

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 26/2565 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2565 รายละเอียดดังภาคผนวก ก โดยกำหนดให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ได้มีการติดตามตรวจสอบ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569 มีเนื้อหาและสาระสำคัญดังนี้

3.1. เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม/แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกณฑ์การประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้กำหนดเกณฑ์ในการประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการแผนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายละเอียดดังตารางที่ 3-1 เกณฑ์ในการประเมินประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม/แผนปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-2 และเกณฑ์ในการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม/แผนปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-1 ลักษณะของเกณฑ์การประเมิน

เกณฑ์การประเมิน	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบางส่วน และมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่หน้าที่ของกรมทางหลวง

ตารางที่ 3-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

เกณฑ์การประเมินประสิทธิผล ของโครงการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพ	■	- มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิภาพ	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผล ได้	☒	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ กรมทางหลวง หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติ หรือยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

- 1) หากมาตรการกำหนดความถี่ในการดำเนินการ จะต้องมีการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนด
- 2) หากมาตรการกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติมากกว่า 1 อย่าง ในมาตรการข้อเดียวกัน จะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน

ตารางที่ 3-3 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

เกณฑ์การประเมิน ประสิทธิภาพของโครงการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพ	■	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถ ช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ไม่มีประสิทธิภาพ	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่ สามารถช่วยลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่กำหนด
ไม่สามารถประเมิน ประสิทธิภาพได้	☒	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการ ดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

3.1.1. การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-4 สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม/แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-5 และผล
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขสิ่งแวดล้อม การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ
หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-6

ตารางที่ 3-4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ					
	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	รวม
1. มาตรการทั่วไป	6	-	-	1	-	7
2. ทรัพยากรดิน	7	1	-	5	-	13
3. ธรณีวิทยา	1	-	-	2	-	3
4. น้ำผิวดิน	3	-	-	1	-	4
5. อากาศและบรรยากาศ	8	-	-	1	-	9
6. เสียง	8	-	-	2	-	10
7. ความสั่นสะเทือน	8	-	-	-	-	8
8. ระบบนิเวศบนบก	5	-	-	2	-	7
9. ระบบนิเวศในน้ำ	1	-	-	-	-	1
10. สัตว์ในระบบนิเวศ	1	-	-	-	-	1
11. พืชในระบบนิเวศ	5	-	-	-	-	5
12. การคมนาคมขนส่ง - ทางบก	17	-	-	4	-	21
13. การคมนาคมขนส่ง - ทางราง	1	-	-	1	-	2
14. การคมนาคมขนส่ง - ทางอากาศ	1	-	-	-	-	1
15. สาธารณูปโภค	1	1	-	3	-	5
16. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	-	2	-	4
17. การเกษตรกรรม	4	-	-	-	-	4
18. การใช้ที่ดิน	1	-	-	-	-	1
19. เศรษฐกิจ-สังคม	8	2	-	1	-	11
20. การโยกย้ายและเวนคืน	4	-	-	-	-	4
21. สุขภาพ	12	-	-	1	-	13

ตารางที่ 3-4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ					
	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	รวม
22. อาชีวอนามัย	16	-	-	-	-	16
23. สาธารณสุข	7	-	-	1	-	8
24. การแบ่งแยก	2	-	-	-	-	2
25. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	15	-	-	3	-	18
26. ความปลอดภัยในสังคม	12	-	-	-	-	12
27. ผู้ใช้ทาง	-	1	-	-	-	1
28. สุนทรียภาพ	2	-	-	2	-	4
29. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	-	1	-	1	-	2
รวม	158	6	-	33	-	197
ร้อยละ	80.20	3.05	-	16.75	-	100

