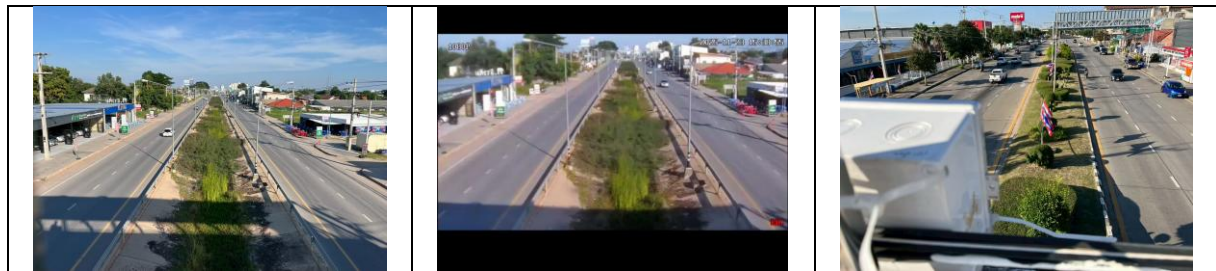


28 เมษายน 2568

รูปที่ 4.2.1-6 (ต่อ) การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอเดือนกันยายน 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568



26 พฤษภาคม 2568



23 มิถุนายน 2568

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, 2567

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.1-6 (ต่อ) การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอเดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

2.12 การสำรวจการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุของโครงการ ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2568 – ธันวาคม 2568 พบว่า ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.1-14

ตารางที่ 4.2.1-14 การติดตามตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	อุบัติเหตุจากการก่อสร้าง (ราย)			อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการ (ราย)		
		บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม
กรกฎาคม 2567	0	0	0	0	0	0	0
สิงหาคม 2567	0	0	0	0	0	0	0
กันยายน 2567	0	0	0	0	0	0	0
ตุลาคม 2567	0	0	0	0	0	0	0
พฤศจิกายน 2567	0	0	0	0	0	0	0
ธันวาคม 2567	0	0	0	0	0	0	0
มกราคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
กุมภาพันธ์ 2568	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.2.1-14 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567
ถึงเดือนมิถุนายน 2568




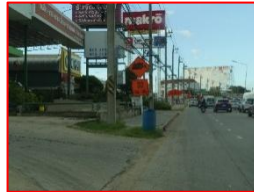

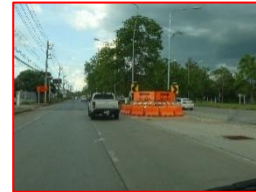

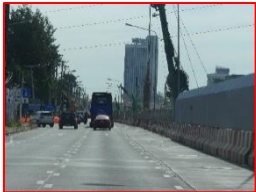
















เดือน	จำนวนการเกิด อุบัติเหตุ (ครั้ง)	อุบัติเหตุจาก การก่อสร้าง (ราย)			อุบัติเหตุจาก การขนส่งวัสดุของโครงการ (ราย)		
		บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม
มีนาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
เมษายน 2568	0	0	0	0	0	0	0
พฤษภาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
มิถุนายน 2568	0	0	0	0	0	0	0

2.13 การสำรวจสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางในปัจจุบัน



















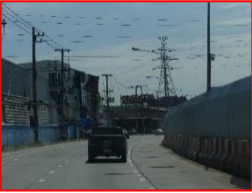
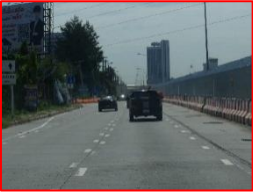




การติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และแนวการขนส่งวัสดุก่อสร้างพบว่า มีสภาพเส้นทางดี ไม่มีการชำรุดเสียหาย มีการติดตั้งป้ายเตือน และป้ายบอกทางที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ป้ายเตือนความเร็วของผู้ใช้เส้นทางอยู่เป็นระยะ รวมถึงมีการติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง และสัญญาณไฟกระพริบ ดังตารางที่ 4.2.1-15

ในปัจจุบันทางโครงการมีการใช้แหล่งวัสดุในการก่อสร้างจากแหล่งทรายเพียงอย่างเดียว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่หมู่ที่ 15 ตำบลหนองสูงเหนือ อำเภอนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มีระยะห่างจากโครงการประมาณ 13 กิโลเมตร จะใช้เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างบนถนนทางหลวงหมายเลข 2 ดังตารางที่ 4.2.1-16








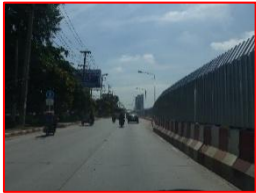
















ตารางที่ 4.2.4-15 การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
1. เดือนกรกฎาคม 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+600	กม.149+900	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
2. เดือนสิงหาคม 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+200	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
3. เดือนกันยายน 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+800	กม.150+100	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
4. เดือนตุลาคม 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+750	กม.150+277	กม.150+500	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.4-15 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
5. เดือนพฤศจิกายน 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+800	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
6. เดือนธันวาคม 2567 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+277	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
7. เดือนมกราคม 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม.150+100	กม.150+250	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+250	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.4-15 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
9. เดือนมีนาคม 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.151+000	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
10. เดือนเมษายน 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+800	กม.150+400	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
10. เดือนพฤษภาคม 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+277	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง
10. เดือนมิถุนายน 2568 - ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบ การชำรุดของผิวจราจร						
	กม.149+900	กม.150+277	กม.151+100	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายบอกทางจุดกลับรถ	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.1-16 การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง
ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

รายละเอียด	ระยะทาง	เส้นทางขนส่ง	รูปภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณ ทล.2
1. เดือนกรกฎาคม 2567	13 km.	ทล. 2	
2. เดือนสิงหาคม 2567	13 km.	ทล. 2	
3. เดือนกันยายน 2567	13 km.	ทล. 2	
4. เดือนตุลาคม 2567	13 km.	ทล. 2	
5. เดือนพฤศจิกายน 2567	13 km.	ทล. 2	
6. เดือนธันวาคม 2567	13 km.	ทล. 2	
7. เดือนมกราคม 2568	13 km.	ทล. 2	

ตารางที่ 4.2.1-16 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง
ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนธันวาคม 2568

รายละเอียด	ระยะทาง	เส้นทางขนส่ง	รูปสภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง บริเวณ ทล.2
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568	13 km.	ทล. 2	
9. เดือนมีนาคม 2568	13 km.	ทล. 2	
10. เดือนเมษายน 2568	13 km.	ทล. 2	
11. เดือนพฤษภาคม 2568	13 km.	ทล. 2	
12. เดือนมิถุนายน 2568	13 km.	ทล. 2	

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงที่ผ่านมา

จากการติดตามตรวจสอบการคมนาคม และการเกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา ในช่วงที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน พบว่า มีการติดตามทั้งหมด 3 จุด ได้แก่

MB-1 (ทล.2) : มีปริมาณจราจรช่วงเดือนกันยายน 2567 – มิถุนายน 2568 อยู่ในช่วง 3,644 – 5,354 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = D - E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ และทางแยกทำให้เกิดความล่าช้า และความเร็วยานพาหนะลดลง

MB-2 (ทข.1120) : มีปริมาณจราจรช่วงเดือนกันยายน 2567 – มิถุนายน 2568 อยู่ในช่วง 1,339- 2,012 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = B - C เป็นสภาพการจราจรคงที่ การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว

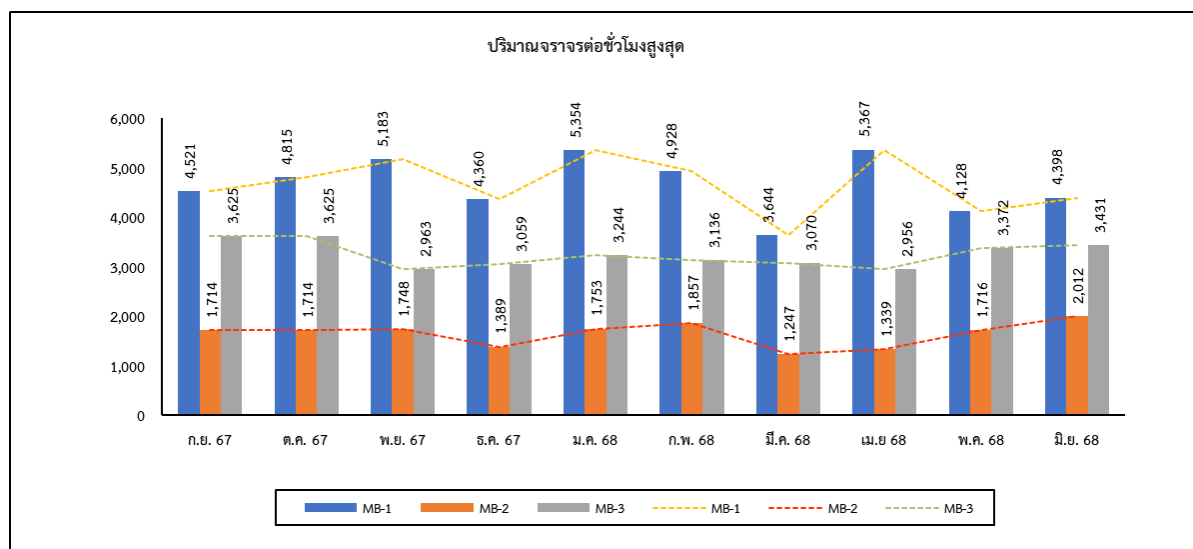
MB-3 (ทล.225) : มีปริมาณจราจรช่วงเดือนกันยายน 2567 – มิถุนายน 2568 อยู่ในช่วง 2,956 - 3,625 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = D เป็นสภาพการจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนกันยายน 2567 - มิถุนายน 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจะเห็นได้ว่าช่วงเดือนมกราคม และเดือนเมษายนมีการลดลง-เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง และในช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรมีการสัญจรลงในพื้นที่โครงการช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ดังตารางที่ 4.2.1-17 และรูปที่ 4.2.1-7 และหากพิจารณาสัดส่วนยานพาหนะ จากข้อสังเกตพบว่า ในเดือนเมษายน 2568 รถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณเยอะที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.69 และมีสัดส่วนรถใหญ่รวม 2 ทิศทางเฉลี่ย 1.33%

ตารางที่ 4.2.1-17 แสดงสรุปผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนช่วงเดือนกันยายน 2567 - มิถุนายน 2568 (ปริมาณจราจร : PCU/ชั่วโมง)

ปริมาณจราจรช่วงเดือนกันยายน 2567 – มิถุนายน 2568 (PCU/ชั่วโมง)										
จุดสำรวจ	ก.ย. 67	ต.ค. 67	พ.ย. 67	ธ.ค. 67	ม.ค. 68	ก.พ. 68	มี.ค. 68	เม.ย. 68	พ.ค. 68	มิ.ย. 68
MB-1 (ทล.2)	4,521	4,815	5,183	4,360	5,354	4,928	3,644	5,367	4,128	4,398
MB-2 (ทข.1120)	1,714	1,714	1,748	1,389	1,753	1,857	1,247	1,339	1,716	2,012
MB-3 (ทล.225)	3,625	3,625	2,963	3,059	3,244	3,136	3,070	2,956	3,372	3,431

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2568



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2568

รูปที่ 4.2.1-7 แสดงความแปรผันของปริมาณจราจรเดือนกันยายน 2567 - มิถุนายน 2568

3.2 เปรียบเทียบการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาเดิมได้มีการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตบริเวณแยกนครราชสีมาในการดำเนินการปีเป้าหมาย (พ.ศ.2566, พ.ศ.2570, พ.ศ.2575 , พ.ศ.2580 และพ.ศ.2585) การวิเคราะห์คาดการณ์กรณีไม่มีโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.2.1-18 และกรณีมีโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.2.1-19

ตารางที่ 4.2.1-18 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณแยกประโดก (กรณีไม่มีโครงการ)

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก (PCU/ชม.)	ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก (วินาที/คัน)	ระดับการให้บริการ (LOS)
2561	6,733	98.20	F
2566	8,090	166.60	F
2570	9,590	232.30	F
2575	11,310	304.50	F
2580	13,300	387.10	F
2585	15,650	468.40	F

ที่มา: การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเมือง (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

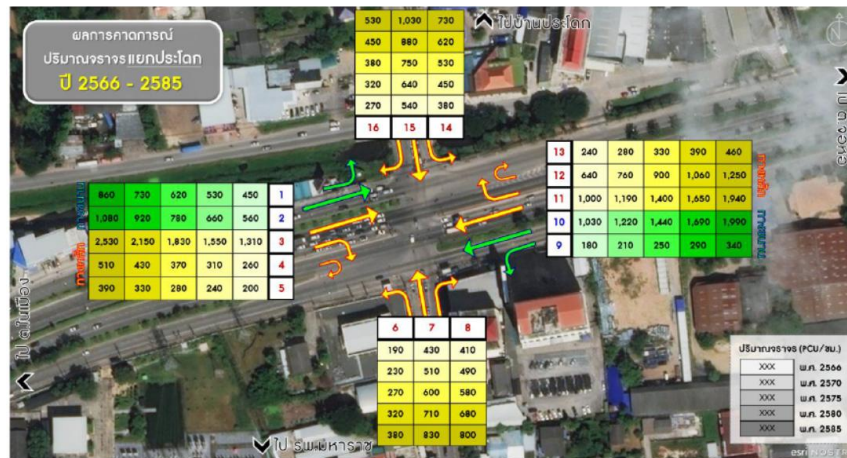
ตารางที่ 4.2.1-19 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณแยกประโดก (กรณีมีโครงการ)

