

สรุปผลของการดำเนินงาน
และข้อเสนอแนะ

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การปฏิบัติงานโครงการของบริษัทที่ปรึกษา เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 มิถุนายน 2569 ดำเนินการมาแล้วประมาณ 360 วัน โดยมีความก้าวหน้าของงานติดตามตรวจสอบคิดเป็นร้อยละ 59.0 ซึ่งเป็นไปตามแผนการปฏิบัติงานที่วางไว้

โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) ตั้งแต่ กม.51+350 - กม.54+575 และ กม.31+400 - กม.32+800 ระยะทาง 4.625 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคชัยการโยธา เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 13 กันยายน 2566 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 27 สิงหาคม 2569 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 18 ปัจจัย 261 มาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 ปัจจัย 36 แผนปฏิบัติการฯ โดยมีรายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการ ดังนี้

1) มาตรการที่กำหนดในรายงาน EIA จำนวน 261 มาตรการ

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 203 มาตรการ
- มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 1 มาตรการ ดังตารางที่ 5.1.1-1
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 39 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็น

มาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนโดยทันที ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเรื่องร้องเรียน มาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งรั้วกั้นชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) มาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งม่านกั้นชั่วคราวแบบ Cofferdam บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และมาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เป็นต้น

- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 18 มาตรการ คือ มาตรการที่กำหนดให้มีการขุดล้อมย้ายต้นไม้ในพื้นที่โครงการไปปลูกในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ในเขตพื้นที่ของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ซึ่งมาตรการดังกล่าว จำนวน 18 มาตรการ เป็นมาตรการในการขุดล้อมย้ายต้นไม้ แต่เนื่องจากการสำรวจต้นไม้ของโครงการไม่พบต้นไม้หรือพันธุ์ไม้ที่เป็นไม้หวงห้าม และไม่ใช้ต้นไม้ที่มีความเหมาะสมในการขุดล้อม ดังนั้น มาตรการด้านการขุดล้อมย้าย จึงไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 5.1.1-1 สรุปมาตรการและแผนปฏิบัติการ ที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และแนวทางแก้ไข (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัย	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติและปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ผลการปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางแก้ไข
มาตรการทั่วไป	- กรมทางหลวงจะต้องควบคุมและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	- กรมทางหลวงมีการควบคุมและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและดำเนินการก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา โดยมีผลการชะลอการก่อสร้างสะพานชั้น 3	- เนื่องจากกรมทางหลวงมีการควบคุมและกำกับให้ผู้ออกแบบและผู้ดำเนินการตามแบบที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการ แต่เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ที่มีการคัดค้านให้ชะลอการก่อสร้างสะพานชั้น 3 โดยในปัจจุบันจึงยังไม่ได้เริ่มการก่อสร้างสะพานชั้น 3 ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA โดยภายหลังหากพบว่าปริมาณจราจรสูงขึ้นจนก่อให้เกิดการจราจรติดขัด กรมทางหลวงจะดำเนินการก่อสร้างสะพานชั้น 3 มาพิจารณาในการก่อสร้างอีกครั้ง

2) แผนปฏิบัติการที่กำหนดในรายงาน EIA จำนวน 36 แผนปฏิบัติ

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 15 แผนปฏิบัติ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 6 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็น

เป็นแผนปฏิบัติที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น แผนปฏิบัติที่กำหนดให้ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนโดยทันที ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเรื่องร้องเรียน แผนปฏิบัติที่กำหนดให้ติดตั้งรั้ว ดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) แผนปฏิบัติที่กำหนดให้ติดตั้งม่านดักตะกอนชั่วคราวแบบ Cofferdam บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และแผนปฏิบัติที่กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เป็นต้น

- แผนปฏิบัติที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 15 แผนปฏิบัติ คือ แผนปฏิบัติที่กำหนดให้มีการขุดล้อมย้ายต้นไม้ในพื้นที่โครงการไปปลูกในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ในเขตพื้นที่ของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ซึ่งแผนปฏิบัติดังกล่าว จำนวน 15 มาตรการ เป็นแผนปฏิบัติในการขุดล้อมย้ายต้นไม้ แต่เนื่องจากการสำรวจต้นไม้ของโครงการไม่พบต้นไม้หรือพันธุ์ไม้ที่เป็นไม้หวงห้าม และไม่ใช้ต้นไม้ที่มีความเหมาะสมในการขุดล้อม ดังนั้น แผนปฏิบัติด้านการขุดล้อมย้าย จึงไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

5.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) มาตรการในรายงาน EIA จำนวน 261 มาตรการ

