

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมา

กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว อำเภอสหัสขันธ์, สามชัย จังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างอำเภอสหัสขันธ์กับอำเภอสามชัย เพื่อทดแทนการเดินทางข้ามอ่างเก็บน้ำโดยแพข้ามฟากและช่วยลดระยะทางเดินทางระหว่างอำเภอสหัสขันธ์กับอำเภอสามชัย โดยได้มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ต้องจัดทำสำหรับโครงการที่เข้าข่ายอาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรายงานดังกล่าวได้มีการคาดการณ์ถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ พร้อมเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างและระยะเปิดใช้งาน ในการนี้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการนี้แล้ว เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559

ปัจจุบัน กรมทางหลวงชนบทได้รับงบประมาณก่อสร้างโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว อำเภอสหัสขันธ์, สามชัย จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 1,080 วัน ตั้งแต่วันที่ 6 มกราคม 2568 จนถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2570

1.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งจะช่วยให้ทราบว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงไปจากการดำเนินโครงการหรือไม่ และเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ในรายงานหรือไม่

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างว่าเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือไม่

3) เพื่อให้สามารถจัดทำแผนปฏิบัติการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ทันทั่วทั้งที่ เมื่อผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มว่า การก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมมากกว่าที่คาดการณ์ไว้

4) เพื่อนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ให้แก่หน่วยงานผู้อนุญาตหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานอื่น ๆ ตามกฎหมายกำหนด ทุก ๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ของโครงการนี้ ไปปรับใช้ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการอื่นในอนาคต

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

- 1) ศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ (EIA)
- 2) ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ
- 3) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ
- 4) เสนอแนะแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างของโครงการ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการพร้อมประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ
- 5) จัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและผลการติดตามตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการทุกระยะ 6 เดือน โดยให้เป็นไปตามแนวทางการนำเสนอรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคม (Guidelines for Environmental Monitoring Report) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เดือนมกราคม 2565) เพื่อให้กรมทางหลวงชนบทนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป
- 6) ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จะต้องให้บริการกรมทางหลวงชนบทในการดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2561

2. รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว อำเภอเสด็จสัณฑ์ – อำเภอสามชัย จังหวัดกาฬสินธุ์ โครงการอยู่ห่างจากตัวอำเภอเสด็จสัณฑ์ ประมาณ 8.5 กิโลเมตร โดยจากแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 ตัดทางหลวงชนบทสาย กส.4036 เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนทางหลวงชนบทสาย กส.4036 ตรงไปประมาณ 1.5 กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาเข้าถนนทางหลวงชนบทสาย กส.5047 ประมาณ 7.0 กิโลเมตร ถึงตำแหน่งจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงชนบทสาย กส.5047 บริเวณบ้านดงน้อย ตำบลภูสิงห์ อำเภอเสด็จสัณฑ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ตรงไปตามทางหลวงชนบทสาย กส.5047 ข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว ไปเชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย กส.4070 บริเวณบ้านโนนทัน ตำบลสำราญใต้ อำเภอสามชัย จังหวัดกาฬสินธุ์ ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางรวม 3.355 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งโครงการ

2.2 รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว อำเภอห้วยซันต์-อำเภอสายชัย จังหวัดกาฬสินธุ์ จุดเริ่มต้นทางหลวงชนบทสาย กส.5047 และจุดสิ้นสุดโครงการทางหลวงชนบทสาย กส.4070 รายละเอียดดังนี้

1) ถนนต่อเชื่อม

- (1) จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000.00 ถึง กม.0+185.000 (ระยะทาง 185 เมตร)
 - ขนาด 2 ช่องจราจร
 - ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 7.00 เมตร ยาว 185 เมตร
 - ไหล่ทางลาดยางกว้างข้างละ 2.50 เมตร
 - Approach Slab + MSE Wall ยาว 50 เมตร
- (2) จุดสิ้นสุดโครงการ กม.1+945.00 ถึง กม.3+354.766 (ระยะทาง 1,409.766 เมตร)
 - ขนาด 2 ช่องจราจร
 - ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 7.00 เมตร ยาว 1,409.766 เมตร
 - ไหล่ทางลาดยางกว้างข้างละ 2.50 เมตร
 - Approach Slab + MSE Wall ยาว 50 เมตร

2) สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว

- (1) จุดเริ่มต้นสะพานที่ กม.0+185.000 ถึง กม.1+945.000
- (2) ผิวทางจราจร ขนาด 2 ช่องจราจร
- (3) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- (4) ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร
- (5) ตอม่อสะพาน ในการก่อสร้างสะพานโครงการจะใช้ตอม่อ 45 ตับ (ตอม่อบนพื้นดิน 13 ตับ และตอม่อในน้ำ 32 ตับ)
- (6) ความสูงช่องลอดเหนือระดับน้ำสูงสุดไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร
- (7) ความกว้างช่องลอดสุทธิ 32.50 เมตร