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก (PCU/ชม.)	ปริมาณจราจรที่ใช้ทางลอด (PCU/ชม.)	ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก (วินาที/คัน)	ระดับการให้บริการ (LOS)
2561	ปีดำเนินการศึกษา			
2566	4,580	3,510	22.60	C
2570	5,430	4,160	29.70	C
2575	6,400	4,910	34.80	C
2580	7,530	5,770	54.10	D
2585	8,860	6,790	77.50	E

ที่มา : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเมือง (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

โดยจากผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรจะเห็นว่า ในอนาคตมีแนวโน้มของปริมาณจราจรที่สูงขึ้นส่งผลให้การแก้ปัญหาสภาพการจราจรบริเวณทางแยกประโดก จากการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบริเวณทางแยกในกรณีที่ไม่มีโครงการปรับปรุงทางแยก พบว่า ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2561 มีระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ F ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรบริเวณทางแยกได้ ควรมีการปรับปรุงแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว โดยกรมทางหลวงได้มีการศึกษาออกแบบก่อสร้างทางลอดทางแยกในแนวทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่จะช่วยบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรที่ต้องการเดินทางผ่านทางแยก โดยจากผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการพบว่า มีระดับการให้บริการที่ดีขึ้นมาอยู่ระดับ C ในปี พ.ศ. 2566 จนถึงระดับ D ในปี พ.ศ. 2585 ซึ่งยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ย่านชุมชนหนาแน่น มีอาคารพาณิชย์ สถาบันการศึกษาโรงพยาบาล รวมถึงห้างสรรพสินค้าตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงมีความจำเป็นที่จะต้อง

วางแผนการจัดการจราจรทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้างและในระยะดำเนินการให้มีความสอดคล้องเหมาะสมตามสภาพการจราจรในแต่ละช่วงวันและเวลา เพื่อให้สภาพการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการเป็นไปอย่างสะดวกและมีความคล่องตัวมากขึ้นดังรูปที่ 4.2.1-8



ที่มา : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

รูปที่ 4.2.1-8 แสดงทิศทางการสัญจร และปริมาณจราจรบริเวณแยกประโดก

การพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

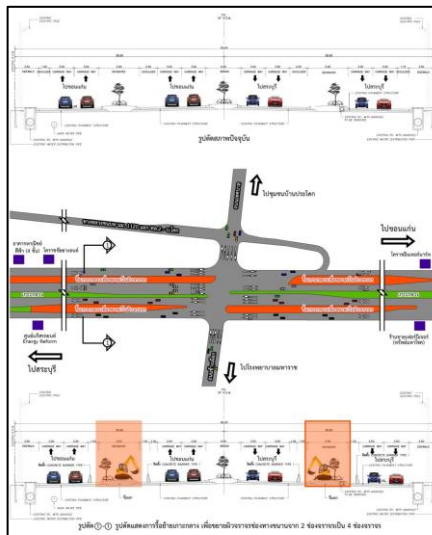
การจัดจราจรระหว่างก่อสร้างที่เสนอแนะในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ มีรายละเอียดในขั้นตอนระยะก่อสร้างดังรูปที่ 4.2.1-9

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมผิวจราจรก่อนการก่อสร้าง รื้อเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) บริเวณทางขนามขาออกที่ละข้าง (ซ้ายหรือขวาก่อนก็ได้) เพื่อขยายผิวจราจรทางขนามให้กว้างได้ข้างละ 4 ช่องจราจร

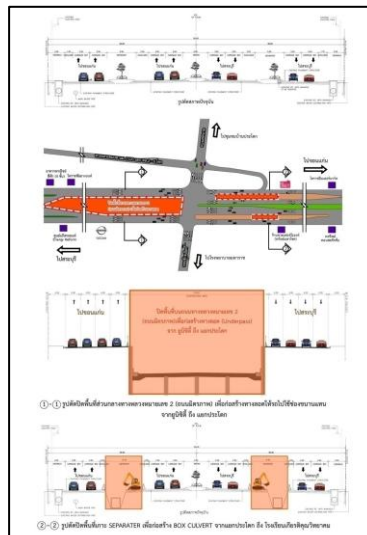
ขั้นตอนที่ 2 ก่อสร้างทางลอดระยะที่ 1 ปิดพื้นที่บริเวณส่วนกลางทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เพื่อก่อสร้างทางลอดตั้งแต่ยูนิซิตี้ ถึง แยกประโดก และปิดพื้นที่เกาะ Separator เพื่อก่อสร้าง BOX CULVERT จากแยกประโดก ถึงโรงเรียนเกียรติคุณวิทยาคม เว้นพื้นที่สี่แยกประโดก เพื่อเปิดการจราจรของแยกประโดก เปิดช่องจราจรระหว่างก่อสร้างทางลอดและก่อสร้างท่อเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวนทิศทางละ 4 ช่องจราจร

ขั้นตอนที่ 3 การก่อสร้างกำแพงกันดินและพื้นฐานทางลอด ปิดพื้นที่บริเวณส่วนกลางทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เพื่อก่อสร้างทางลอดตั้งแต่ยูนิซิตี้ ถึง แยกประโดก และแยกประโดกถึง โคราซ อินเทอร์เน็ต

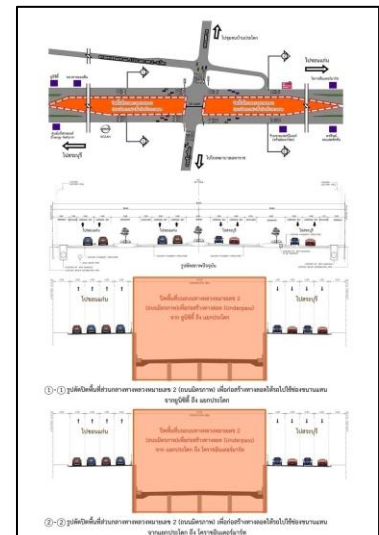
ขั้นตอนที่ 4 การก่อสร้างทางลอด (Underpass) บริเวณแยกประโดก ก่อสร้างกลางทาง แยกประโดก ครึ่งหนึ่ง (10 เมตร) และเปิดพื้นที่ที่ก่อสร้างหลังคาแล้ว เสร็จอีก 10 เมตร รวมเป็น 20 เมตร และปิดพื้นที่เพื่อก่อสร้างทางลอดบริเวณกลางทางแยกประโดก โดยเปิดการจราจรส่วนหนึ่งของทางลอดที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ (ที่มาจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา)



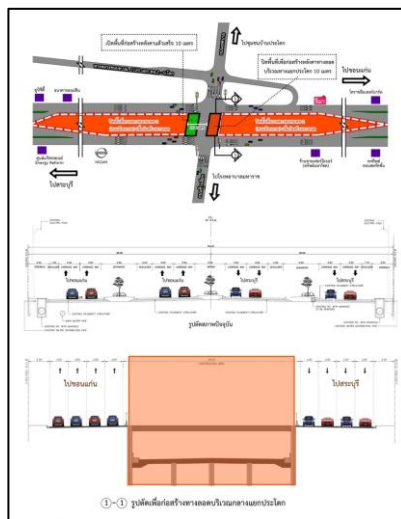
ขั้นตอนที่ 1



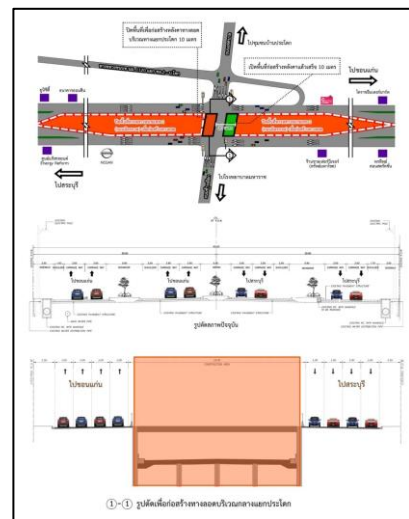
ขั้นตอนที่ 2



ขั้นตอนที่ 3



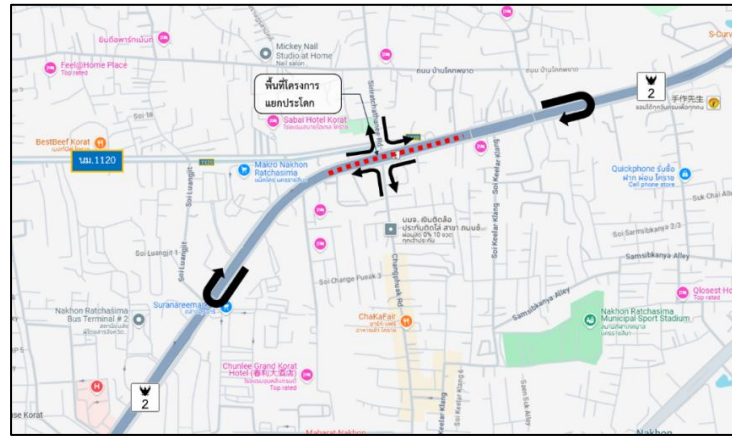
ขั้นตอนที่ 4



ที่มา : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

รูปที่ 4.2.1-9 ขั้นตอนการจัดจราจรระหว่างก่อสร้างที่เสนอแนะในรายงาน EIA

โดยปัจจุบันการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณพื้นที่โครงการอุโมงค์บริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา เป็นรูปแบบการจัดการจราจรแบบโรตารี (Roundabout) คือ การจัดการจราจรที่รถทุกคันต้องขับวนในทิศทางตามเข็มนาฬิกา (เพื่อทดแทนทิศทางเลี้ยวขวา) ระดับการให้บริการ LOS = C-D แต่ระยะเวลาในการเดินทางผ่านทางแยกจะใช้ระยะเวลาที่สั้นลง เนื่องจากการจัดการจราจรแบบโรตารี จะทำให้รถที่ผ่านทางแยกมีกระแสจราจรต่อเนื่อง จึงเกิดความล่าช้าต่อคันที่สัญจรผ่านทางแยกน้อยกว่าการเปิดสัญญาณไฟจราจรในระหว่างการก่อสร้างแสดงดังรูปที่ 4.2.1-10

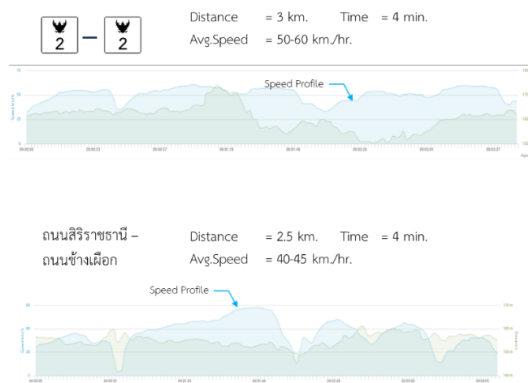


ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2568

รูปที่ 4.2.1-10 ทิศทางการสัญจรระหว่างก่อสร้างบริเวณแยกประโดก

หากพิจารณาการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างที่เสนอแนะในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ระยะเริ่มต้นก่อสร้างมีการเปิดทางแยกโดยใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุม พบว่า จากผลการวิเคราะห์ช่วง ปี พ.ศ.2566-2570 มีความล่าช้าเกิดขึ้นบริเวณทางแยก (Delay) เท่ากับ 166-230 วินาที/คัน ระดับการให้บริการคือ F เป็นสภาวะการจราจรติดขัดเนื่องจากปริมาณจราจรสะสมบริเวณทางแยก

โดยปัจจุบันการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณพื้นที่โครงการอุโมงค์บริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา เป็นรูปแบบการจัดการจราจรแบบโรตารี (Roundabout) คือ การจัดการจราจรที่รถทุกคันต้องขับวนในทิศทางตามเข็มนาฬิกา (เพื่อทดแทนทิศทางเลี้ยวขวา) ระดับการให้บริการ LOS = C-D แต่ระยะเวลาในการเดินทางผ่านทางแยกจะใช้ระยะเวลาที่สั้นลง เนื่องจากการจัดการจราจรแบบโรตารี จะทำให้รถที่ผ่านทางแยกมีกระแสจราจรต่อเนื่อง จึงเกิดความล่าช้าต่อคันที่สัญจรผ่านทางแยกน้อยกว่าการเปิดสัญญาณไฟจราจรในระหว่างการก่อสร้าง และในบริเวณจุดกลับรถทั้ง 2 จุด ที่อยู่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ มีระดับการให้บริการ LOS = C-D ซึ่งจะมีปัญหาบริเวณจุดตัด ก่อนจะออกจากจุดกลับรถมาเล็กน้อย แต่ไม่ได้รับผลกระทบต่อกระแสจราจรในระยะก่อสร้าง เมื่อทำการสำรวจข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางที่ผ่านทางแยกจะใช้เวลา 3-4 นาที ซึ่งค่าเฉลี่ยช่วงถนนของบริเวณทางหลวงหมายเลข 2 และระหว่างถนนสิริราชธานี-ถนนข้างเผือก ซึ่งเป็นเขตที่ยอมรับได้แสดงดังรูปที่ 4.2.1-11