ตารางที่ 3-5 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ประสิทธิผล				ประสิทธิภาพ			
	มีประสิทธิผล	ไม่มีประสิทธิผล	ประเมิน ประสิทธิผลไม่ได้	รวม	มีประสิทธิภาพ	ไม่มีประสิทธิภาพ	ประเมิน ประสิทธิภาพไม่ได้	รวม
1. มาตรการทั่วไป	6	-	1	7	6	-	1	7
2. ทรัพยากรดิน	7	1	5	13	7	-	6	13
3. ธรณีวิทยา	1	-	2	3	1	-	2	3
4. น้ำผิวดิน	3	-	1	4	3	-	1	4
5. อากาศและบรรยากาศ	8	-	1	9	8	-	1	9
6. เสียง	8	-	2	10	8	-	2	10
7. ความสั่นสะเทือน	8	-	-	8	8	-	-	8
8. ระบบนิเวศบก	5	-	2	7	5	-	2	7
9. ระบบนิเวศในน้ำ	1	-	-	1	1	-	-	1
10. สัตว์ในระบบนิเวศ	1	-	-	1	1	-	-	1
11. พืชในระบบนิเวศ	5	-	-	5	5	-	-	5
12. การคมนาคมขนส่ง - ทางบก	17	-	4	21	17	-	4	21
13. การคมนาคมขนส่ง - ทางราง	1	-	1	2	1	-	1	2
14. การคมนาคมขนส่ง - ทางอากาศ	1	-	-	1	1	-	-	1
15. สาธารณูปโภค	1	1	3	5	1	-	4	5
16. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	2	4	2	-	2	4
17. การเกษตรกรรม	4	-	-	4	4	-	-	4
18. การใช้ที่ดิน	1	-	-	1	1	-	-	1
19. เศรษฐกิจ-สังคม	8	2	1	11	8	-	3	11
20. การโยกย้ายและเวนคืน	4	-	-	4	4	-	-	4
21. สุขภาพ	12	-	1	13	12	-	1	13

ตารางที่ 3-5 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ประสิทธิผล				ประสิทธิภาพ			
	มีประสิทธิผล	ไม่มีประสิทธิผล	ประเมิน ประสิทธิผลไม่ได้	รวม	มีประสิทธิภาพ	ไม่มีประสิทธิภาพ	ประเมิน ประสิทธิภาพไม่ได้	รวม
22. อาชีวอนามัย	16	-	-	16	16	-	-	16
23. สาธารณสุข	7	-	1	8	7	-	1	8
24. การแบ่งแยก	2	-	-	2	2	-	-	2
25. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	15	-	3	18	15	-	3	18
26. ความปลอดภัยในสังคม	12	-	-	12	12	-	-	12
27. ผู้ใช้ทาง	-	1	-	1	-	-	1	1
28. สุนทรียภาพ	2	-	2	4	2	-	2	4
29. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	-	1	1	2	-	-	2	2
รวม	158	6	33	197	158	-	39	197
ร้อยละ	80.20	3.05	16.75	100	80.20	-	19.80	100

ตารางที่ 3-6 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป	(1) มาตรการและแผนปฏิบัติการด้าน สิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้อง ปฏิบัติ 1.1) กรมทางหลวง จะต้องปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วน ต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักทอง และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ	●	กรมทางหลวงได้ปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้ดำเนินการก่อสร้าง	-	■	■	 ภาคผนวก ก หนังสือเห็นชอบ รายงานมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไป กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ						 ภาคผนวก ข-1 เอกสารสัญญาจ้างผู้รับเหมา
	1.2) กรมทางหลวง จะต้อง ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับ จ้างออกแบบ และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และ ผู้บริหารจัดการโครงการหรือ บำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมิน	●	กรมทางหลวงได้ควบคุมดูแลและกำกับ ให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดย ว่าจ้าง บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็น ผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญา เลขที่ UAE07207/2025 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 และติดตาม ตรวจสอบผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม	-	■	■	 ภาคผนวก ข-4 เอกสารสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา สิ่งแวดล้อม

*สัญลักษณ์

- ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
- การวิเคราะห์ประสิทธิผล
- การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ
- ปฏิบัติครบถ้วน
- มีประสิทธิผล
- มีประสิทธิภาพ
- ไม่ปฏิบัติ
- ไม่มีประสิทธิผล
- ไม่มีประสิทธิภาพ
- ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
- ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
- ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง						
	1.3) กรมทางหลวง จะต้องจัดทาศูนย์บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบล	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาของกรมทางหลวง เพื่อกำกับ ดูแล การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-4 เอกสารสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	สำนักทอน และตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ใน ค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้ การกำกับดูแลของกรมทาง หลวง เจ้าของโครงการ (และ/ หรือหน่วยงานที่'เป็น ผู้ดำเนินการ) และแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับการ ติดตามตรวจสอบและการ ปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงาน นโยบาย และ แผน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) ผู้แทนจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิ กองทัพเรือ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ						
	1.4) กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบิน	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ใน	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	อู่ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนัก ท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และ เสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงาน ที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทราบ ทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการ		รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โดยจัดส่งรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับแรกระหว่าง เดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ในเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2569				