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก จำนวน 203 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 58 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนโดยทันที ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเรื่องร้องเรียน มาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) มาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งม่านดักตะกอนชั่วคราวแบบ Cofferdam บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และมาตรการที่กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เป็นต้น

2) แผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA จำนวน 36 แผนปฏิบัติการ

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมากจำนวน 15 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้จำนวน 21 แผนปฏิบัติการ ได้แก่ แผนปฏิบัติที่กำหนดให้มีการขุดล้อมย้ายต้นไม้ในพื้นที่โครงการไปปลูกในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ในเขตพื้นที่ของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ซึ่งแผนปฏิบัติดังกล่าว จำนวน 15 มาตรการ เป็นแผนปฏิบัติในการขุดล้อมย้ายต้นไม้ แต่เนื่องจากการสำรวจต้นไม้ของโครงการไม่พบต้นไม้หรือพันธุ์ไม้ที่เป็นไม้หวงห้าม และ

ไม่ใช่ต้นไม้ที่มีความเหมาะสมในการขุดล้อม ดังนั้น แผนปฏิบัติการด้านการขุดล้อมย้าย จึงไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

5.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ในช่วงเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนสิงหาคม 2567 ประกอบไปด้วยปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ เสียง ฟ้าในระบอบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทางและผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม และเศรษฐกิจ-สังคมโดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.1.3-1

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการปฏิบัติงานในปัจจุบันของบริษัทที่ปรึกษา ยังไม่พบประเด็นเร่งด่วนที่ต้องมีการเสนอแนะ หากพบว่าโครงการมีประเด็นเกิดขึ้น ที่ปรึกษาจะรีบดำเนินการนำเสนอข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ สำหรับโครงการให้ทราบต่อไป และหากพบว่าประเด็นที่เกิดขึ้นนั้นเป็นประโยชน์สำหรับโครงการทางหลวง ที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต) ที่ปรึกษาจะดำเนินการนำเสนอข้อเสนอแนะไว้ด้วยเช่นกัน

5.3 แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป

ในการดำเนินงานในระยะต่อไป ของบริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.3-2 และมีขอบเขตงาน ดังนี้

- 1) นำมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปใช้ในภาคสนาม เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานจริงตามแผนปฏิบัติการและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 2) นำการตรวจวัดและวิเคราะห์ที่ได้จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามมาสรุปผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ
- 3) ภาพรวมของผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมข้อเสนอแนะ และแสดงผลความก้าวหน้าของการดำเนินงาน

ผลการศึกษาและการปฏิบัติงานดังกล่าวจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงในรายงานความก้าวหน้า 2 (Progress Report 2) ภายในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 5.1.3-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนพฤษภาคม 2568

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ								
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	- มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน <table><tr><td>ประเภทที่ 2</td><td>สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ</td></tr><tr><td>ประเภทที่ 3</td><td>สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร</td></tr><tr><td>ประเภทที่ 4</td><td>สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรม</td></tr><tr><td>ประเภทที่ 5</td><td>สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม</td></tr></table>	ประเภทที่ 2	สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ	ประเภทที่ 3	สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร	ประเภทที่ 4	สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรม	ประเภทที่ 5	สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม	- ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แหล่งน้ำประเภทที่ 3 (สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร) - ดัชนีที่ตรวจวัดผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ๑.) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2548	-	-
ประเภทที่ 2	สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ											
ประเภทที่ 3	สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร											
ประเภทที่ 4	สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรม											
ประเภทที่ 5	สามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม											
2. นิเวศวิทยาในน้ำ	- มาตรฐานตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1986) ดังนี้ <table><tr><td>< 1.0</td><td>คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)</td></tr><tr><td>= 1.0-3.0</td><td>คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)</td></tr><tr><td>> 3.0</td><td>คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)</td></tr></table>	< 1.0	คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)	= 1.0-3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)	> 3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)	- ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง 1.0-3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้) ยกเว้น สัตว์น้ำดินที่มีดัชนีความหลากหลายในบางฤดู น้อยกว่า 1.0 เนื่องจากสภาพท้องน้ำเป็นคอนกรีต	- เนื่องจากสภาพท้องน้ำของคลองชลประทานเป็นคอนกรีต จึงทำให้ยากต่อการดำรงชีพของสัตว์น้ำดิน	- ในช่วงการตรวจวัดที่พบว่า มีดัชนีความหลากหลายของสัตว์น้ำดินน้อยกว่า 1.0 ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างแก้ไข ดังนั้นข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข		
< 1.0	คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)											
= 1.0-3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)											
> 3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)											