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2568

รูปที่ 4.2.1-11 ผลวิเคราะห์ระยะเวลาเดินทางระหว่างก่อสร้างบริเวณแยกประโดก

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยในพื้นที่โครงการในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ โดย MB-1 (ทล.2) มีปริมาณจราจรอยู่ในช่วง 3,644 – 5,354 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = E, MB-2 (ทช.1120) มีปริมาณจราจรอยู่ในช่วง 1,339- 2,012 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = B และ MB-3 (ทล.225) มีปริมาณจราจรอยู่ในช่วง 2,956 - 3,625 PCU/ชั่วโมง ระดับการให้บริการ LOS = D และทางโครงการมีการตรวจสอบการชำรุดเสียหายของเส้นทางอยู่เสมอ มีการดูแลรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในเส้นทาง ได้แก่ ป้ายบอกทางต่าง ๆ ป้ายประชาสัมพันธ์แนวกั้นเขตช่องจราจร รวมถึงระบบไฟส่องสว่าง ซึ่งทางโครงการได้มีการตรวจสอบและดูแลสภาพถนน และป้ายจราจรอยู่เป็นประจำซึ่งหากพบว่าการชำรุดของผิวทาง และสัญญาณจราจร จะทำการซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโครงการ โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนธันวาคม 2568 ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ และเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับด้านคมนาคมในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด

4.2.2 เศรษฐกิจสังคม

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจของผู้นำชุมชน และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบที่อยู่ในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
2. เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจสังคม ที่เกิดจากโครงการในระยะก่อสร้าง
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบที่อยู่ในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบ โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา
2. กำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยพิจารณาจากชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการดังรูปที่ 4.2.2-1
3. นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ ฯลฯ

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามการทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีบทบาทในการพัฒนาชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน ได้แก่ ประธานชุมชน/ประธานหมู่บ้านดังตารางที่ 4.2.2-1

ตารางที่ 4.2.2-1 กลุ่มผู้นำชุมชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครราชสีมา	เมืองนครราชสีมา	ในเมือง	เทศบาลนครนครราชสีมา	ชุมชนข้างเผือก
				ชุมชนเกษตรสามัคคี 1
				ชุมชนสนามกีฬากลางพัฒนา
				ชุมชนหลวงจิตร
				ชุมชน 30 กันยาพัฒนา
				ชุมชนปลายนาสามัคคี
				ชุมชนหลังโรงพยาบาลเซนต์แมรี
		หมื่นไวย	องค์การบริหารส่วนตำบลหมื่นไวย	หมู่ที่ 3 บ้านโนนตาสุก
				หมู่ที่ 6 บ้านโคกไผ่
				หมู่ที่ 8 บ้านโคกผางาด
				หมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง
		บ้านเกาะ	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเกาะ	หมู่ที่ 2 บ้านเก่า
				หมู่ที่ 4 บ้านโคกไผ่น้อย
		หนองกระทุ่ม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองกระทุ่ม	หมู่ที่ 2 บ้านหนองโพ
รวม				14 คน

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยทำการเก็บตัวอย่างร้อยละ 100 เป็นพื้นที่ที่ไวต่อการรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน และสถานศึกษาดังตารางที่ 4.2.2-2

ตารางที่ 4.2.2-2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน (ตัวอย่าง)
1) ศาสนสถาน	
1.1) วัดเวฬุวนาราม (วัดโคกไผ่)	1
1.2) คริสตจักรพระกิตติคุณมิตรภาพ	1
2) สถานศึกษา	
2.1) โรงเรียนเกียรติคุณวิทยา	1
2.2) วิทยาลัยเทคโนโลยีช่างกลพาณิชย์การ นครราชสีมา (ชพน.)	1
2.3) วิทยาลัยสารพัดช่างนครราชสีมา	1
รวม	5

(3) กลุ่มครัวเรือนและสถานประกอบการ ที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โดยทำการสัมภาษณ์เจ้าบ้านหรือคู่สมรสซึ่งถือเป็นตัวแทนของครัวเรือนหรือเจ้าของกิจการ ในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อมูลเกี่ยวกับครัวเรือนหรือสถานประกอบการได้เป็นอย่างดี ซึ่งลักษณะผลกระทบที่ครัวเรือนหรือสถานประกอบการอาจได้รับจากกิจกรรมของโครงการ เสี่ยงดังจากเครื่องจักร ในระยะก่อสร้าง เป็นต้น โดยกำหนดให้จำนวนตัวอย่างที่สำรวจมีค่าความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และให้ระดับความคลาดเคลื่อนหรือยอมให้มีความผิดพลาดได้ไม่เกินร้อยละ 5 ดังนี้ สมการ (1) ดังตารางที่ 4.2.2-3

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

โดยที่

- n คือจำนวนตัวอย่าง
- N คือจำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา
- e คือค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ร้อยละ 5)

$$n = \frac{1,515}{1 + (1,515 \times 0.05^2)}$$

$$n = 311$$

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้วนำจำนวนตัวอย่างมาแบ่งย่อยให้มีการกระจายตัวในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2) ซึ่งในการสุ่มตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือนจะแบ่งครัวเรือนออกเป็นช่วงที่เท่ากันด้วยการกำหนดค่าช่วงของการสุ่ม (Sampling Interval) อันได้มาจากสัดส่วนของจำนวนครัวเรือน (หลัง) ทหารด้วยจำนวนตัวอย่างที่จะสำรวจจริง (ราย) ซึ่งจากอัตราส่วนจำนวนครัวเรือนกับจำนวนตัวอย่างที่จะสำรวจจริงของการศึกษาครั้งนี้ โดยมีค่าช่วงของการสุ่มคิดโดยเฉลี่ยเท่ากับ 5 ดังนั้น การสำรวจกลุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยวิธีการ Sampling Interval พิจารณาตามเขตพื้นที่ปกครอง โดยดำเนินการสำรวจทีละชุมชนตามสัดส่วนโดยเฉลี่ยประมาณ 5 หลัง ดังนั้น จึงกำหนดให้สำรวจเริ่มต้นจากบ้านหลังแรกของชุมชนนั้น ๆ แล้วเว้นไปอีก 4 หลัง ถ้าไม่พบว่ามีผู้อยู่อาศัยในบ้านดังกล่าวจะขยับไปอีกหลัง แล้วทำการสุ่มตัวอย่างแบบนี้ไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะครบจำนวนตัวอย่างของแต่ละชุมชนที่ได้คำนวณไว้

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

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย

n_1 คือ จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย

N คือ จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา

n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

$$\begin{aligned} \text{แทนค่าในสูตร} \quad A &= \frac{n_1 n}{N} \\ A &= \frac{(\text{จำนวนครัวเรือนแต่ละหมู่บ้าน}) (311)}{1,515} \end{aligned}$$

ตารางที่ 4.2.2-3 กลุ่มครัวเรือน

หมู่บ้าน	จำนวนครัวเรือน (หลัง) ^{1/}	จำนวนตัวอย่างจากการ คำนวณ (ราย) ^{2/}	จำนวนตัวอย่างในการ สำรวจจริง (ราย)
ชุมชนช้างเผือก	157	31.48	32
ชุมชนเกษตรสามัคคี 1	64	14.29	15
ชุมชนสนามกีฬากลางพัฒนา	134	29.02	30
ชุมชนหลวงจิตร	127	17.19	18
ชุมชน 30 กันยายนพัฒนา	196	41.30	42
ชุมชนปลายนาสามัคคี	58	12.95	13
ชุมชนหลังโรงพยาบาลเซนต์แมรี	35	7.81	8
หมู่ที่ 3 บ้านโนนตาสุก	138	28.80	29
หมู่ที่ 6 บ้านโคกไผ่	134	29.92	30
หมู่ที่ 8 บ้านโคกผางาด	354	71.89	72
หมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง	70	15.63	16
หมู่ที่ 2 บ้านเก่า	20	4.47	5
หมู่ที่ 4 บ้านโคกไผ่น้อย	7	1.56	2
หมู่ที่ 2 บ้านหนองโพ	21	4.69	5
รวม	1,515	311	317

หมายเหตุ : ^[1] จำนวนหลังคาเรือนในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการโดยโปรแกรมแสดงภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth

: ^[2] จากการคำนวณโดยใช้สูตรของ Taro Yamane

6. เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ

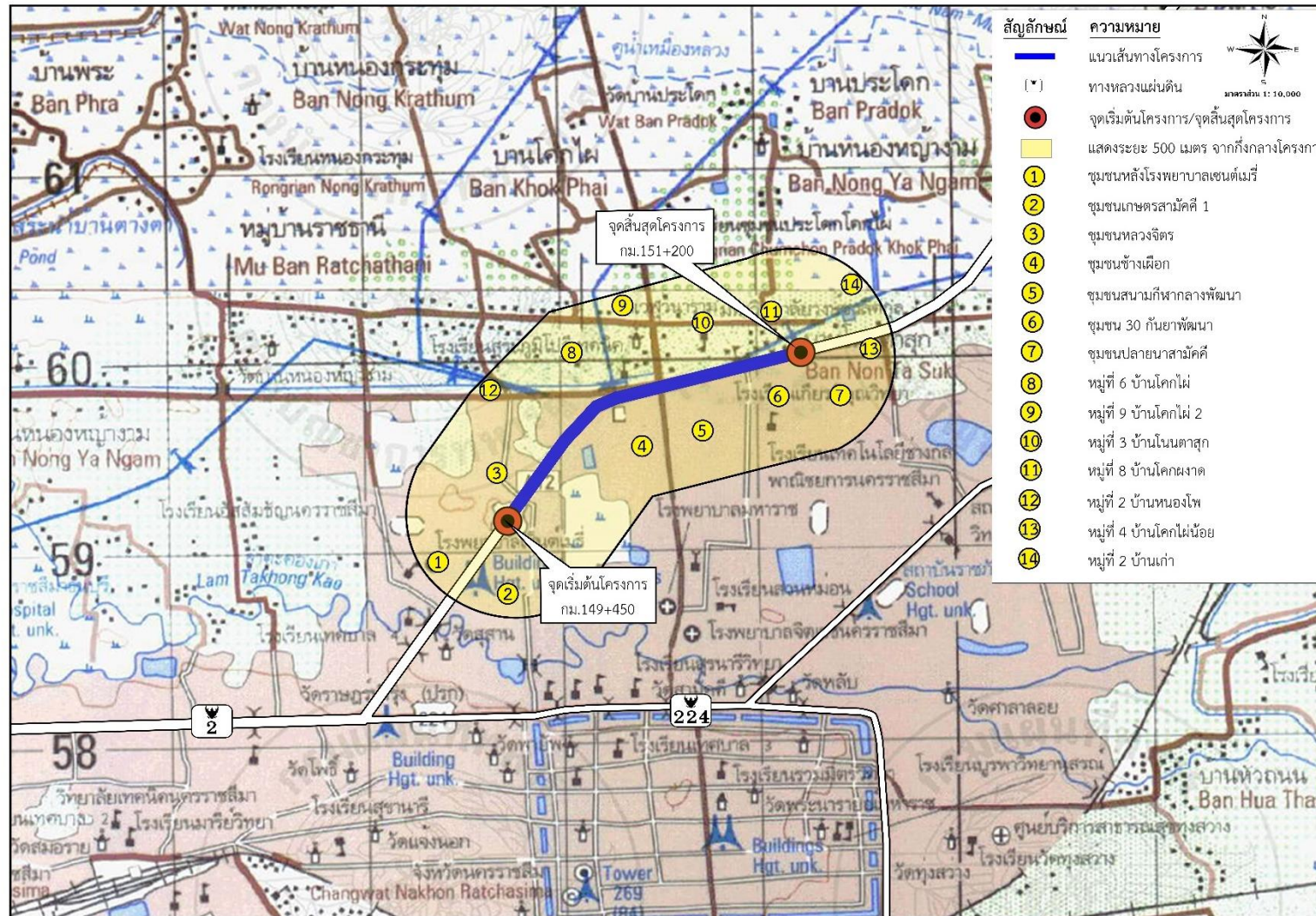
เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม คือ แบบสอบถามที่ได้จัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย ซึ่งในที่นี้มี 4 กลุ่ม ดังกล่าวมาแล้ว คือ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มสถานประกอบการ โดยมีรายละเอียดของแบบสอบถาม ประกอบด้วย การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นและความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ

7. การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูลและบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางและแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ เป็นต้น

8. ระยะเวลาที่ดำเนินการ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง ในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนพฤศจิกายน 2568



รูปที่ 4.2.2-1 ชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะห่าง 50 เมตร และ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2563

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2563 ดำเนินการสำรวจภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจเพื่อการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย ในการดำเนินการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มหน่วยงานราชการ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มครัวเรือน โดยมีผลการสำรวจ ดังนี้

1.1 กลุ่มหน่วยงานราชการ

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 17 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขุดเครื่องจักร / อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.53 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับสูง รองลงมา คือ ผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควันที่เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น และผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.35 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับสูงเท่ากัน ส่วนด้านความสั่นสะเทือน จากระบบรถบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริดโฮ การก่อสร้างฐานราก ด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย/สถานประกอบการที่อยู่ติดถนน ด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.29 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับสูง ด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.24 และ 2.12 ตามลำดับ ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