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	(2) ในกรณีที่กรมทางหลวง (และ/หรือ หน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลากำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ใน	⊗	ปัจจุบันกรมทางหลวงยังไม่มีความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้ 2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	หน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ 2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	สิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการดังนี้ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	ปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	มาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่าย ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ นำความเห็น ของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมี การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย ▪ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	แห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย						
	(3) ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวง (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดย	●	ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบข้อร้องเรียน จำนวน 8 ประเด็น ซึ่งทางโครงการ ได้ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขประเด็นข้อร้องเรียนอย่างเร่งด่วน โดยดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ 7 ประเด็น และอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไข 1 ประเด็น	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภะ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

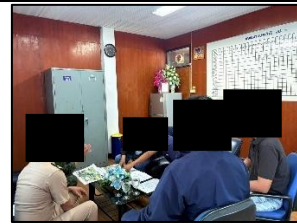
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	เร่งด่วน และแจ้งให้สำนักงานนโยบาย และ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทาง และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป						
	(4) กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทัพเรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และสนามบินอุตะเภะ เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการ	●	กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองทัพเรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และสนามบินอุตะเภะ รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน		สิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียนแล้ว				
2. ทรัพยากรดิน	(1) ก่อนดำเนินการขุดดินออกจากพื้นที่ให้กรมทางหลวงประสานงานกับกองทัพเรือ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อชี้แจงแผนงานการก่อสร้าง รูปแบบโครงการ และการจัดการขุดดินจากพื้นที่ของกองทัพเรือและการรถไฟแห่งประเทศไทย	●	กรมทางหลวงได้ดำเนินการประสานงานกับกองทัพเรือ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อชี้แจงแผนงานการก่อสร้าง รูปแบบโครงการ และการจัดการขุดดินจากพื้นที่ของกองทัพเรือและการรถไฟแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว ก่อนดำเนินการขุดดินออกจากพื้นที่	-	■	■	 ชี้แจงแผนงานการก่อสร้าง รูปแบบโครงการ และการจัดการขุดดินจากพื้นที่ของกองทัพเรือและการรถไฟแห่งประเทศไทย

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินชุดจากพื้นที่ก่อสร้างในเขตพื้นที่กองทัพอากาศจำนวน 14,888.00 ลบ.ม. ไปใช้เป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ดิน ซึ่งเป็นของกองทัพอากาศทั้งหมด โดยไม่มีการนำออกหรือไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรขุดดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างในเขตพื้นที่กองทัพอากาศ	-	⊗	⊗	-
	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินชุดจากพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจำนวน 548.16 ลบ.ม. ไปใช้เกลี่ยเพื่อแต่งหลุมบ่อต่างๆ และถมปรับระดับทางขนานตามแนวรางรถไฟภายในเขตทางโครงการ มีระยะทางประมาณ 50 เมตร มีความกว้าง 5 เมตร และห้ามนำดินชุดออกหรือไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรขุดดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างในเขตพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินชุดจากพื้นที่ก่อสร้างในพื้นที่ของกรมทางหลวงและพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชน จำนวนรวม 16,552.13 ลบ.ม. ไปใช้เป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ดินซึ่งเป็นที่ยึดของกรมทางหลวง และพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชนทั้งหมด โดยไม่มีการนำออกไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีการขุดดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างในเขตพื้นที่กรมทางหลวงและพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชน	-	☒	☒	-
	(5) การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้สารละลายโพลีเมอร์ เพื่อพองหลุมเจาะ ขณะทำการเจาะเสาเข็ม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการใช้สารละลายโพลีเมอร์ผสมสารละลายเบนโทไนท์ เพื่อพองหลุมเจาะขณะทำการเจาะทดสอบเสาเข็ม	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