3) รูปแบบจุดกลับรถได้สะพาน (U-Turn) ทั้งสองฝั่ง

- (1) จุดที่ 1 บริเวณใต้สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว (บ้านดงน้อย) ฝั่งจุดเริ่มต้นโครงการ ความยาวรวม 630.00 เมตร
- (2) จุดที่ 2 บริเวณใต้สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว (บ้านโนนทัน) ฝั่งจุดสิ้นสุดโครงการ ความยาวรวม 400.00 เมตร

2.2 สรุปเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้าง (ตารางที่ 2.2-1) พบว่า การสำรวจแนวถนนโครงการที่จะใช้ในการก่อสร้างจริงให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริงในปัจจุบัน ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใด เพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม มีรายละเอียดดังนี้



ตารางที่ 2.2-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงชนบทสาย กส.5047 บริเวณบ้านดงน้อย ตำบลภูสิงห์ อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ - จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงชนบทสาย กส.4070 บริเวณบ้านโนนหัน ตำบลสำราญใต้ อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ - ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทาง 3.355 กิโลเมตร 	สอดคล้องตามรูปแบบที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	ไม่มี
2. ถนนต่อเชื่อม <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000.00 ถึง กม.0+457.000 (ระยะทาง 457 เมตร) <ol style="list-style-type: none"> 1) ขนาด 2 ช่องจราจร 2) ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 6.00 เมตร ยาว 457 เมตร 3) ไหล่ทางลาดยาง กว้าง 1.00 เมตร 4) Approach Slab + MSE Wall ยาว 72 เมตร - จุดสิ้นสุดโครงการ กม.1+782.00 ถึง กม.3+355.000 (ระยะทาง 1,573 เมตร) <ol style="list-style-type: none"> 1) ขนาด 2 ช่องจราจร 2) ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 6.00 เมตร ยาว 1,573 เมตร 3) ไหล่ทางลาดยาง กว้าง 1.00 เมตร 4) Approach Slab + MSE Wall ยาว 81 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000.00 ถึง กม.0+185.000 (ระยะทาง 185 เมตร) <ol style="list-style-type: none"> 1) ขนาด 2 ช่องจราจร 2) ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 7.00 เมตร ยาว 185 เมตร 3) ไหล่ทางลาดยางกว้างข้างละ 2.50 เมตร 4) Approach Slab + MSE Wall ยาว 50 เมตร - จุดสิ้นสุดโครงการ กม.1+945.00 ถึง กม.3+354.766 (ระยะทาง 1,409.766 เมตร) <ol style="list-style-type: none"> 1) ขนาด 2 ช่องจราจร 2) ผิวจราจรลาดยาง กว้าง 7.00 เมตร ยาว 1,409.766 เมตร 3) ไหล่ทางลาดยางกว้างข้างละ 2.50 เมตร 4) Approach Slab + MSE Wall ยาว 50 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ความยาวถนนต่อเชื่อมลดลง เนื่องจากมีการออกแบบเพิ่มความยาวสะพานเพื่อลดผลกระทบปัญหาคอสะพานรูก้าบ้านเรือนประชาชนสองฝั่งทาง - ช่องจราจรและไหล่ทางกว้างขึ้น เพื่อให้รองรับกับความกว้างสะพาน และเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานเส้นทาง 	ไม่มี