1.2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่าง ได้แก่ 1) โรงเรียนเกียรติคุณวิทยา 2) วิทยาลัยเทคโนโลยีช่างกลวิทยาคาร นครราชสีมา (ชพน.) 3) วิทยาลัยสารพัดช่างนครราชสีมา 4) วัดเวฬุวนาราม (วัดโคกไผ่) และ 5) คริสตจักรพระกิตติคุณมิตรภาพ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขุดเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.20 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง รองลงมา คือ ผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควันที่เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.80 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.60 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน จากระบบรถบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้

เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริร์ การก่อสร้างฐานราก และผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุ อุปกรณ์ตกลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดิน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.40 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำเท่ากัน ผลกระทบด้านการก่อสร้างด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย/สถานประกอบการที่อยู่ติดถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.80 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ และด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.40 ซึ่งจัดว่าไม่มีผลกระทบ

1.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 16 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.31 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ รองลงมา คือ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย/สถานประกอบการที่อยู่ติดถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.19 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควันที่เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.06 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.94 ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน จาการบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริร์ การก่อสร้างฐานราก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.88 เท่ากัน ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ และผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุ อุปกรณ์ตกลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดิน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.81 เท่ากัน ซึ่งจัดเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ

1.4 กลุ่มครัวเรือน

กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบหลักในระยะข้างละ 0-50 เมตร จากทางหลวงหมายเลข 2

(1) กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัย

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 8 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอก เสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร และการบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 50.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 50.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก โดยร้อยละ 50.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 12.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น จาการบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การ

ร้อยละ 37.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 25.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขนเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 37.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบต่ำและผลกระทบสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 12.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ ส่งผลกระทบต่อการใช้งานเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลางและระดับสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 50.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน โดยร้อยละ 37.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลางและสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 37.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกหล่นลง จากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 37.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ ร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลางและระดับสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 37.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ

(2) กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัยและประกอบการค้า

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 32 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอกเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 31.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ให้มีการพรมน้ำให้บ่อยครั้ง หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง ส่วนที่เหลือร้อยละ 37.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก โดยร้อยละ 34.38 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 21.88 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน ส่วนที่เหลือร้อยละ 37.50 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น จาการรถบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริด การก่อสร้างฐานราก โดยร้อยละ 25.00 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 18.75 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ ส่วนที่เหลือร้อยละ 50.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขนเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 37.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 15.63 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลาเร่งด่วน ส่วนที่เหลือร้อยละ 40.63 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ

ส่งผลกระทบต่ออาคารการเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 31.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 18.75 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 3.13 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ทำทางเข้า - ออกชั่วคราว ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.88 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้เกิดอุดตัน โดยร้อยละ 18.75 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 12.50 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำและปานกลางเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 56.25 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกหล่นลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 18.75 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 15.63 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 9.38 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ ส่วนที่เหลือร้อยละ 56.25 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ

(3) กลุ่มสถานประกอบการ

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 77 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระหว่างก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอกเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 36.36 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 24.68 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 5.19 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ให้มีการพรมน้ำให้บ่อยครั้ง หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง และติดตั้งฉาก/กำแพงป้องกันฝุ่นละออง ส่วนที่เหลือร้อยละ 33.77 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะขุด ตอก โดยร้อยละ 36.36 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 19.48 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 5.19 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน และทำงานในวันที่มีคนน้อย คือ วันเสาร์ - อาทิตย์ เพราะตามแผนถนนส่วนมากเป็นผู้ประกอบการ ส่วนที่เหลือร้อยละ 38.96 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น จาการบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริ่ง การก่อสร้างฐานราก โดยร้อยละ 27.27 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 25.97 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 3.90 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน ส่วนที่เหลือร้อยละ 42.86 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้าย สาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท เคเบิล การขนเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 37.66 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 28.57 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 1.30 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลาเร่งด่วน และมีเจ้าหน้าที่มาควบคุมดูแลการจราจร ส่วนที่เหลือร้อยละ 32.47 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ ส่งผลกระทบต่ออาคารการเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 32.47 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ร้อยละ 24.68 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 1.30 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ทำทางเข้า - ออกชั่วคราว ส่วนที่เหลือร้อยละ 41.56 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนน

วัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน โดยร้อยละ 27.27 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 20.78 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 3.90 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ จัดวางระบายน้ำชั่วคราวไว้และติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 48.05 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตก หล่นลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 24.68 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 19.48 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 6.49 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ติดตั้งป้ายเตือนเขตพื้นที่การก่อสร้าง และมีไฟฟ้าส่องสว่าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่เหลือร้อยละ 49.35 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ

กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบหลักในระยะข้างละ >50-500 เมตร จากทางหลวงหมายเลข 2

(1) กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัย

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 157 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอกเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 5.73 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 3.82 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 2.55 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ให้มีการฉีดพรมน้ำให้บ่อยครั้ง หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง ส่วนที่เหลือร้อยละ 87.90 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก โดยร้อยละ 5.10 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 1.27 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 0.64 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน ส่วนที่เหลือร้อยละ 92.99 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความ สั่นสะเทือน เช่น จาการบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้ เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริ่ง การก่อสร้างฐานราก โดยร้อยละ 3.82 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 0.64 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำและสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 94.90 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การ ขนเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 10.19 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 7.01 ประเมินว่ามีผลกระทบสูงและร้อยละ 2.55 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ติดตั้งป้ายเขตการ ก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลาเร่งด่วน ควบคุมระยะเวลาในการทำงานและมีเจ้าหน้าที่มาควบคุมดูแล การจราจร ส่วนที่เหลือร้อยละ 80.25 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ ส่งผลกระทบต่อการใช้งานเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 4.46 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 3.82 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 1.91 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ ส่วนที่เหลือร้อยละ 89.81 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/ น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน โดยร้อยละ 5.73 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 3.82 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 1.27 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ จัดระบบระบายน้ำชั่วคราวไว้และติดตั้ง

เครื่องสูบน้ำ ส่วนที่เหลือร้อยละ 89.17 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกลงมาจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 4.46 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 0.64 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำและสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 94.27 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ

(2) กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัยและประกอบการค้า

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 96 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอกเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อฝั้วจราจร การบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 10.42 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 4.17 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ให้มีการพรมน้ำให้บ่อยครั้ง หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง ส่วนที่เหลือร้อยละ 83.33 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก โดยร้อยละ 7.29 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 4.17 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน และติดตั้งกำแพงกันเสียง ส่วนที่เหลือร้อยละ 86.46 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น จากระบบรถที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริ่ง การก่อสร้างฐานราก โดยร้อยละ 5.21 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 3.13 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 89.58 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขนเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 10.42 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลางและสูงเท่ากัน อีกร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลาเร่งด่วนและมีเจ้าหน้าที่มาควบคุมดูแลการจราจร ส่วนที่เหลือร้อยละ 77.08 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ ส่งผลกระทบต่อการการเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 3.13 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ ส่วนที่เหลือร้อยละ 88.54 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนน วัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน โดยร้อยละ 9.38 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 1.04 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำและสูงเท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 88.54 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ จัดระบบระบายน้ำชั่วคราวไว้ และติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกลงมาจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง และร้อยละ 2.08 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 91.67 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ติดตั้งป้ายเตือน

(3) กลุ่มสถานประกอบการ

ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 64 ตัวอย่าง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคาดการณ์ว่าในระยะก่อสร้างจะได้รับผลกระทบด้านมลพิษ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากกิจกรรม การก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ ตอกเสาเข็ม รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การรื้อผิวจราจร การบดอัด เป็นต้น โดยร้อยละ 17.19 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 7.81 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 1.56 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ให้มีการพรมน้ำให้บ่อยครั้ง หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง ส่วนที่เหลือร้อยละ 73.44 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านเสียง เช่น เสียงดังรบกวนจากเครื่องยนต์และเครื่องจักรงานที่ใช้ในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง/วัสดุก่อสร้าง และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเจาะ ขุด ตอก โดยร้อยละ 14.06 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 3.13 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน ส่วนที่เหลือร้อยละ 76.56 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น จาการบรรทุกที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้าง การรื้อย้าย สาธารณูปโภค การใช้เครื่องจักรในการขุด/เจาะหรือปรับสภาพพื้นที่ เช่น แบริด การก่อสร้างฐานราก โดยร้อยละ 9.38 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 7.81 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 3.13 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 79.69 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการจราจร เช่น การรื้อย้าย สาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคเบิล การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง การปรับพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น/เสียพื้นที่ผิวจราจร โดยร้อยละ 20.31 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 7.81 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง และร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ติดตั้งป้ายเขตการก่อสร้าง ควบคุมการจราจรแบบไขว้แยงมุม หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลาเร่งด่วน และมีเจ้าหน้าที่มาควบคุมดูแลการจราจร ส่วนที่เหลือร้อยละ 65.63 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการเดินทางเข้า - ออกบ้านพักอาศัย เช่น การก่อสร้างวางระบบระบายน้ำ ส่งผลกระทบต่อการการเข้า - ออก บ้านพักอาศัยที่อยู่ติดถนน โดยร้อยละ 14.06 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 4.69 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 75.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง เช่น ช่วงก่อสร้างถนนวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่ทางระบายน้ำทำให้อุดตัน โดยร้อยละ 17.19 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 6.25 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 1.56 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง ส่วนที่เหลือร้อยละ 75.00 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น อาจเกิดอุบัติเหตุจากวัสดุอุปกรณ์ตกหล่นลงจากที่สูงทำความเสียหายกับรถที่กำลังใช้เส้นทางเดินทาง โดยร้อยละ 10.94 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 9.38 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับต่ำ และร้อยละ 1.56 ประเมินว่ามีผลกระทบระดับสูง สำหรับข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบที่สำคัญ คือ ติดตั้งป้ายเตือนเขตพื้นที่การก่อสร้าง ส่วนที่เหลือร้อยละ 78.13 คาดว่าจะไม่มีผลกระทบ

2. ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

2.1 การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมเดือนพฤศจิกายน 2567

จากการสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2567 โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจเพื่อการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย ในการดำเนินการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มผู้นำชุมชน จำนวน 14 ตัวอย่าง กลุ่มครัวเรือน จำนวน 350 ตัวอย่าง และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 5 ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้น 369 ตัวอย่าง

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน

ทำการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชนจำนวน 14 ชุมชน ซึ่งเป็นผู้ใหญ่บ้านจำนวน 6 คน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านจำนวน 2 คน ประธานชุมชนจำนวน 5 คน และผู้ช่วยกำนันจำนวน 1 คน โดยเป็นเพศชายร้อยละ 57.1 เพศหญิงร้อยละ 42.9 มีอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 42.9 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 35.7 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 14.3 และช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 7.1 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 35.7 รองลงมา คือ ปริญญาตรี และประถมศึกษา ร้อยละ 21.4 มัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 14.3 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 7.1

ภูมิลำเนาเดิมของประชากรส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นร้อยละ 85.7 การประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่ในชุมชน ได้แก่ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 50.0 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจร้อยละ 28.6 และรับจ้างทั่วไปร้อยละ 21.4 การประกอบอาชีพรองของครัวเรือน ได้แก่ รับจ้างทั่วไป และค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 42.9 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจร้อยละ 14.3 การจัดการโครงสร้างพื้นฐานในหมู่บ้าน/ชุมชน การคมนาคม (ถนนชุมชน/ทางหลวง) อยู่ในสภาพดี ร้อยละ 71.4 พอใช้ร้อยละ 21.4 และไม่ดีร้อยละ 7.1 โดยสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ สำหรับไฟฟ้าส่องสว่างริมถนนอยู่ในสภาพดี ร้อยละ 100.0 ประปาอยู่ในสภาพดี ร้อยละ 92.5 และพอใช้ร้อยละ 7.1 เนื่องจากน้ำประปาหยุดไหลบ่อยครั้ง การจัดการขยะร้อยละ 100.0 ได้รับการจัดการขยะโดยเทศบาล/อบต. ซึ่งอยู่ในระดับดี ร้อยละ 92.9 และพอใช้ร้อยละ 7.1 เนื่องจากเว้นช่วงระยะเวลาเก็บนาน ทำให้ขยะล้นถัง และการจัดการน้ำเสีย ได้รับการจัดการน้ำเสียโดยเทศบาล/อบต.ร้อยละ 100.0 ซึ่งอยู่ในระดับดีร้อยละ 100.0

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าชุมชนมีปัญหาฝุ่นละออง /มลพิษทางอากาศร้อยละ 7.1 ซึ่งอยู่ในระดับน้อย เกิดจากกิจกรรมในชุมชน และการจราจร ปัญหาด้านน้ำเสียร้อยละ 7.1 ซึ่งอยู่ในระดับน้อย เกิดจากกิจกรรมในชุมชน ปัญหาขยะมูลฝอยร้อยละ 7.1 ซึ่งอยู่ในระดับน้อย เกิดจากกิจกรรมในชุมชน ปัญหาน้ำท่วม/การระบายร้อยละ 7.1 ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง เกิดจากฝนตกหนัก น้ำระบายไม่ทัน และปัญหาอื่นๆ คือ ปัญหาด้านการจราจรร้อยละ 7.1 ซึ่งอยู่ในระดับน้อย เกิดจากกิจกรรมในชุมชน