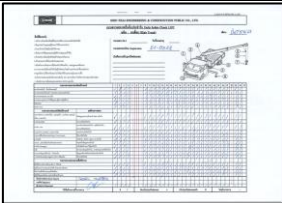
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายโพลิเมอร์ให้เพียงพอกับการใช้งาน เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายในพื้นที่ที่มากเกินไปจนเกิดความจำเป็น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดปริมาณการใช้สารละลายโพลิเมอร์และสารละลายเบนโทไนท์ ให้เพียงพอกับการใช้งานเพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายในพื้นที่ที่มากเกินไปจนเกิดความจำเป็น	-	■	■	-
	(7) กรณีที่สารละลายโพลิเมอร์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาต้องสูบกลับไปในถังเก็บที่แข็งแรง และนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้สูบกลับสารละลายโพลิเมอร์และสารละลายเบนโทไนท์ที่เหลือจากการก่อสร้างไปไว้ในถังเก็บที่แข็งแรง และนำมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นต่อไป	-	■	■	 ถังจัดเก็บสารละลายโพลิเมอร์และสารละลายเบนโทไนท์
	(8) กรณีที่ต้องกำจัดสารละลายโพลิเมอร์ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำจัดด้วยการผสมสารละลายโพลิเมอร์กับวัสดุธรรมชาติ ได้แก่ ขี้เลื่อย ฟางข้าว เศษหญ้า และนำไปปรับถมบริเวณแนบเขตทางโครงการ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้สูบกลับสารละลายโพลิเมอร์และสารละลายเบนโทไนท์ที่เหลือจากการก่อสร้างไปไว้ในถังเก็บที่แข็งแรง และนำมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นต่อไป จึงยังไม่มีกำจัดสารละลายดังกล่าว	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

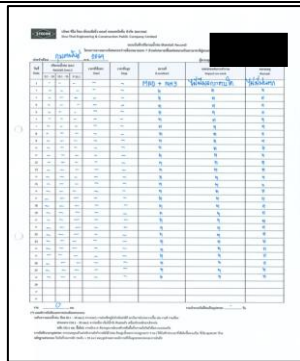
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ เป็นประจำ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ในการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรสู่พื้นดิน และป้องกันน้ำฝนชะล้างน้ำมันลงสู่ดิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานเป็นประจำ โดยเครื่องจักรมีการตรวจสอบและบันทึกในแบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุกวัน สำหรับอุปกรณ์มีการตรวจสอบสภาพทุกเดือนพร้อมติดสติ๊กเกอร์ตรวจสอบสภาพไว้ที่ตัวอุปกรณ์	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร
	(10) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเทพื้นคอนกรีตที่ขบขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันภายในพื้นที่โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร และบริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงและถังน้ำมันเครื่อง เพื่อกันไม่ให้น้ำมันรั่วไหลกระจายลงพื้นที่โดยรอบ	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการก่อสร้างคันคอนกรีตโดยรอบถังเดิมน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร ซึ่งจะมีการก่อสร้างคันคอนกรีตภายในพื้นที่ด้วย	-	□	⊗	 คันคอนกรีตป้องกันการรั่วไหลบริเวณรอบพื้นที่เดิมน้ำมันเชื้อเพลิง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(11)ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น	-	■	■	 เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริง
	(12)ในกรณีที่ดินตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที	⊗	ยังไม่เกิดกรณีฝนตกหนัก จนถึงขั้นต้องหยุดกิจกรรมก่อสร้างของงานดิน	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-8 แบบบันทึกปริมาณน้ำฝน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	(13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่น บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุก ๆ วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบนถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดทั้งวัน และจัดให้มีการล้างทำความสะอาดถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวันก่อนเลิกปฏิบัติงาน	-	■	■	 เจ้าหน้าที่เก็บเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ
3. ธรณีวิทยา	(1) การออกแบบโครงสร้างต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (พ.ศ. 2564) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และตามความแรงในมาตรฐาน มยผ. 1301/1302-61	●	กรมทางหลวงได้ออกแบบโครงสร้างให้เป็นไปตามคู่มือ ซึ่งกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงฯ	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ธรณีวิทยา (ต่อ)	มาตรฐานการออกแบบอาคารด้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ของกรมโยธาธิการและผังเมือง						
	(2) หากมีการเกิดแผ่นดินไหว ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่หยุดกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากยังไม่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหว	-	⊗	⊗	-
	(3) ภายหลังการเกิดแผ่นดินไหวให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง เพื่อให้สามารถรองรับกสณเกิดแผ่นดินไหว 1-3 ตามมาตราเมอร์คัลลี	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีการตรวจสอบความเสียหายของโครงการ เนื่องจากยังไม่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหว	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

