



รายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงระยะดำเนินการ

1. บทนำ

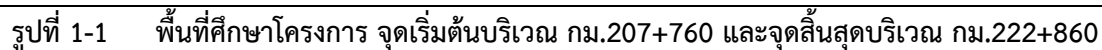
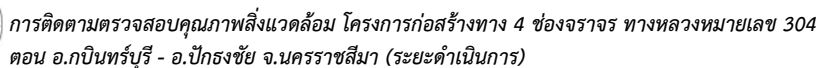
ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี – ปักธงชัย เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนหมายเลข 19 (Asian Highway 19 : AH19) เริ่มต้นจากจังหวัดนครราชสีมาถึงกรุงเทพมหานคร โดยเชื่อมต่อกับเทศบาลนครแหลมฉบัง ซึ่งเป็นโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบังและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ทำให้เส้นทางมีปริมาณจราจรคับคั่ง มีปัญหา มีอุบัติเหตุสูง กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาของเส้นทางดังกล่าว จึงขยายช่องจราจรจาก 2 ช่อง เป็นทางหลวงสายประธาน 4 ช่อง ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 มีนาคม 2538 และคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างเส้นทางสายนี้ตามยุทธศาสตร์จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ซึ่งเป็นการการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงดังกล่าวให้ครบวงจร เพื่อรองรับปริมาณจราจรและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ ทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม.42+000 เดิม (กม.207+760 ใหม่) - กม.57+000 เดิม (กม.222+860 ใหม่) ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยานแห่งชาติทับลาน โดยอุทยานแห่งชาติทั้ง 2 แห่ง นี้อยู่ในเขตผืนป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ ซึ่งได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1เอ 1บี และ 2 (ดังรูปที่ 1-1) จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท สยามเอนเนอร์ยี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พี.วี.เอส. 95 คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท วิศวกรรมธรณีและฐานราก จำกัด ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่น ๆ เมื่อคราวประชุม ครั้งที่ 2/2557 วันที่ 28 มกราคม 2557 และผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุม ครั้งที่ 1/2557 วันที่ 23 กรกฎาคม 2557 และมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบ ระบุให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

ต่อมา กรมทางหลวงได้งบประมาณในการก่อสร้างโครงการ จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทางหลวงหมายเลข 304 ดังนี้

โครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ.ปราจีนบุรี ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

- ระยะที่ 1 เริ่มสัญญาเมื่อเดือนพฤษภาคม 2557 และสิ้นสุดสัญญาในเดือนมิถุนายน 2559 (ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง)
- ระยะที่ 2 เริ่มสัญญาเมื่อเดือนตุลาคม 2559 และสิ้นสุดสัญญาในเดือนตุลาคม 2561 (ระยะก่อสร้าง)
- ระยะที่ 3 เริ่มสัญญาเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และสิ้นสุดสัญญาในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 (ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ)
- ระยะที่ 4 เริ่มสัญญาเมื่อเดือนมีนาคม 2564 และสิ้นสุดสัญญาในเดือนมีนาคม 2566 (ระยะดำเนินการ)





2. รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งโครงการ

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างและเพื่อให้สอดคล้องกับ “ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564” ซึ่งต้องการให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ประเมินไว้ รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริงและยังเป็นการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานเพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตามที่เสนอไว้ และเป็นการยืนยันได้ว่าการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาความเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากลและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

พื้นที่โครงการ	บริษัท	เริ่มสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
โครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ.ปราจีนบุรี	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด	พฤษภาคม 2557	มิถุนายน 2559	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง
	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด และบริษัท โพลีซายน์ เซอร์วิส จำกัด	ตุลาคม 2559	ตุลาคม 2561	ระยะก่อสร้าง
	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด	กุมภาพันธ์ 2562	กุมภาพันธ์ 2564	ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด	มีนาคม 2564	มีนาคม 2566	ระยะดำเนินการ

เพื่อให้การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการมีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าว จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่ 3 (Third Party) ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อย่างต่อเนื่อง ตามสัญญาเลขที่ สผ.10/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2567 เริ่มงานตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2567 จนถึงวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน



3. สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ. นครราชสีมา ของระยะดำเนินการ มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น 24 เดือน โดยเริ่มปฏิบัติงานวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2567 ถึงวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ทางกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ. นครราชสีมาในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการทั่วไป จำนวน 43 มาตรการ การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 17 ข้อ และการปฏิบัติตามแผนติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 แผน สรุปผลการปฏิบัติในแต่ละแผนปฏิบัติการฯ รายละเอียดดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ. นครราชสีมา ระยะดำเนินการ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ					
	ครบถ้วน	ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	รวม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (19 มาตรการ)						
- ทรัพยากรดิน	2	-	-	-	-	2
- คุณภาพน้ำผิวดิน	2	-	-	-	-	2
- คุณภาพอากาศ	5	-	-	-	-	5
- เสียง	6	-	-	1	-	7
- ความสั่นสะเทือน	2	-	-	1	-	3
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (5 มาตรการ)						
- นิเวศวิทยาป่าไม้	1	-	-	-	-	1
- นิเวศวิทยาสัตว์ป่า	1	-	-	1	-	2
- ระบบนิเวศในน้ำ	2	-	-	-	-	2
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (6 มาตรการ)						
- การคมนาคมขนส่งและป้องกันอุบัติเหตุ	6	-	-	-	-	6
4. คุณภาพชีวิต (13 มาตรการ)						
- เศรษฐกิจ-สังคม	1	-	-	-	-	1
- การสาธารณสุข	4	-	-	1	-	5
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	2	-	-	-	-	2
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย	3	-	-	-	-	3
- ผู้ใช้ทาง	2	-	-	-	-	2
รวม	39	-	-	4	-	43



ตารางที่ 3-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ. นครราชสีมา ระยะดำเนินการ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติ					รวม
	ครบถ้วน	ไม่ ครบถ้วน	ไม่ ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับ โครงการ	
1. แผนปฏิบัติการฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุบน เส้นทางของโครงการ	3	-	-	14	-	17
รวม	3	-	-	14	-	17

4. สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พบว่า มีประเด็นที่จำเป็นต้องกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการมีความเป็นรูปธรรมและมีความชัดเจน สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ซึ่งได้มีแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 แผน

- (1) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- (2) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน
- (3) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ
- (4) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง
- (5) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
- (6) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้
- (7) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศวิทยาสัตว์ป่า
- (8) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศวิทยาในน้ำ
- (9) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุ/ผู้ใช้ทาง
- (10) แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1) การติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดิน

สรุปผลการติดตามด้านทรัพยากรดินในปัจจุบัน มีพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นเจริญเติบโตดี อย่างหนาแน่น ไม่พบปัญหาการชะล้างแต่อย่างใด ส่วนบริเวณโครงสร้างป้องกันการชะล้าง มีพืชคลุมดินปกคลุม ไม่พบปัญหาการกัดเซาะ และโครงสร้างป้องกันการชะล้างยังอยู่ในสภาพดี ไม่พบปัญหาการชำรุดแต่อย่างใด

2) การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน

ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการเก็บตัวอย่างได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการขอเข้าศึกษาวิจัยในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ จะทำการรายงานผลในรายงานฉบับถัดไป

3) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ ดำเนินการติดตามตรวจสอบตรวจวัดคุณภาพอากาศ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา ดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ที่ผ่านมาดำเนินการแล้ว 3 ครั้ง ครั้งที่ 1 ปีที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม – 5 สิงหาคม 2567 ครั้งที่ 2 ปีที่ 1 ดำเนินการ ระหว่างวันที่ 23-28 มกราคม พ.ศ. 2568 และครั้งที่ 1 ปีที่ 2 ดำเนินการระหว่างวันที่ 1-6 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 สถานี รายละเอียดดังนี้

(1) สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.034 - 0.119 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 0.016-0.064 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยระหว่าง 0.0123-0.049 ppm และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยระหว่าง 0.48-0.940 ppm

(2) สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.036 - 0.142 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 0.019 - 0.082 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยระหว่าง 0.0090 - 0.0470 ppm และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยระหว่าง 0.052-0.960 ppm

สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในภาพรวมทั้ง 2 สถานี พบว่า ระดับเสียงทั้ง 2 สถานี มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานแต่อย่างใด

4) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ ดำเนินการติดตามตรวจสอบตรวจวัดระดับเสียง 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L₉₀) ของแต่ละสถานี ที่ผ่านมามีดำเนินการแล้ว 3 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 ปีที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม – 5 สิงหาคม 2567 ครั้งที่ 2 ปีที่ 1 ดำเนินการ ระหว่างวันที่ 23-28 มกราคม พ.ศ. 2568 และครั้งที่ 1 ปีที่ 2 ดำเนินการระหว่างวันที่ 1-6 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียง 3 สถานี รายละเอียดดังนี้

(1) สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าในช่วง 56.4-57.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าในช่วง 61.5-63.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าในช่วง 79.6-86.7 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าในช่วง 50.2 – 51.4 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)

(2) สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าในช่วง 58.9-60.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าในช่วง 52.2-64.2 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าในช่วง 92.70 – 99.52 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) มีค่าในช่วง 85.3-90.7 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มาเปรียบเทียบกับค่า



มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)

สรุปผลการตรวจวัดระดับเสียงในภาพรวมทั้ง 2 สถานี พบว่า ระดับเสียงมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานแต่อย่างใด

5) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ ดำเนินการติดตามตรวจสอบตรวจวัดความสั่นสะเทือน 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ค่าความเร็วสูงสุด (Peak Velocity) และค่าความถี่ (Frequency) ของแต่ละสถานี ที่ผ่านมามีการดำเนินการแล้ว 3 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 ปีที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม - 5 สิงหาคม 2567 ครั้งที่ 2 ปีที่ 1 ดำเนินการ ระหว่างวันที่ 23-28 มกราคม พ.ศ. 2568 และครั้งที่ 1 ปีที่ 2 ดำเนินการระหว่างวันที่ 1-6 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน 2 สถานี รายละเอียดดังนี้

(1) สถานีที่ 1 สำนักสงฆ์แสงธรรม พบว่า ค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.250-0.350 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วงตรวจไม่พบแรงสั่นสะเทือน

(2) สถานีที่ 2 โรงเรียนบ้านศาลเจ้าพ่อ พบว่า ค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วง 0.315 - 3.470 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วง 4.8-16.00 เฮิรตซ์

สรุปผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในภาพรวมทั้ง 2 สถานี พบว่า ค่าระดับความสั่นสะเทือนทั้ง 2 สถานี มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานแต่อย่างใด

6) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้

ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการสำรวจตัวอย่างได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการขอเข้าศึกษาวิจัยในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ จะทำการรายงานผลในรายงานฉบับถัดไป

7) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศวิทยาสัตว์ป่า

ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการสำรวจตัวอย่างได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการขอเข้าศึกษาวิจัยในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ จะทำการรายงานผลในรายงานฉบับถัดไป

8) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศวิทยาในน้ำ

ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการสำรวจตัวอย่างได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการขอเข้าศึกษาวิจัยในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ จะทำการรายงานผลในรายงานฉบับถัดไป

9) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุ/ผู้ใช้ทาง

- ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ครั้งที่ 1 ของรอบปีที่ 1 ครั้งที่ 2 ของรอบปีที่ 1 และครั้งที่ 1 ของรอบปีที่ 2 จำนวน 2 จุด ได้แก่ กม.205+860 (บ้านบุพราหมณ์) ในช่วงที่ทำการสำรวจมีปริมาณรถ รวมทั้งสิ้นจำนวน 64,084 คัน 63,212 คัน และ 67,649 คัน ตามลำดับ และ กม.225+860 (หน้าสถานีตำรวจทางหลวง อ.วังน้ำเขียว) ในช่วงที่ทำการสำรวจมีปริมาณรถรวมทั้งสิ้นจำนวน 65,040 คัน 71,013 คัน และ 74,194 คัน ตามลำดับ



- ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากแนวทางหลวงพราจีนบุรี ช่วงเดือนมิถุนายน 2567 - เดือนธันวาคม 2568 มีข้อมูลอุบัติเหตุ จำนวน 65 ครั้ง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากสาเหตุเกิดจากขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด
- สภาพผิวจราจร ตลอดแนวเส้นทางอยู่ในสภาพดี

10) การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในระยะเปิดใช้ดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ และคิดเห็นว่าในระยะเปิดใช้เส้นทางมีผลดี ช่วยเพิ่มความสะดวกรบาย ปลอดภัยในการเดินทาง ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เศรษฐกิจในท้องถิ่นดีขึ้น และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งยังไม่มีข้อร้องเรียนแต่อย่างใด