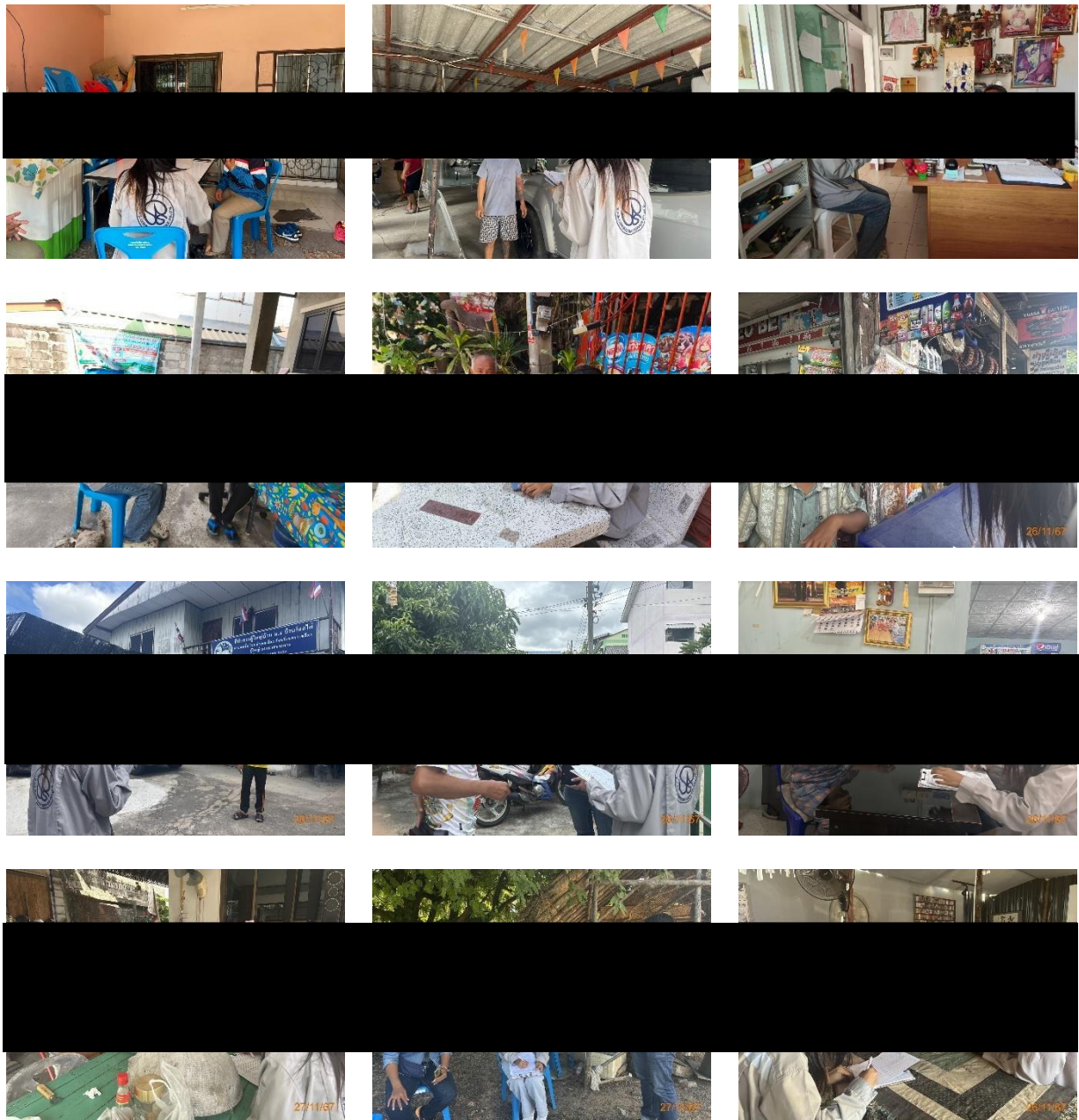
การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ เคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.0 จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวงร้อยละ 56.5 สื่อ Social Media ร้อยละ 21.7 หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์ (ท้องถิ่น) ร้อยละ 8.7 การประชุมร้อยละ 8.7 และเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่ปรึกษาร้อยละ 4.3 ซึ่งให้ความคิดเห็นว่า ข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100.0

สำหรับปัญหาที่ได้รับผลกระทบที่ได้รับจากโครงการในระยะก่อสร้างโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.2-4

ตารางที่ 4.2.2-4 ผลกระทบที่ได้รับจากการก่อสร้างเส้นทางโครงการกลุ่มผู้นำชุมชนในเดือนพฤศจิกายน 2567

ผู้นำชุมชน	ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ
ชุมชนข้างเผือก	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านฝุ่นละออง จากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการปิดหน้าดิน/ถมดิน - ด้านเสียง จากการตอกเสาเข็มสะพาน - ด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ จากการก่อสร้างขวางทางน้ำ - การจราจรติดขัด จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง
ชุมชนเกษตรสามัคคี 1	- การจราจรติดขัด จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง
ชุมชนสนามกีฬากลางพัฒนา	- ไม่ได้รับผลกระทบ
ชุมชนหลวงจิตร	- การจราจรติดขัด จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง
ชุมชน 30 กันยาพัฒนา	- ไม่ได้รับผลกระทบ
ชุมชนปลายนาสามัคคี	- ไม่ได้รับผลกระทบ
ชุมชนหลังโรงพยาบาลเซนต์แมรี	- ความไม่ปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง จากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ
หมู่ที่ 3 บ้านโนนตาสุก	- ไม่ได้รับผลกระทบ
หมู่ที่ 6 บ้านโคกไผ่	- ไม่ได้รับผลกระทบ
หมู่ที่ 8 บ้านโคกผางาด	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านฝุ่นละออง จากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการปิดหน้าดิน/ถมดิน - การจราจรติดขัด จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง
หมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านฝุ่นละออง จากการปิดหน้าดิน/ถมดิน - ด้านเสียง จากการตอกเสาเข็ม - ความสั่นสะเทือน จากการตอกเสาเข็ม - การจราจรติดขัด จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง
หมู่ที่ 2 บ้านเก่า	- ไม่ได้รับผลกระทบ
หมู่ที่ 4 บ้านโคกไผ่น้อย	- ไม่ได้รับผลกระทบ
หมู่ที่ 2 บ้านหนองโพธิ์	- ไม่ได้รับผลกระทบ

ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ กลุ่มตัวอย่างครัวเรือนมีความเห็นว่าการเปิดใช้ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทางร้อยละ 40.7 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 29.6 เส้นทางช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ 11.1 ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางร้อยละ 7.4 สามารถลดปัญหาการติดร้อยละ 3.7 และไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 7.4 ส่วนผลเสียที่เกิดจากการเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการเดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกัลป์รถไกล ร้อยละ 7.1 การค้าขาย และเศรษฐกิจไม่ดีร้อยละ 7.1 และสำหรับกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.0 มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย และร้อยละ 28.6 ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาจากโครงการ และร้อยละ 7.1 มีข้อเสนอแนะให้เร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และร้อยละ 92.9 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ



รูปที่ 4.2.2-2 ตัวอย่างการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน เดือนพฤศจิกายน 2567

(2) กลุ่มครัวเรือน

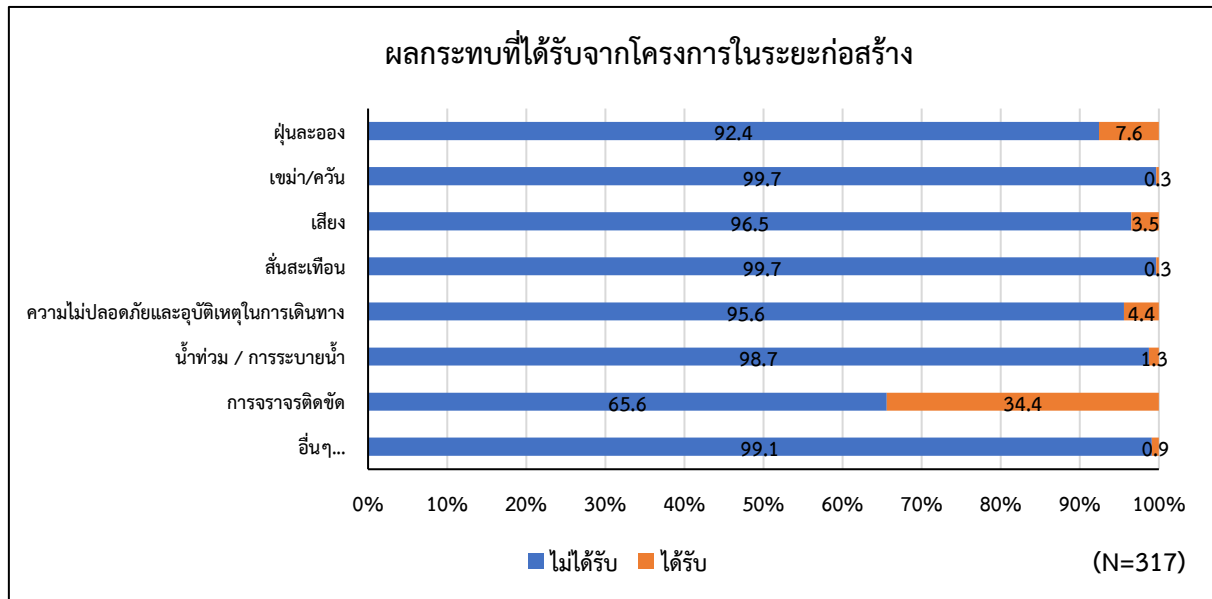
ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 317 ตัวอย่าง เป็นเพศชายร้อยละ 38.8 และเพศหญิง ร้อยละ 61.2 เป็นผู้มีอายุในช่วง 41-50 ปี ร้อยละ 26.2 อายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 24.6 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 22.4 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 15.1 และช่วงอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 11.7 เป็นคู่สมรสร้อยละ 34.7 หัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 34.7 บิดา/มารดา ร้อยละ 15.8 บุตร/ธิดา ร้อยละ 11.0 และเชย/สะใภ้ ร้อยละ 0.9 ระดับการศึกษาสูงสุดของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เรียนจบชั้นระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 29.3 ประถมศึกษา ร้อยละ 25.9 ชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 17.4 ระดับปริญญาตรีร้อยละ 12.6 ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 11.4 สูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 1.3 และไม่ได้เรียนหนังสือ ร้อยละ 2.2 กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในชุมชนเป็นคนที่ท้องถิ่นแต่เดิมหรืออาศัยอยู่ในชุมชนมาแล้วนานกว่า 20 ปี ร้อยละ 93.7 และย้ายมาจากที่อื่นร้อยละ 6.3

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อาศัยอยู่รวมกันในครอบครัว 1-3 คน ร้อยละ 49.8 อาศัยอยู่รวมกันในครอบครัว 4-6 คน ร้อยละ 45.1 และอาศัยอยู่รวมกันมากกว่า 6 คนขึ้นไป ร้อยละ 5.0 การประกอบอาชีพหลักของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 56.5 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปร้อยละ 20.5 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/ลูกจ้างร้อยละ 13.2 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจร้อยละ 3.8 เกษตรกรร้อยละ 0.3 และอื่นๆ เช่น แม่บ้าน, นักศึกษา ร้อยละ 5.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 95.6 ไม่มีปัญหาการประกอบอาชีพของครัวเรือน และร้อยละ 4.4 ซึ่งมีปัญหาการประกอบอาชีพของครัวเรือน คือ ลูกค้าเดินทางไม่สะดวก และจากรางไม่สะดวก

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนในปัจจุบันที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าชุมชนมีปัญหาด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 1.3 โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จากกิจกรรมในชุมชน และการจราจร ปัญหาด้านการคมนาคมและอุบัติเหตุ ร้อยละ 3.8 โดยได้รับผลกระทบน้อย ปานกลาง และมาก เกิดจากกิจกรรมในชุมชน, รถบรรทุก และการจราจรติดขัด ปัญหาขยะมูลฝอย ร้อยละ 1.9 โดยได้รับผลกระทบปานกลาง และน้อย จากกิจกรรมในชุมชน ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 8.2 ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบมากจากกิจกรรมในชุมชน และท่อตัน ระบายน้ำไม่ทันขณะฝนตกหนัก ปัญหาอื่นๆ เช่น น้ำไหลน้อย, ยุง, ดอกธูป ร้อยละ 0.9 โดยได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากกิจกรรมในชุมชน