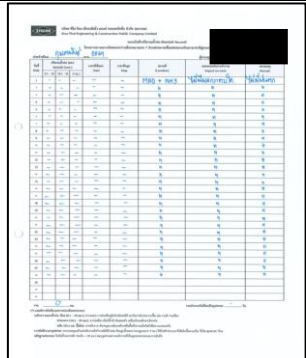
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. น้ำผิวดิน	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการชะล้างพังทลายของดินในข้อทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด ดังนี้ - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น	-	■	■	 เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. น้ำผิวดิน (ต่อ)	- ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที	⊗	ยังไม่เกิดกรณีฝนตกหนัก จนถึงขั้นต้องหยุดกิจกรรมก่อสร้างของงานดิน	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-8 แบบบันทึกปริมาณน้ำฝน
	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่น บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบนถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดทั้งวัน และจัดให้มีการล้างทำความสะอาดถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวันก่อนเลิกปฏิบัติงาน	-	■	■	 ภาพการล้างทำความสะอาดถนน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. น้ำผิวดิน (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องน้ำจำนวนไม่น้อยกว่า 8 ห้อง และห้องส้วมไม่น้อยกว่า 16 ห้อง ไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยและสำหรับลูกจ้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมห้องน้ำบริเวณสำนักงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ จำนวน 20 ห้อง และห้องส้วม จำนวน 20 ห้อง	-	■	■	  การก่อสร้างห้องน้ำและห้องส้วมบริเวณบ้านพักคนงาน
	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24.0 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับน้ำเสีย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ.ม./วัน สำหรับพื้นที่ก่อสร้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด	-	■	■	ระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. น้ำผิวดิน (ต่อ)	ที่เกิดขึ้นจากบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง		เกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ.ม./วัน				 บริเวณสำนักงานโครงการ  บริเวณบ้านพักคนงาน  บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

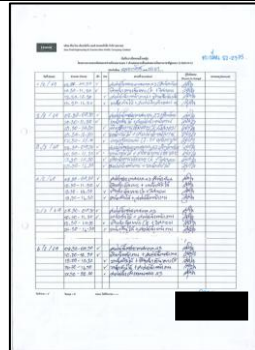
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. น้ำผิวดิน (ต่อ)	(4) เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพพื้นที่เดิมมากที่สุด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม ระบบบำบัดน้ำเสีย และปรับสภาพพื้นที่บริเวณสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน	-	⊗	⊗	-
5. อากาศและบรรยากาศ	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุก่อสร้างต่างๆ ให้มิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุร่วงหล่นบนผิวจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถบรรทุกอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่นบนผิวจราจร	-	■	■	 การปิดคลุมกระบะรถบรรทุก

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	(2) ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย และต้องฉีดพรมน้ำในปริมาณที่เหมาะสม เพื่อให้ผิวทางมีความชื้นตลอดทั้งวัน และป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย และจะพิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู	-	■	■	 ภาคผนวก ข-10 แบบบันทึกการฉีดพรมน้ำ
	(3) รถบรรทุกที่ใช้ในการรื้อน้ำหรือฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดสัญญาณไฟที่สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งสัญญาณไฟที่รถฉีดพรมน้ำ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ในระยะไกล	-	■	■	 สัญญาณไฟที่รถฉีดพรมน้ำ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	(4) ติดตั้งผ้าใบบนแผงคอนกรีตรอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดิน ทราย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบนแผงคอนกรีตรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันฝุ่นละออง ดิน ทราย กระจายออกนอกบริเวณเขตก่อสร้าง	-	■	■	 ผ้าใบบนแผงคอนกรีต
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดแบบเปียกเพื่อกำจัดเศษดินโคลน ทราย ที่ตกลงมาอยู่บนผิวทางบริเวณรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ให้มีเศษวัสดุเหลืออยู่บนผิวจราจร เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกลงบนถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดทั้งวัน และจัดให้มีการล้างทำความสะอาดถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน ก่อนเลิกปฏิบัติงาน	-	■	■	 กวาดและล้างทำความสะอาดถนน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อ ของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อของรถบรรทุกใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	-	■	■	 แผ่นกันฝุ่นบริเวณล้อรถบรรทุก
	(7) กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างโครงการผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างพบผิวจราจรชำรุดเสียหาย บริเวณซอยเทศบาล 43 และได้ดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรแล้วเสร็จ	-	■	■	 การซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุด
	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	(9) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างรีบดำเนินการแก้ไขหรือหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบข้อร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศ 4 ประเด็น โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
6. เสียง	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว โดยใช้วัสดุประเภทเหล็ก (แผ่นเมทัลชีท) 24 ga ที่มี ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง ความสูง 2.5 เมตร ติดตั้งช่วง กม. 0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้ายทาง เพื่อลดผลกระทบบริเวณชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490) ทั้งนี้ ต้องเว้นช่องทางเข้า-ออกของชุมชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ตามปกติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2.5 เมตร บริเวณ กม.0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้ายทาง	-	■	■	 กำแพงกันเสียงบริเวณ ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490)