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
2. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)				ยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศในน้ำปกติ
3. เสียง	- มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)	- ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)	-	-
4. ระบบนิเวศพืช	-	-	-	-

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยกก่อสร้าง) เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
4.ระบบนิเวศพืช (ต่อ)		และกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ. 2560		
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และ ผลกระทบด้าน อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	-	- สำรวจปริมาณจราจรโดยการนับจำนวนยานพาหนะแยกตามประเภทและทิศทางการสัญจรบนโครงข่ายถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ปรึกษาจะทำการสำรวจโดยจำแนกประเภทของยานพาหนะที่ออกเป็น 12 ประเภท โดยปริมาณจราจรจากข้อมูลการสำรวจจะถูกปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) ซึ่งการพิจารณาปริมาณพาหนะดังกล่าวเข้าด้วยกันและทำการแปลงยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยมาตรฐานเดียวกัน คือ หน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (PCU) แล้วจึงรวมปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทดังกล่าวเข้าด้วยกันหน่วยเทียบ และได้นำผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวันทำงานและวันหยุด (อ้างอิงการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA))		

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และ ผลกระทบด้าน อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย (ต่อ)		ปี 2562) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ กับสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ สำรวจ 24 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น) สำรวจ 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้ง ภาคสนาม		
6. การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม	-	- สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทาง หลวงหมายเลข 224 โดย แบ่งเป็นการระบาย น้ำ บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคาร สลับพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้ เป็นทางระบายน้ำ ระบายระบายน้ำบนทาง หลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลอง ชลประทาน) และอยู่ระหว่างการปรับปรุงและ ติดตั้งระบายน้ำตามแบบก่อสร้าง บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงตัว เทศบาลตำบลโศดชัย มีการวางท่อระบายน้ำได้ ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการ	-	-

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระบยก่อสร้าง) เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
6. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		ระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำตามแนวขวางของหลวงเป็น อาคารระบายน้ำตอกกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวขนานถนน โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 ยังไม่มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้		
7. เศรษฐกิจสังคม	-	ภายหลังที่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงผลการตรวจสอบในรูปแบบตาราง เพื่อเปรียบเทียบผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง เปรียบเทียบกับผลการตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมา และเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 พร้อมทำการสรุปข้อมูลจากตารางโดยการบรรยาย เพื่อให้เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงข้อมูลอย่างเด่นชัด	-	-

ตารางที่ 5.3-2 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพน้ำผิวดิน • อุณหภูมิ • ความเป็นกรดเป็นด่าง • ความนำไฟฟ้า • ออกซิเจนละลายน้ำ • บีโอดี • น้ำมันและไขมัน • ของแข็งแขวนลอย • ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด • แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม	ก่อสร้าง	1	-	2 ครั้ง/ปี	• กรกฎาคม 2568 • ธันวาคม 2568	• คลองชลประทาน (กม.53+950)

ตารางที่ 5.3-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ • ความหลากหลายทางชีวภาพ • ปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ • ปริมาณสัตว์น้ำใน	ก่อสร้าง	1	-	2 ครั้ง/ปี	• กรกฎาคม 2568 • ธันวาคม 2568	• คลองชลประทาน (กม.53+950)
3. เสียง • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) • ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • L_{90}	ก่อสร้าง	2	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• กรกฎาคม 2568 • ธันวาคม 2568	• บ้านหนองยายเหล • บ้านไทรชัย • บ้านป่าหมาก

ตารางที่ 5.3-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้งาน และ ผลกระทบด้าน อุบัติเหตุและความปลอดภัย - สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง - ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ - ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ	ก่อสร้าง	-	-	เดือนละ 1 ครั้ง	เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมิถุนายน 2569	ตลอดเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเส้นทางคมนาคม ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224

ตารางที่ 5.3-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
5. การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทากระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ - การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่	ก่อสร้าง	-	-	ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง	เดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนกรกฎาคม 2568	ท่อระบายน้ำทุกจุด ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ
7. เศรษฐกิจ-สังคม - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อ	ก่อสร้าง	-	-	1 ครั้ง/ปี	- พฤศจิกายน 2567 - กันยายน 2568	- กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้ - ผู้นำชุมชน - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มสถาบันประกอบการ

ตารางที่ 5.3-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
ประชาชนในระยะก่อสร้าง • ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ						■ กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง • กลุ่มครัวเรือน