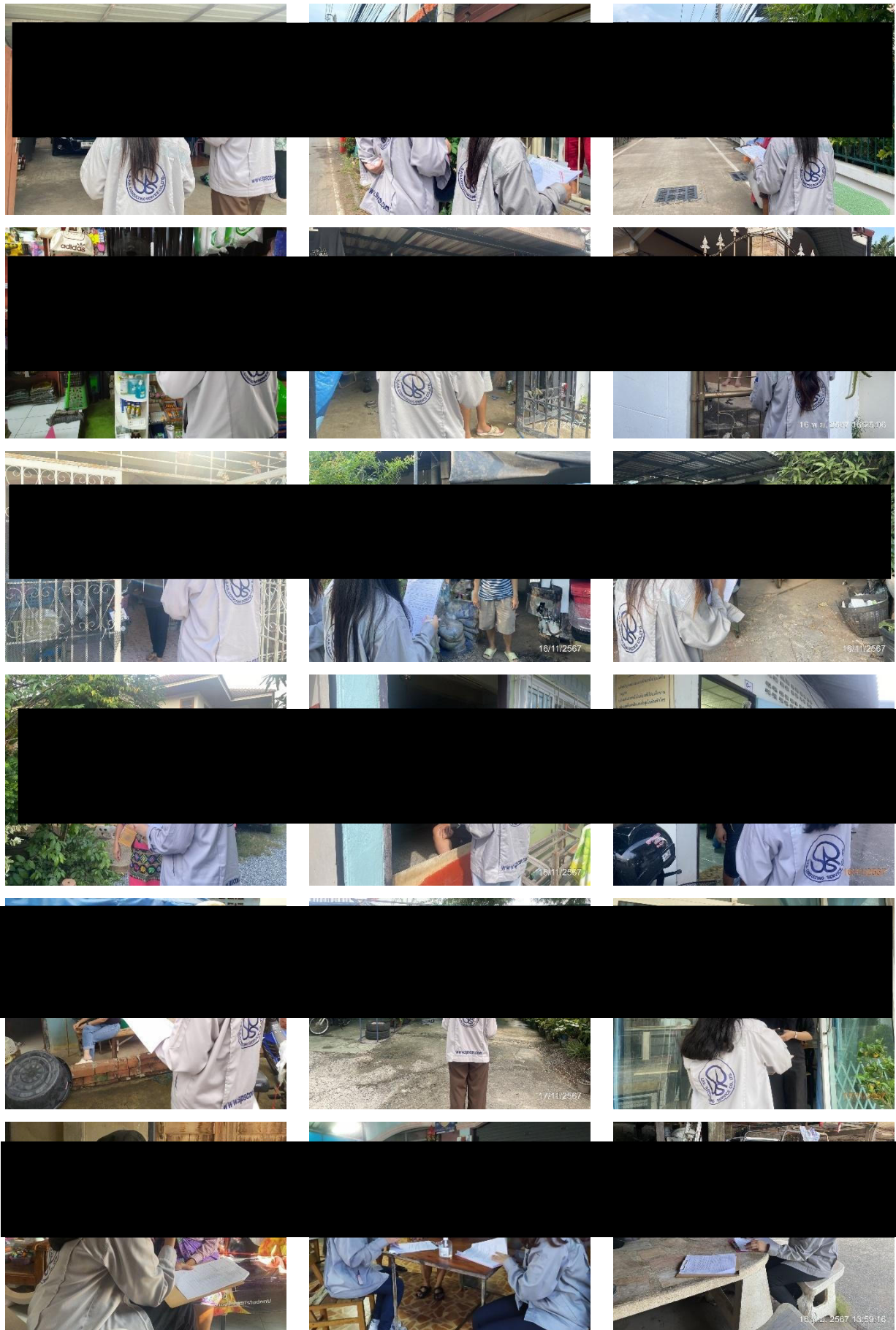
โดยการรับรู้ข่าวสารของโครงการในรอบปี พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 95.9 เคยได้รับข่าวสารจากโครงการ และร้อยละ 4.1 ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการ โดยแบ่งเป็นแหล่งที่มาของข่าวสาร ได้แก่ เคยได้รับข่าวสารจากสื่อออนไลน์ Social Media ร้อยละ 26.9 จากป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการร้อยละ 19.5 ผู้นำชุมชนร้อยละ 12.9 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 12.0 เอกสารเผยแพร่จากโครงการ ร้อยละ 11.3 หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์ (ท้องถิ่น) ร้อยละ 8.0 เจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 5.3 และเจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 4.1 ข้อมูลที่ได้รับความเพียงพอ ร้อยละ 95.9 และไม่เพียงพอร้อยละ 4.1 โดยต้องมีการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม

สำหรับปัญหาที่ได้รับผลกระทบที่ได้รับจากโครงการในระยะก่อสร้างโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา มีรายละเอียดดังนี้ กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากโครงการโดยได้รับผลกระทบร้อยละ 7.6 จากกิจกรรมการขนส่งวัสดุ และการปิดหน้าดิน ถมดิน ปัญหาเขม่า/ควันร้อยละ 0.3 โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จากควันท่อไอเสียรถบรรทุก ปัญหาด้านเสียงได้รับผลกระทบร้อยละ 3.5 จากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการตอกเสาเข็ม ปัญหาด้านความสั่นสะเทือนจากโครงการได้รับผลกระทบ 0.3 โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จากการตอกเสาเข็ม ปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทางได้รับผลกระทบร้อยละ 4.4 ได้แก่ ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน การขุดวางวัสดุก่อสร้าง เศษดิน ที่กั้นบังการมองเห็น จุดกับล้อไถ และการขับรถยนต์ ปัญหาอื่นๆ เช่น น้ำประปาขุ่น/น้ำไม่ไหล ร้อยละ 0.9 เกิดจากการก่อสร้างขวางทางน้ำ และน้ำไม่ระบาย ปัญหาจราจรติดขัดได้รับผลกระทบร้อยละ 34.4 ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง ที่กับล้อไถ และทางปิด ปัญหาอื่นๆ เช่น น้ำประปาขุ่น/น้ำไม่ไหล ร้อยละ 0.9 เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ดังรูปที่ 4.2.2-3



รูปที่ 4.2.2-3 ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการกลุ่มครัวเรือน เดือนพฤศจิกายน 2567

ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ กลุ่มตัวอย่างครัวเรือนมีความเห็นว่า การเปิดใช้เส้นทางจะทำให้มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 26.6 มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 25.2 เส้นทางสามารถช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 17.0 ช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.3 ช่วยทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 5.1 ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 4.3 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 4.2 และกลุ่มครัวเรือนร้อยละ 9.3 ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น และกลุ่มครัวเรือนร้อยละ 1.9 แสดงความคิดเห็นว่าไม่ได้รับประโยชน์ ส่วนผลเสียที่เกิดจากการเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนมีความเห็นว่าจะทำให้การเดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกลับรถไกล ร้อยละ 7.6 การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนยากขึ้นร้อยละ 5.0 ทางเข้า - ออก พื้นที่ลำบากขึ้น เนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 0.9 การจราจรติดขัดการจราจรหนาแน่นขึ้นร้อยละ 2.4 และสำหรับกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 32.1 มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย และร้อยละ 49.1 ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาจากโครงการและไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ



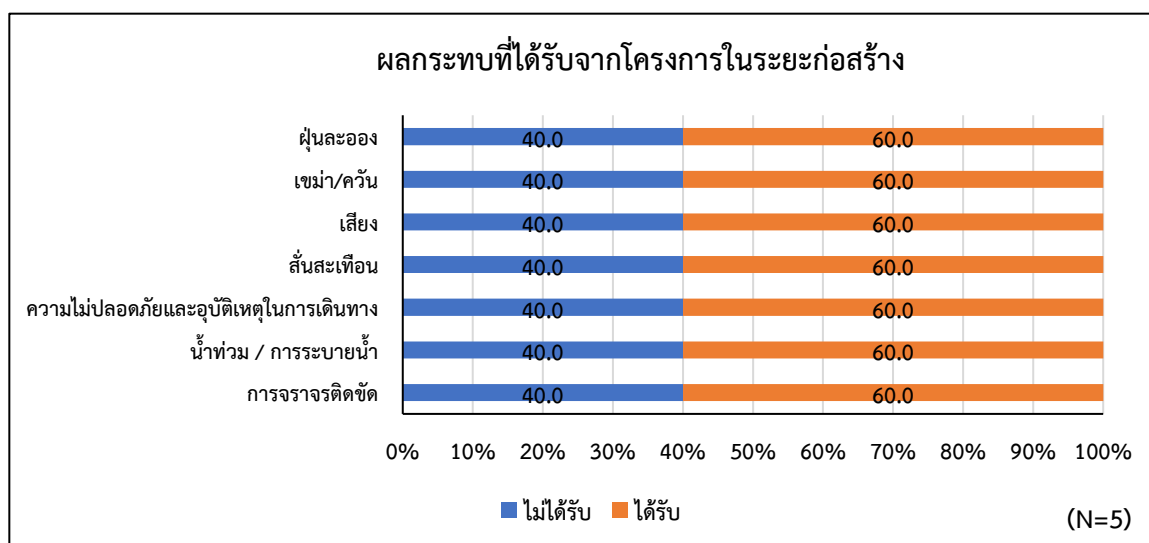
รูปที่ 4.2.2-4 ตัวอย่างการสัมภาษณ์ครัวเรือน เดือนพฤศจิกายน 2567

3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ทำการสอบถามจำนวน 5 ตัวอย่าง ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษาผู้อำนวยการ, คุณครู, เจ้าอาวาส, หัวหน้างานปกครอง และศิษยาภิบาล โดยทำการสำรวจปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าชุมชนมีปัญหาด้านฝุ่นละออง /มลพิษทางอากาศ ปัญหาด้านเสียงได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 ซึ่งเกิดจากการจราจร ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาด้านน้ำเสีย ปัญหาด้านการคมนาคม และอุบัติเหตุ ปัญหาด้านขยะมูลฝอยได้รับผลกระทบร้อยละ 40.0 ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากกิจกรรมในชุมชน ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำร้อยละ 60.0 เกิดจากกิจกรรมในชุมชน และเวลาฝนตกหนัก ท่อน้ำระบายไม่ทัน

โดยการรับรู้ข่าวสารของโครงการในรอบปี พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 100.0 เคยได้รับข่าวสารจากโครงการ โดยแบ่งเป็นแหล่งที่มาของข่าวสาร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 33.3 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 22.2 สื่อหนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์ (ท้องถิ่น) สื่อ Social Media เอกสารเผยแพร่ของโครงการ และการเข้าร่วมประชุม ร้อยละ 11.1 ซึ่งทั้งหมดให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ

สำหรับปัญหาที่ได้รับผลกระทบที่ได้รับจากโครงการในระยะก่อสร้างโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา มีรายละเอียดดังนี้ กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากโครงการร้อยละ 60.0 ซึ่งเกิดจากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการเปิดหน้าดิน/ถมดิน ปัญหาด้านเขม่า/ควัน ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จากควันจากท่อไอเสียรถบรรทุก และควันจากเครื่องจักรก่อสร้าง ปัญหาด้านเสียง ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จาก การบรรทุกขนส่งวัสดุ และการตอกเสาเข็มสะพาน ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จาก การบรรทุกขนส่งวัสดุ และการตอกเสาเข็มสะพาน ปัญหาด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จากป้ายเตือนไม่ชัดเจน ที่กัลบลรถไม่มี และการจราจรแน่น ปัญหาด้านน้ำท่วม / การระบายน้ำ ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จากการก่อสร้างขวางทางน้ำ และเศษวัสดุอุดตันทางน้ำ ปัญหาการจราจรติดขัด ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.0 จากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้างดังรูปที่ 4.2.2-5



รูปที่ 4.2.2-5 ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว เดือนพฤศจิกายน 2567

ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ กลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวมีความเห็นว่าการเปิดใช้ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 33.3 ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 6.7 ส่วนผลเสียที่เกิดจากการเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการเดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกัลบรถอยู่ไกลร้อยละ 22.2 ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนยากขึ้น ทางเข้า - ออก พื้นที่ลำบากขึ้น เนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.1 และสำหรับกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.2 มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.2 ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาจากโครงการ และมีข้อเสนอแนะว่าระบบระบายน้ำในอุโมงค์ต้องเป็นระบบที่ดี ร้อยละ 20.0



รูปที่ 4.2.2-6 ตัวอย่างการสัมภาษณ์พื้นที่อ่อนไหว เดือนพฤศจิกายน 2567

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมในช่วงที่ผ่านมา

3.1.1 กลุ่มผู้นำชุมชน

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ความคิดเห็นต่อโครงการก่อสร้างโดยภาพรวมมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกันกับการสำรวจความคิดเห็นในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น เส้นทางช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เกิดความปลอดภัยในการเดินทางร้อยละ และสามารถลดปัญหาการติด ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทาง ผู้นำชุมชนมีความเห็นว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วทำให้เดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกัลบรถไกล การค้าขาย และเศรษฐกิจไม่ดี ส่วนข้อวิตกกังวลขณะก่อสร้างด้านฝุ่นละออง ทางโครงการได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำ และกวาดเศษดินบริเวณพื้นที่โครงการอยู่เป็นประจำ ด้านเสียง และสั่นสะเทือน จากการตอกเสาเข็มสะพาน ทางโครงการมีความระมัดระวังโดยใช้แรงกระแทกต่อครั้งในการตอกเข็มให้น้อยที่สุด และเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว ส่วนข้อวิตกกังวลเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ทางโครงการมีเจ้าหน้าที่จัดจราจรในช่วงที่มีการปิดจราจร หรือทางเบี่ยง มีป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนนแล้ว

3.1.2 กลุ่มครัวเรือน

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ความคิดเห็นต่อโครงการก่อสร้างโดยภาพรวมมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกันกับการสำรวจความคิดเห็นในรายงานการประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม คือ มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทาง เส้นทางสามารถช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ช่วยทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทางกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนมีความเห็นว่าจะทำให้การเดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกลับรถไกล การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนยากขึ้น ทางเข้า - ออก พื้นที่ลำบากขึ้น เนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้น ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การจราจรหนาแน่นขึ้น ส่วนข้อวิตกกังวลขณะก่อสร้างด้านฝุ่นละออง เขม่า/ควัน ทางโครงการได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำ และกวาดเศษดินบริเวณพื้นที่โครงการอยู่เป็นประจำ ด้านเสียง และสั่นสะเทือน จากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการตอกเสาเข็ม ทางโครงการมีความระมัดระวังโดยใช้แรงกระแทกต่อครั้งในการตอกเข็มให้น้อยที่สุดและเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว ส่วนข้อวิตกกังวลเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ทางโครงการมีเจ้าหน้าที่จัดจราจรในช่วงที่มีการปิดจราจร หรือทางเบี่ยง มีป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนนแล้ว