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง (ต่อ)	(2) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างกำแพงกันเสียงชั่วคราว ผู้รับเหมาต้องสอบถามประชาชนในบริเวณที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวช่วง กม.0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้ายทางอีกครั้ง ว่ายินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวหรือไม่ตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการลงพื้นที่สอบถามความยินยอมในการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างช่วง กม.0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้าย พบว่า ประชาชนทั้งหมดจำนวน 13 หลังคาเรือน ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แต่ขอให้มีการเว้นช่องทางเข้า-ออกของชุมชนด้วย	-	■	■	 ภาคผนวก ข-11 การลงพื้นที่สอบถามความยินยอม
	(3) ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แผนงานการก่อสร้างลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ



ปฏิบัติตามครบถ้วน



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่ปฏิบัติ



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การวิเคราะห์ประสิทธิผล



มีประสิทธิผล



ไม่มีประสิทธิผล



ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ



มีประสิทธิภาพ



ไม่มีประสิทธิภาพ



ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

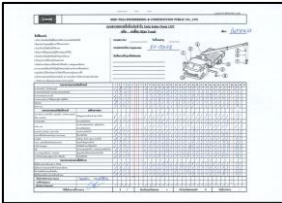
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง (ต่อ)	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งยังไม่มีกรบันทึกหรือพบว่ามีคนขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างได้รับใบสั่งจราจร	-	■	■	-
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	-	■	■	
	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. ซึ่งยังไม่มีควมจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง (ต่อ)	ก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 3 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง						
	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขนส่งเป็นประจำ หากพบสิ่งผิดปกติหรือมีควันดำ ต้องดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องจักรเป็นประจำทุกวัน ซึ่งยังไม่พบสิ่งผิดปกติหรือควันดำ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร
	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากการวิ่งเครื่องจักรกล เช่น ท่อเก็บเสียง หรือปกครอบ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุกวัน ซึ่งยังไม่พบเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ และยังไม่มีการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ จึงยังไม่มีมาตรการติดตั้งอุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียง	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง (ต่อ)			เพิ่มเติมนอกเหนือจากการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล				
	(9) กรณีผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้างมีแนวโน้มค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบริหารจัดการการใช้เครื่องจักรให้มีระดับเสียงรวมเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด โดยหลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องเจาะเสาเข็ม รถเครน รถลาดยางมะตอย และเครื่องผสมปูน ซึ่งเป็นเครื่องจักรที่มีเสียงดังมากๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกันทั้งหมด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ พื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 และพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490 เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ กำหนด	-	⊗	⊗	บทที่ 4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง (ต่อ)	(10) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน	●	ในระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบเรื่องร้องเรียนเรื่องเสียงจำนวน 1 เรื่อง และได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
7. ความสั่นสะเทือน	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แผนงานการก่อสร้างลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เฉพาะช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 3 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีกิจกรรมงานเสาเข็มเจาะ ได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น และหยุดงานขุดเจาะในวันอาทิตย์ ซึ่งยังไม่มี ความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว	-	■	■	 งานเจาะเสาเข็ม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

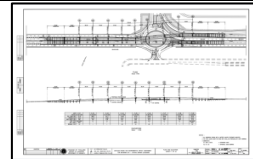
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งยังไม่พบหรือมีบันทึกว่ามีคนขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างได้รับใบสั่งจราจร	-	■	■	-
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	-	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด “น้ำหนักรถบรรทุก” ตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด	-	■	■	 การชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับด้วยวิธีการเจาะเสาเข็ม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับด้วยวิธีการเจาะเสาเข็มตามรูปแบบการก่อสร้าง	-	■	■	 ภาคผนวก ข-16 รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับ
	(7) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอนซึ่งกำหนดไว้ในแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ในระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความสั่นสะเทือน (รอยแตกอาคารบ้านเรือน) บริเวณใกล้เคียงโครงการ จำนวน 1 เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินการหรือแก้ไขปัญหา	อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียน โดยมีการลงพื้นที่เบื้องต้น และอยู่ระหว่างดำเนินการส่งหนังสือตอบกลับที่ปรึกษา	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
	(8) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปตรวจสอบสภาพของอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในระยะประชิดเขตทางของโครงการ และบันทึกไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของพื้นที่ก่อนมีการก่อสร้างโครงการ รวมถึงเพื่อใช้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพของบ้านเรือนที่ตั้งอยู่ในระยะประชิดเขตทางของโครงการ จำนวน 13 หลังคาเรือน และบันทึกภาพถ่ายสภาพเดิมของพื้นที่ก่อนมีการก่อสร้างโครงการเพื่อใช้เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดผลกระทบต่อสภาพของอาคาร/สิ่งปลูก	-	■	■	 การลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพสิ่งปลูกสร้างก่อนเริ่มโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ความสิ้นสะท้อน (ต่อ)	เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดปัญหาผลกระทบต่อสภาพของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง ทั้งขณะดำเนินการก่อสร้างหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ		สร้าง ทั้งขณะดำเนินการก่อสร้างหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ				
8. ระบบนิเวศ	ก. นิเวศวิทยานบก (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษที่เข้มงวด โดยกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ออกกฎระเบียบและบทลงโทษที่เข้มงวด โดยกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่า ทั้งนี้ ยังไม่พบสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน
	(2) การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งใช้เครื่องจักรหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันเครื่องจักรทับสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน ทั้งนี้ ยังไม่พบสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมบริเวณพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันเครื่องจักรทับสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน ทั้งนี้ ยังไม่พบสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมบริเวณพื้นที่	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