ตารางที่ 2.2-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลง และเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3. สะพานโครงการ กม.0+457.000 ถึง กม.1+782.000 <ul style="list-style-type: none"> - ผิวทางจราจร ขนาด 2 ช่องจราจร - ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร - ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร 3.1 ตอม่อสะพาน ในการก่อสร้างสะพานโครงการจะใช้ ตอม่อ 50 ตับ <ul style="list-style-type: none"> - ตอม่อบนพื้นดิน 16 ตับ - ตอม่อในน้ำ 34 ตับ 3.2 ความสูงช่องลอด <ul style="list-style-type: none"> - ความสูงช่องลอดเหนือระดับน้ำสูงสุดไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร 3.3 ความกว้างช่องลอด <ul style="list-style-type: none"> - สะพานมีความกว้างช่องลอดสุทธิ 31.40 เมตร 	สะพานโครงการ กม.0+185.000 ถึง กม.1+945.000 <ul style="list-style-type: none"> - ผิวทางจราจร ขนาด 2 ช่องจราจร - ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร - ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร ตอม่อสะพาน ในการก่อสร้างสะพานโครงการ จะใช้ตอม่อ 45 ตับ <ul style="list-style-type: none"> - ตอม่อบนพื้นดิน 13 ตับ - ตอม่อในน้ำ 32 ตับ ความสูงช่องลอด <ul style="list-style-type: none"> - ความสูงช่องลอดเหนือระดับน้ำสูงสุด ไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร ความกว้างช่องลอด <ul style="list-style-type: none"> - สะพานมีความกว้างช่องลอดสุทธิ 32.50 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ความยาวสะพานเพิ่มขึ้น เพื่อลดผลกระทบ ปัญหาคอสะพานรูก้าบ้านเรือนประชาชน สองฝั่งทาง - จำนวนตอม่อสะพานทั้งบนบกและในน้ำ ลดลง เนื่องจากเพิ่มความยาวช่วงสะพาน ให้มีความกว้างช่องลอดมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - บ้านเรือนประชาชนที่อยู่บริเวณ เขตก่อสร้างไม่ถูกรื้อถอน (ลดผลกระทบเรื่องการต้อง โยกย้ายที่อยู่อาศัย) - ประชาชนได้รับผลกระทบ จากการก่อสร้างตอม่อลดลง (ลดผลกระทบด้านเสียง และ ความสั่นสะเทือน) - ความกว้างช่องลอดมากขึ้น
4. ถนนและสะพานสำหรับกลับรถได้สะพาน (U-Turn) ทั้งสองฝั่ง <ul style="list-style-type: none"> - จุดกลับรถได้สะพานฝั่งจุดเริ่มต้นโครงการ ความยาว รวม 256.00 เมตร - จุดกลับรถได้สะพานฝั่งจุดสิ้นสุดโครงการ ความยาว รวม 269.00 เมตร 	ถนนสำหรับกลับรถได้สะพาน (U-Turn) ทั้งสองฝั่ง <ul style="list-style-type: none"> - จุดกลับรถได้สะพานฝั่งจุดเริ่มต้นโครงการ ความยาวรวม 630.00 เมตร - จุดกลับรถได้สะพานฝั่งจุดสิ้นสุดโครงการ ความยาวรวม 400.00 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ยกเลิกงานก่อสร้างสะพานสำหรับกลับรถ โดยออกแบบเป็นถนนระดับดินสำหรับ กลับรถได้สะพานทั้งสองฝั่ง เพื่อให้ประชาชน ที่มีบ้านเรือนอยู่ตามแนวก่อสร้างสามารถใช้ ถนนกลับรถได้ และเข้า - ออกบ้านเรือน ได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนได้รับผลกระทบ จากการก่อสร้างตอม่อลดลง (ลดผลกระทบด้านเสียง และ ความสั่นสะเทือน) - ประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ตาม แนวก่อสร้าง ซึ่งเป็นผู้เสียสละ และได้รับผลกระทบจากการ ก่อสร้างจะสามารถใช้ถนน กลับรถได้ และเข้า - ออก บ้านเรือนได้อย่างปลอดภัย



ตารางที่ 2.2-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลง และเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5. ระบบระบายน้ำของแนวสายทาง <ul style="list-style-type: none"> - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างสะพาน ติดตั้งท่อ PVC สีดำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 100 มิลลิเมตร ทุกระยะ 3 เมตร บริเวณพื้นที่ริมไหล่ทางทั้งสองด้านของสะพาน - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างเชิงลาดสะพาน กำหนดให้มีการระบายน้ำผ่านท่อ PVC สีดำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 100 มิลลิเมตร ติดตั้งทุกระยะ 2.00 เมตร บริเวณพื้นที่ริมไหล่ทางทั้งสองด้าน - ระบบระบายน้ำของถนนโครงการ วางท่อระบายน้ำ คสล. ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ทุกระยะ 100.00 เมตร วางท่อยาวประมาณ 15.00 เมตร 	ระบบระบายน้ำของแนวสายทาง <ul style="list-style-type: none"> - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างสะพาน ติดตั้งท่อ PVC สีดำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 200 มิลลิเมตร ทุกระยะ 5 - 6 เมตร บริเวณพื้นที่ริมไหล่ทางทั้ง 2 ด้านของสะพาน - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างเชิงลาดสะพาน กำหนดให้มีการระบายน้ำผ่านรางระบายน้ำ คสล. รูปตัวยูพร้อมฝาทะแกรงเหล็กตลอดความยาวโครงสร้างเชิงลาด - ระบบระบายน้ำของถนนโครงการ วางรางระบายน้ำรูปตัวยูขนาด 0.50 เมตร พร้อมฝาทะแกรงเหล็ก 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างสะพาน เพิ่มขนาดท่อ PVC สีดำ และระยะห่างระหว่างท่อเพื่อให้สามารถระบายน้ำได้รวดเร็วขึ้น - ระบบระบายน้ำบริเวณโครงสร้างเชิงลาด สะพานเปลี่ยนเป็นรางระบายน้ำ คสล. รูปตัวยู พร้อมฝาทะแกรงเหล็กเพื่อให้สามารถรับน้ำและระบายน้ำได้รวดเร็วขึ้น - ระบบระบายน้ำของถนนโครงการ เปลี่ยนเป็น รางระบายน้ำรูปตัวยูขนาด 0.50 เมตร พร้อมฝาทะแกรงเหล็กเพื่อให้สามารถรับน้ำและระบายน้ำได้รวดเร็วขึ้น และบำรุงรักษาได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบระบายน้ำสามารถรับน้ำและระบายน้ำได้รวดเร็วขึ้น - ลดปัญหาที่อุดตัน และบำรุงรักษาได้ง่าย

3. สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะ ก่อสร้าง มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติทั้งสิ้น 127 มาตรการ พบว่า มาตรการที่ปฏิบัติได้ จำนวน 93 มาตรการ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ 1 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 10 มาตรการ และมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ จำนวน 23 มาตรการ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.1-1

3.2 การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง ตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีทั้งหมด 10 แผน 39 มาตรการ พบว่า มีมาตรการที่ปฏิบัติ 31 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 มาตรการ และมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ 6 มาตรการ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.2-1



ตารางที่ 3.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ในระยะก่อสร้าง

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	จำนวน มาตรการ	จำนวนมาตรการที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
		●	○	△	⊙	⊗	□	⊖
1. มาตรการทั่วไป	8	7	-	1	-	-	-	-
รวม 1.	8	7	-	1	-	-	-	-
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ								
2.1 สภาพภูมิประเทศ	3	3	-	-	-	-	-	-
2.2 คุณภาพอากาศ	9	8	-	-	-	1	-	-
2.3 ระดับเสียง	10	7	-	-	-	3	-	-
2.4 ความสั่นสะเทือน	8	8	-	-	-	-	-	-
2.5 ดินและการชะล้างของดิน	5	1	-	4	-	-	-	-
2.6 คุณภาพน้ำผิวดิน	12	5	-	2	-	5	-	-
2.7 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	2	2	-	-	-	-	-	-
รวม 2.	49	34	-	6	-	9	-	-
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ								
3.1 ทรัพยากรป่าไม้	2	1	-	-	-	1	-	-
3.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า	8	4	-	1	-	3	-	-
3.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ	1	-	-	1	-	-	-	-
รวม 3.	11	5	-	2	-	4	-	-
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์								
4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	4	3	-	-	-	1	-	-
4.2 การคมนาคมขนส่ง	14	12	-	1	-	1	-	-
4.3 การระบายน้ำ	5	2	-	-	-	3	-	-
4.4 สาธารณูปโภค	9	7	1	-	-	1	-	-
รวม 4.	32	24	1	1	-	6	-	-
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต								
5.1 เศรษฐกิจ-สังคม	9	9	-	-	-	-	-	-
5.2 การโยกย้ายสิ่งปลูกสร้าง	3	3	-	-	-	-	-	-
5.3 สาธารณสุข	4	4	-	-	-	-	-	-
5.4 ความปลอดภัย	5	5	-	-	-	-	-	-
5.5 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	2	-	-	-	-	2	-	-
5.6 สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	4	2	-	-	-	2	-	-
รวม 5.	27	23	-	-	-	4	-	-
รวมทั้งหมด 1.+2.+3.+4.+5.	127	93	1	10	-	23	-	-

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ △ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ⊙ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ มาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ □ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ได้
 ⊖ มาตรการที่ปฏิบัติแต่ไม่มีประสิทธิภาพ



ตารางที่ 3.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของโครงการในระยะก่อสร้าง

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จำนวน มาตรการ	จำนวนมาตรการที่โครงการปฏิบัติแผนการปฏิบัติ การป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
		●	○	△	⊙	⊗	□	⊖
1. แผนในระยะก่อสร้าง								
1) แผนปฏิบัติการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง	4	4	-	-	-	-	-	-
2) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	1	1	-	-	-	-	-	-
3) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง	1	1	-	-	-	-	-	-
4) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	1	1	-	-	-	-	-	-
5) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำและ นิเวศวิทยาทางน้ำ	13	9	-	2	-	2	-	-
6) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	1	-	-	-	-	1	-	-
7) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค	4	3	-	-	-	1	-	-
8) แผนปฏิบัติการลดผลกระทบต่อศาลเจ้าปู่ตอนเมืองจัน	7	6	-	-	-	1	-	-
9) แผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์โครงการและการตั้ง ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน	6	6	-	-	-	-	-	-
10) แผนปฏิบัติการปลูกป่าทดแทน	1	-	-	-	-	1	-	-
รวม	39	31	-	2	-	6	-	-

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ △ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ⊙ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ มาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ □ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ได้
 ⊖ มาตรการที่ปฏิบัติแต่ไม่มีประสิทธิภาพ