3.1.3 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ความคิดเห็นต่อโครงการก่อสร้างโดยภาพรวมมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกันกับการสำรวจความคิดเห็นในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทางกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวมีความเห็นว่าจะทำให้ เดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนยากขึ้น ทางเข้า - ออก พื้นที่ลำบากขึ้น เนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้น ส่วนข้อวิตกกังวลขณะก่อสร้างด้านฝุ่นละออง เขม่า/ควัน ทางโครงการได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำ และกวาดเศษดินบริเวณพื้นที่โครงการอยู่เป็นประจำ ด้านเสียง และสั่นสะเทือน จากการบรรทุกขนส่งวัสดุ และการตอกเสาเข็ม ทางโครงการมีความระมัดระวังโดยใช้แรงกระแทกต่อครั้งในการตอกเข็มให้น้อยที่สุดและเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว ส่วนข้อวิตกกังวลเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ทางโครงการมีเจ้าหน้าที่จัดจราจรในช่วงที่มีการปิดจราจร หรือทางเบี่ยง มีป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนนแล้ว

3.2 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า มีการคาดการณ์ไว้ ดังนี้

ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เช่น งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานโครงสร้างและงานระบายน้ำ งานก่อสร้างขั้นทางและผิวทางจราจร งานติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งานสถาปัตยกรรม และงาน

จัดการความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง ลักษณะของโครงการเป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากทางแยกระดับดินเป็นทางแยกต่างระดับในรูปแบบของทางลอด ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ดำเนินการในพื้นที่เขตทางหลวง โดยจะมีการดำเนินการปิดช่องจราจร จำนวน 4 ช่อง ในช่องทางหลัก และลดพื้นที่เกาะกลางถนนเพื่อปรับเป็นช่องจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจะทำให้มีช่องจราจรในระหว่างก่อสร้างเท่ากับ 8 ช่องจราจร (ขาละ 4 ช่องจราจร) ในด้านการเดินทางไปมาหาสู่กันอาจเกิดความไม่สะดวกและต้องใช้ระยะเวลานานมากขึ้นกว่าเดิมที่ไม่มีการก่อสร้าง แต่ไม่ทำให้ความสัมพันธ์ของชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากยังมีความสัมพันธ์ในลักษณะสังคมชนบทและสังคมเมืองที่เป็นลักษณะแบบผสมผสานดังเดิม ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ ซึ่งมีความสอดคล้องดังที่มีการคาดการณ์ไว้ คือ งานก่อสร้างทำให้การเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งถนนลำบากขึ้น ทั้งนี้ ช่วงที่มีงานก่อสร้างกลุ่มครัวเรือนที่ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง และการจราจรติดขัดทำให้ความสะดวกสบายในการเดินทางลดลง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางทางสัญจร ซึ่งเป็นผลกระทบที่รับได้ เพราะเป็นผลกระทบเพียงชั่วคราวขณะก่อสร้าง และทางโครงการมีเจ้าหน้าที่จัดจราจรในช่วงที่มีการปิดเบี่ยง มีป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างเพียงพอ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนนแล้ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จปัญหาจราจรติดขัดจะดีขึ้น เพราะโครงการมีการขยายช่องจราจรรองรับปริมาณยานพาหนะที่มากขึ้น

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน

กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานก่อสร้างโครงสร้างทางลอด งานก่อสร้างชั้นทางและผิวทางจราจร งานติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งานสถาปัตยกรรม และงานจัดการความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมา ได้แก่ ด้านมลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละออง เขม่าควัน) เสียง สั่นสะเทือน การจราจร การเดินทางเข้า - ออก (ความไม่สะดวกในการเดินทาง) ผลกระทบที่เกิดขึ้นนี้ส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการ บริษัท ร้านค้า ที่ได้รับผลกระทบในระยะ 0 - 50 เมตร ในด้านก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจะส่งผลกระทบทำให้ลูกค้าไม่มาใช้บริการหรือมาซื้อสินค้าซึ่งอาจทำให้ลูกค้า/ผู้ที่มาใช้บริการ เลือกที่จะไปใช้บริการร้านค้า สถานประกอบการแห่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันในพื้นที่อื่นได้นอกจากนี้ ในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบในระยะ 0 - 50 เมตร ซึ่งใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 117 แต่มี 109 ราย ที่เป็นผู้ประกอบการ และเป็นครัวเรือนที่อยู่อาศัยในสถานประกอบการ อีก 8 ราย เป็นครัวเรือนอยู่อาศัยอย่างเดียว โดยใน 109 ราย พบว่าประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว บริษัท ร้านค้า เช่น ร้านประดับยนต์ คลินิกทันตกรรม โรงแรม ที่พัก อพาร์ทเมนต์ ห้างสรรพสินค้า ห้างเมกาโฮม บริษัทรับออกแบบฟิตเนส และร้านอาหาร เป็นต้น โดยสถานประกอบการ/ร้านค้า ส่วนมาก ร้อยละ 76.15 มีที่จอดรถให้กับลูกค้าที่มาใช้บริการ ส่วนอีก ร้อยละ 22.94 ไม่มีสถานที่จอดรถให้กับลูกค้า ซึ่งสถานประกอบการบางแห่งลูกค้าที่มาใช้บริการจะใช้พื้นที่บนไหล่ทางของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ในการจอดรถ ซึ่งในทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการแก้ไขเพิ่มเติมจนถึง พ.ศ. 2538 ถ้าเป็นการจอดรถกีดขวางการจราจร เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้รถติด ถือว่าเป็นการผิดกฎหมายไม่สามารถจอดได้ ดังนั้นเมื่อมีการก่อสร้างโครงการพื้นที่บนไหล่ทางที่เคยใช้สำหรับจอดรถเพื่อมาติดต่อหรือซื้อสินค้า หรือใช้บริการจะไม่สามารถมาจอดรถได้เช่นเดิม แต่อย่างไรก็ตามจากการสอบถามผู้ประกอบการ/ร้านค้ารวมทั้งครัวเรือนอยู่อาศัย 117 ราย พบว่ามี

สถานประกอบการเพียง 1 ราย เท่านั้นที่เสนอแนะว่าให้จัดหาที่จอดรถชั่วคราวให้กับประชาชนสะท้อนให้เห็นว่าประเด็นที่จอดรถริมไหล่ทางนั้น มิได้เป็นปัญหาที่มีนัยสำคัญในภาพรวมของผู้ประกอบการริมทาง ดังนั้นจึงคาดว่า เป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ จากการสอบถามครัวเรือน พบว่า ไม่สามารถจอดรถบริเวณไหล่ทางของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ได้ และปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังเป็นปัญหาของชุมชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบอยู่แล้วทั้งจากการจราจร และสภาพอากาศทั่วไปจากปัจจัยภายนอก อย่างไรก็ตามทางโครงการได้มีการฉีดพรมน้ำ และกวาดเศษดินบริเวณพื้นที่โครงการอยู่เป็นประจำ

สำหรับการดำเนินงานของโรงหล่อคอนกรีต โรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต และโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร และงานสุขาภิบาล เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่เฉพาะ จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ กิจกรรมเหล่านี้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จึงไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น

การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่มีการคมนาคมขนส่งของรถบรรทุกเข้า - ออกพื้นที่โครงการ ซึ่งในขณะดำเนินการเคลื่อนย้ายหรือลำเลียงเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง อาจจะต้องใช้เวลาขึ้นอยู่กับชนิดและขนาดของเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง โดยช่วงเวลาที่รอการเคลื่อนย้ายหรือลำเลียงนั้นอาจก่อให้เกิดการจับจ่ายใช้สอยของคนขับรถบรรทุกได้ แต่คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ กิจกรรมเหล่านี้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จึงไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น

ผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญ

กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานโครงสร้างและงานระบายน้ำ งานก่อสร้างชั้นทางและผิวทางจราจร งานติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งานสถาปัตยกรรม และงานจัดการความปลอดภัยในการปฏิบัติงานกิจกรรมเหล่านี้ส่งผลกระทบให้เกิด ฝุ่น เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการใช้เครื่องจักร ในการก่อสร้าง ที่ต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 900 วัน ซึ่งจะส่งผลกระทบด้านความเดือดร้อน รำคาญ การประกอบอาชีพของผู้ที่อยู่อาศัยระยะประชิดพื้นที่โครงการเป็นระยะเวลานาน ดังนั้นผลกระทบที่ได้รับจึงจัดได้ว่าเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง สำหรับการดำเนินงานของโรงหล่อคอนกรีต โรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต และโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร และงานสุขาภิบาล เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่เฉพาะ จึงไม่ได้ส่งผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนหรือสถานประกอบการ งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกนอกพื้นที่เป็นกิจกรรมที่มีการคมนาคมขนส่งของรถบรรทุก ทั้งนี้ การคมนาคมขนส่งของรถบรรทุก จะทำการขนส่งในช่วงเวลาที่กำหนดเท่านั้น กิจกรรมเหล่านี้ส่งผลกระทบให้เกิด ฝุ่น เสียงดัง ความสั่นสะเทือน วัสดุตกหล่น ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญของประชาชน/สถานประกอบการ/ลูกค้า ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเกิดเป็นครั้งคราว/ช่วงเวลาหนึ่ง จึงคาดว่า เป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่การคาดการณ์ไว้ คือ จากการสอบถามผู้นำชุมชน ครัวเรือน และพื้นที่อ่อนไหว พบว่า ปัญหาฝุ่นละอองเป็นปัญหาที่ได้รับผลกระทบ อีกทั้ง ปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังเป็นปัญหาของชุมชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบอยู่แล้วทั้งจากการจราจร และสภาพอากาศทั่วไปจากปัจจัยภายนอก อย่างไรก็ตามทางโครงการได้มีการฉีดพรมน้ำ และกวาดเศษดินบริเวณพื้นที่โครงการอยู่เป็นประจำ

ง. สรุปผลการศึกษา

ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบว่า มีข้อห่วงกังวลในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบฯ ดังนี้

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบ / เหตุผลสนับสนุน	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
<p>ข้อห่วงกังวลผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ผู้นำชุมชน ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ด้านฝุ่นละออง ได้แก่ ชุมชนข้างเมือง, หมู่ที่ 8 บ้านโคกผางาด และหมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง - ด้านเสียง ได้แก่ ชุมชนข้างเมือง และหมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง - ความสั่นสะเทือน ได้แก่ หมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง - การจราจรติดขัด ได้แก่ ชุมชนข้างเมือง, ชุมชนเกษตรสามัคคี 1, ชุมชนหลวงจิตร์, หมู่ที่ 8 บ้านโคกผางาด และหมู่ที่ 9 บ้านโคกไผ่สอง - ด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ ได้แก่ ชุมชนข้างเมือง - ความปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง ได้แก่ ชุมชนหลังโรงพยาบาลเซนต์เมรี่ <p>กลุ่มครัวเรือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียงดัง, ความสั่นสะเทือน, น้ำท่วมและการระบายน้ำ ความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง และจราจรติดขัด <p>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียงดัง, ความสั่นสะเทือน, ความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง, น้ำท่วม/การระบายน้ำ และจราจรติดขัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านฝุ่นละออง โครงการมีฉีดพรมน้ำ ปิดกวดเศษดินบริเวณโครงการอยู่เป็นประจำ - ด้านเสียง โครงการมีติดตั้งกำแพงกันเสียงตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการติดตั้งอุปกรณ์ครอบเสียงหรือบล็อกเหล็กหุ้มครอบเครื่องยนต์ เพื่อลดระดับเสียงเครื่องยนต์ และมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดี - ความสั่นสะเทือน โครงการหลีกเลี่ยงการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน โดยจะดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน มีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด มีการใช้แผ่นเหล็กรองถนนชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดความสั่นสะเทือน - การจราจรติดขัด โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดทำแผนการจัดจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับกิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง - ด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ โครงการมีการจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำให้เพียงพอต่อการใช้งานในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดิน กองทรายให้เป็นระเบียบ โดยไม่กีดขวางการไหลของน้ำ - ความปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง โครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างเพียงพอ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละอองจากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านเสียงจากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือนจากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านการจราจรติดขัด จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านความปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง จากพื้นที่โครงการ
<p>ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำให้เกิดใช้ความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว และช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น 	-	

4.2.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อรวบรวมข้อมูล และการเปลี่ยนแปลงสภาพของแหล่งน้ำบริเวณอาคารระบายน้ำต่าง ๆ
2. เพื่อประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำที่อาจเกิดจากโครงการในระยะก่อสร้าง
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอุโมงค์ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา
2. ดำเนินการตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - 2.1 สถานีตรวจวัด : ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ
 - 2.2 ดัชนีที่ตรวจวัด : ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจและรวบรวมข้อมูลการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ประกอบด้วย
 - (1) ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำการอุดตันของทางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมขัง
 - (2) ตรวจสอบประสิทธิภาพเครื่องสูบน้ำ
 - 2.3 ระยะเวลาตรวจวัด : ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างเดือนละ 1 ครั้ง และตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมงในกรณีที่มีฝนตกหนัก