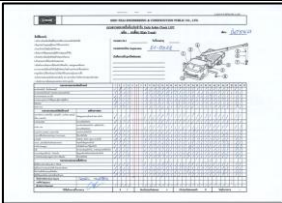
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ระบบนิเวศ (ต่อ)	เลี้ยงลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน		ก่อสร้างโครงการ				
	(3) หากผู้รับเหมาก่อสร้างพบว่ามีการทำรัง และ/หรือวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้ทำการเคลื่อนย้ายรังและไข่ของสัตว์ป่าไปไว้ในพื้นที่ใกล้เคียงและมีสภาพเหมาะสม	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่พบการทำรังและ/หรือวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-
	(4) ห้ามตัดฟันต้นไม้นอกเขตทาง ซึ่งอาจเป็นแหล่งอาศัยและหากินตามธรรมชาติของสัตว์ป่าและสัตว์เรือนยอด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดรายการต้นไม้และให้ตัดฟันต้นไม้เฉพาะในเขตทางก่อสร้างโครงการเท่านั้น	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

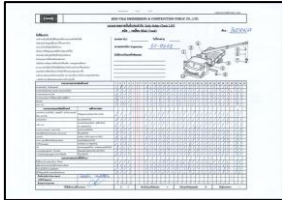
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ระบบนิเวศ (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดฝุ่นละอองและเสียงจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานเป็นประจำ โดยเครื่องจักรมีการตรวจสอบและบันทึกในแบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุกวัน สำหรับอุปกรณ์มีการตรวจสอบสภาพทุกเดือนพร้อมติดสติ๊กเกอร์ตรวจสอบสภาพไว้ที่ตัวอุปกรณ์	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร
	(6) การเตรียมพื้นที่ซึ่งมีการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช และตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ หากพบสัตว์ป่าต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่บริเวณนั้นได้อย่างปลอดภัย หรือด้วยการช่วยเหลือหากพบว่ามีอาการบาดเจ็บและตึกว่าให้สัตว์ป่าเคลื่อนย้ายออกไปเอง แล้วนำไปปล่อยในพื้นที่นอกเขตก่อสร้างที่เหมาะสมกับสัตว์ป่าแต่ละชนิด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่พบสัตว์ป่าระหว่างการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

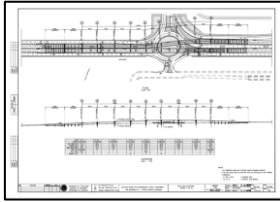
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ระบบนิเวศ (ต่อ)	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศดังนี้ - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขนส่งเป็นประจำ หากพบสิ่งผิดปกติหรือมีควันดำต้องดำเนินการ ตรวจสอบและซ่อมแซมทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องจักรเป็นประจำทุกวัน ซึ่งยังไม่พบสิ่งผิดปกติหรือควันดำ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ระบบนิเวศ (ต่อ)	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์ ลดหรือควบคุมระดับเสียงจาก เครื่องจักรกล เช่น ท่อเก็บเสียง หรือ ปกครอบ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพ เครื่องจักรเป็นประจำทุกวัน ซึ่งยังไม่พบ เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ จึง ยังไม่มี การติดตั้งอุปกรณ์ลดหรือควบคุม ระดับเสียง	-	⊗	⊗	-
	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการ ก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ/ทาง แยกต่างระดับด้วยวิธีการเจาะ เสาเข็ม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการก่อสร้าง ต่อม่อทางยกระดับด้วยวิธีการเจาะ เสาเข็มตามรูปแบบการก่อสร้าง	-	■	■	 ภาคผนวก ข-13 แบบก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ
	ข. นิเวศวิทยาทางน้ำ (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินทุก ข้ออย่างเคร่งครัด	●	ทางผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการดำเนินการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินไปแล้ว บางส่วน โดยยังอยู่ในระหว่างดำเนินการ ให้ครบถ้วน	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