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในช่วงที่ผ่านมา พบว่า มีผลการศึกษาการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565

จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสถิติที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งในการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2555 -2559 จากฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ ของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (GISTDA) พบว่าบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการทั้งหมด อยู่นอกพื้นที่น้ำท่วมจากฐานข้อมูลดังกล่าว

ทั้งนี้ในบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร จากศูนย์กลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบลำน้ำธรรมชาติ โดยมีคลองชลประทานอยู่ 1 แห่ง ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการไปทางด้านทิศเหนือ ประมาณ 30 เมตร มีความยาวประมาณ 5.8 กม. ซึ่งเป็นคลองที่รับน้ำมาจากเขื่อนระบายน้ำคนชุมมีความกว้างประมาณ 8-10 เมตร ในอดีตมีการใช้ประโยชน์ในการเกษตรกรรม แต่ในปัจจุบันเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากชุมชนซึ่งมีการขยายพื้นที่อยู่อาศัย และคูน้ำบริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่า 1 แห่ง (คูน้ำตั้งอยู่ในพื้นที่ของกรมชลประทาน) อยู่ห่างจากพื้นที่โครงการไปทางตะวันตกประมาณ 400 เมตรมีลักษณะเป็นคลองดิน มีทิศทางการ

ไหลของน้ำจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก แนวคลองระบายน้ำสิ้นสุดที่ถนนสุรนารายณ์ (ทล.205) สำหรับลำน้ำตามธรรมชาติในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ คือ ลำน้ำลำตะคองเก่า ซึ่งอยู่ในบริเวณทิศใต้ของแนวเส้นทางโครงการ มีระยะห่างประมาณ 940 เมตรมีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกบรรจบลำน้ำมูล และคูน้ำเหมืองหลวง ตั้งอยู่ในบริเวณทิศเหนือของแนวเส้นทางโครงการมีระยะห่างประมาณ 1.50 กิโลเมตร มีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออก

ในส่วนของการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ จากสภาพภูมิประเทศเดิมมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มบริเวณกว้างมีทิศทางการไหลของน้ำตามธรรมชาติจากทางด้านทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออก โดยเฉพาะทางด้านตำบลหมื่นไวย ในอดีตมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านเกษตรกรรม แต่เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายตัวของชุมชนเมือง และที่อยู่อาศัยมากขึ้น ทำให้มีการถมดินเพื่อปลูกสร้างที่อยู่อาศัยมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งส่งผลให้มีพื้นที่รับน้ำน้อยลง การระบายน้ำช้าลง จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชนเป็นบริเวณกว้าง โดยน้ำในคลองชลประทานจะไหลผ่านท่อลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณแยกประโดก เพื่อระบายน้ำจากทางด้านเหนือ (ฝั่งตำบลหมื่นไวย) ลงมาทางด้านใต้ (ฝั่งเทศบาลนครนครราชสีมา) บริเวณด้านหน้าร้านเทียมเฮงใหม่ค้าวัสดุก่อสร้างท่อลอดถนนมิตรภาพเป็นท่อชนิดเหลี่ยมขนาด 0.80×1.10 เมตร โดยเชื่อมต่อกับท่อระบายน้ำใต้ทางเท้าริมถนนมิตรภาพฝั่งทิศใต้ช่วงจากแยกประโดกไปทางทิศตะวันออกจะระบายน้ำไปลงคลองระบายน้ำหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าซึ่งเป็นคูน้ำเปิดมีแนวขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 2 (คูน้ำเปิดตั้งอยู่ในพื้นที่ของกรมชลประทาน) ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 205 (ถนนสุรนารายณ์) บริเวณบ้านเมตตาแต่เนื่องจากการระบายน้ำทางฝั่งเทศบาลนครเองก็มีพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ลำรางดังกล่าวก็ต้องรวบรวมน้ำทิ้งและน้ำฝนบางส่วนจากเขตเทศบาลด้วย จึงทำให้เกิดปัญหาในการระบายน้ำ และเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ทั้งทางด้านทิศเหนือ (ฝั่งตำบลหมื่นไวย) และทิศใต้ (ฝั่งเทศบาลนครนครราชสีมา) อย่างไรก็ตามในพื้นที่เขตทางหลวงหมายเลข 2 ก็ได้มีการจัดระบบการระบายน้ำไว้ริมถนนทั้งสองฝั่งเป็นท่อ คสล.ชนิดกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางขนาด 1.20 เมตร ทำหน้าที่รับน้ำจากสองฝั่งถนนและผิวจราจรของถนนมิตรภาพไประบายน้ำลงลำน้ำธรรมชาติที่ใกล้ที่สุด โดยท่อระบายน้ำด้านทิศใต้ของริมทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ฝั่งช่วงจากแยกประโดกไปทางทิศตะวันออกจะระบายน้ำไปคูน้ำสาธารณะบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าส่วนท่อระบายน้ำจากช่วงแยกประโดกไปทางทิศตะวันตกจะระบายน้ำไปลงคลองลำตะคอง ด้านทิศเหนือของริมทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ท่อระบายน้ำช่วงจากท่อลอดถนนมิตรภาพระบายน้ำไปทางทิศตะวันออกไปลงคลองข้าง บางช่วงยังเป็นแค่คูระบายน้ำริมถนน ส่วนท่อระบายน้ำจากช่วงแยกประโดกไปทางทิศตะวันตกจะระบายน้ำไปลงคลองลำตะคอง ปัจจุบันการระบายน้ำของท่อระบายน้ำริมถนนมิตรภาพยังใช้การได้ดี ไม่มีปัญหาน้ำท่วมขังแต่อย่างใด

2. ผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567 - 2569

จากการติดตามตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 การติดตามตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน 2568

จากผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วมบริเวณโครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา ในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2567 พบว่า สภาพทั่วไปไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ กิจกรรมการเปิดหน้าดิน เพื่อขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และงานติดตั้งเสาเข็มชนิด D-Wall รวมไปถึงการติดตั้งกำแพงกันดินชั่วคราวเพื่อป้องกันดินพังทลาย ในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม 2567 พบว่า สภาพทั่วไปไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ กิจกรรมงานเทคอนกรีต D-Wall, งานติดตั้งคานค้ำยันผนัง D-Wall, งานเทคอนกรีต Barrie และงานเทคอนกรีต Base Slab และในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 พบว่า สภาพทั่วไปไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ กิจกรรมงานขุดเปิดดินในอุโมงค์ กิจกรรมงานเทคอนกรีต Pavement, งานเทคอนกรีตผนังรางน้ำ, งานเทคอนกรีต Retining Wall และงานตัดหัวเสาเข็ม Base Slab ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ยังไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วม และทางโครงการยังไม่มีดำเนินการดำเนินงานในลักษณะที่กระทบต่อระบบระบายน้ำ สำหรับในบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกสู่ท่อระบายน้ำของถนนได้ดี โดยไม่พบเหตุการณ์น้ำท่วมขังในพื้นที่ จึงถือได้ว่าระบบระบายน้ำบริเวณทางโครงการยังอยู่ในสภาพดีและมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำ

สำหรับการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำบริเวณคลองลำตะคอง และคลองหน้าห้างเซ็นทรัลพลาซ่า พบว่า สภาพทั่วไปของแหล่งน้ำไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำและไม่มีวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมผิวหน้า

4.2.3-2

ตารางที่ 4.2.3-1 การติดตามตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำและจุดระบายน้ำบริเวณโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

4-68	เดือน/รายละเอียด	สภาพท่อระบายน้ำบริเวณโครงการ	จุดระบายน้ำเดิม		จุดระบายน้ำใหม่	
	1. เดือนกรกฎาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
	2. เดือนสิงหาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
	3. เดือนกันยายน 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
	4. เดือนตุลาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
	5. เดือนพฤศจิกายน 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					

ตารางที่ 4.2.3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน	สภาพท่อระบายน้ำ บริเวณโครงการ	จุดระบายน้ำเดิม		จุดระบายน้ำใหม่	
6. เดือนธันวาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
7. เดือนมกราคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
9. เดือนมีนาคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
10. เดือนเมษายน 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					
11. เดือนพฤษภาคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					























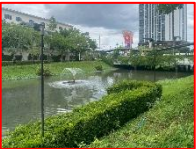

ตารางที่ 4.2.3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน	สภาพท่อระบายน้ำ บริเวณโครงการ	จุดระบายน้ำเดิม		จุดระบายน้ำใหม่	
12. เดือนมิถุนายน 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ อยู่ในสภาพดีไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ โดยในบริเวณจุดระบายน้ำเดิมพบวัชพืชกีดขวางบริเวณทางน้ำ สำหรับจุดระบายน้ำใหม่พบวัชพืชปกคลุมเล็กน้อย ซึ่งไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วมขัง					

ตารางที่ 4.2.3-2 การติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำบริเวณการระบายน้ำบริเวณคลองลำตะคอง และคลองหน้าห้างเซ็นทรัล
ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568

เดือน	คลองลำตะคอง		คลองบริเวณห้างเซ็นทรัลพลาซ่า	
1. เดือนกรกฎาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
2. เดือนสิงหาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
3. เดือนกันยายน 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
4. เดือนตุลาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
5. เดือนพฤศจิกายน 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
6. เดือนธันวาคม 2567 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				

ตารางที่ 4.2.3-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำบริเวณการระบายน้ำบริเวณคลองลำตะคอง และคลองหน้าห้างเซ็นทรัล
ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนธันวาคม 2568

เดือน	คลองลำตะคอง		คลองบริเวณห้างเซ็นทรัลพลาซ่า	
7. เดือนมกราคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
9. เดือนมีนาคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
10. เดือนเมษายน 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
11. เดือนพฤษภาคม 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				
12. เดือนมิถุนายน 2568 - สภาพท่อระบายน้ำในบริเวณโครงการ และบริเวณคลองลำตะคองอยู่ในสภาพดี ไม่มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และไม่มีวัชพืชปกคลุม				

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา

การตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568 ซึ่งมีแหล่งน้ำใกล้เคียง 1 แห่ง ได้แก่ คลองลำตะคอง พบว่า มีสภาพดีและมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำและรองรับน้ำในพื้นที่โครงการได้ และในช่วงที่ผ่านมาไม่พบการเกิดน้ำท่วมและไม่มีรายงานการเกิดน้ำท่วมภายหลังจากเกิดฝนตกแต่อย่างใด

3.2 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำกับการคาดการณ์

ผลกระทบ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมระยะก่อสร้าง ได้แก่ กิจกรรมงานระบายน้ำซึ่งต้องมีการรื้อย้ายและก่อสร้างท่อระบายน้ำใหม่ ในระหว่างก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจมีเศษดิน เศษวัสดุตกหล่นหรือตกค้างภายในท่อระบายได้ ส่วนงานก่อสร้างทางลอดที่มีการเปิดชั้นดินอาจเกิดการชะล้างเข้าสู่ท่อระบายน้ำส่งผลให้เกิดการกีดขวางหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ รวมถึงการก่อสร้างมีระดับต่ำกว่าระดับพื้นดินเดิม ถ้ามีฝนตกน้ำฝนอาจไหลนองลงไปยังบริเวณพื้นทางลอดก่อให้เกิดน้ำท่วมขังและไม่สามารถก่อสร้าง แต่กิจกรรมดำเนินการเพียงบางส่วนของพื้นที่เขตทางที่กำหนดจึงกำหนดให้เป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568 ทางโครงการมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ กิจกรรมการเปิดหน้าดิน เพื่อขนย้ายดินออกจากพื้นที่ การติดตั้งเสาเข็มชนิด D-wall กิจกรรมงานขุดเปิดดินในอุโมงค์ กิจกรรมงานเทคอนกรีต Pavement, งานเทคอนกรีตผนังรางน้ำ, งานเทคอนกรีต Retining Wall และงานตัดหัวเสาเข็ม Base Slab รวมไปถึงการติดตั้งกำแพงกันดินชั่วคราวเพื่อป้องกันดินพังทลาย โดยกิจกรรมดังกล่าว ไม่ทำให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำและลดประสิทธิภาพการระบายน้ำซึ่งไม่สอดคล้องกันกับที่ได้มีการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้ ซึ่งการตรวจสอบการระบายน้ำในช่วงที่ผ่านมาไม่มีน้ำท่วมขังแต่อย่างใดในพื้นที่โครงการ และไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ และมีการดูแลพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ง. สรุปผลการศึกษา

การศึกษาการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ในเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2568 บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน กิจกรรมงานเทคอนกรีต D-Wall, งานติดตั้งคานค้ำยันผนัง D-Wall, งานเทคอนกรีต Barrie, งานเทคอนกรีต Base Slab กิจกรรมงานขุดเปิดดินในอุโมงค์ กิจกรรมงานเทคอนกรีต Pavement, งานเทคอนกรีตผนังรางน้ำ, งานเทคอนกรีต Retining Wall และงานตัดหัวเสาเข็ม Base Slab กิจกรรมการก่อสร้างพื้นที่ทางลอด และกิจกรรมงานเทคอนกรีต โดยเป็นกิจกรรมที่ยังไม่ก่อให้เกิดน้ำท่วม ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด อีกทั้ง ยังมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำและรองรับน้ำในพื้นที่โครงการได้ดี