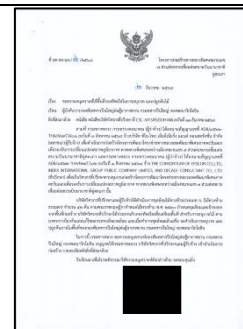
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. สัตว์ในระบอบนิเวศ	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยานบนบกทุกข้ออย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยานบนบกทุกข้ออย่างเคร่งครัด เช่น ออกกฎระเบียบและบทลงโทษที่เข้มงวด โดยกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าและใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันเครื่องจักรทับสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน เป็นต้น	-	■	■	 ป้ายห้ามดักจับและล่าสัตว์

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. พืชในระบอบนิเวศ	(1) ก่อนดำเนินการรื้อย้ายต้นไม้ในพื้นที่ของกองทัพเรือให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับกองทัพเรือ เพื่อวางแผนการรื้อย้ายต้นไม้ และการนำไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ปรากฏในพื้นที่กองทัพเรือไปปลูกภายในหน่วยงานทั้งหมด โดยไม่มีการนำออกไปนอกพื้นที่ของกองทัพเรือ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานกับกองทัพเรือเพื่อวางแผนการรื้อย้ายต้นไม้ และได้นำไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ที่ปรากฏในพื้นที่กองทัพเรือ จำนวน 42 ต้น ไปอนุบาลในพื้นที่กองทัพเรือทั้งหมด	-	■	■	 ภาคผนวก ข-15 เอกสารขอพื้นที่อนุบาลต้นไม้
	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางที่ให้ชัดเจน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำเครื่องหมายและแผงกันแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางอย่างชัดเจน	-	■	■	 แผงกันแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการแผ้วถาง ปรับพื้นที่ และการตัดพินต้นไม้ ให้อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการแผ้วถางปรับพื้นที่ และการตัดพินต้นไม้ที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น	-	■	■	 การปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้าง
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำเครื่องหมายบนไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ที่ปรากฏในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ด้วยสีที่ชัดเจน เพื่อเตรียมการขุดล้อมออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำเครื่องหมายบนไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) อย่างชัดเจน เพื่อเตรียมการขุดล้อมออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง	-	■	■	 การทำเครื่องหมายบนไม้หวงห้าม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษเข้มงวดไม่ให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปใช้ประโยชน์หรือทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ออกกฎระเบียบและบทลงโทษที่เข้มงวด โดยกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้เข้าไปใช้ประโยชน์หรือทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางโครงการ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน
11. การคมนาคมขนส่ง	ก. การคมนาคมทางบก (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แผนงานการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟาส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน	●	ผู้รับเหมาได้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและเพียงพอเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	-	■	■	 ระบบไฟฟาส่องสว่าง
	(3) ในขณะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกทุกคันเพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุที่ตกจากการจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถบรรทุกทุกคันอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุที่ตกจากการจราจร	-	■	■	 การปิดคลุมกระบะรถบรรทุก
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยกำหนดให้ดำเนินการขนส่งในช่วงเวลา 09.00-16.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยกำหนดให้ดำเนินการขนส่งในช่วงเวลา 09.00-16.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถชั่วคราว และจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ	-	■	■	 พื้นที่จอดรถชั่วคราว  พื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง
	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งยังไม่มีกรณีการบันทึกหรือพบว่ามีคนขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างได้รับใบสั่งจราจร	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

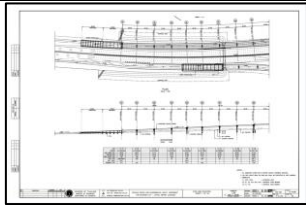
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	-	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว
	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันพนักงานขับรถของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กวดขันพนักงานขับรถของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	■	■	-
	(9) ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้แผงคอนกรีตเพื่อแยกพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 เป็นการก่อสร้าง	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 จึงยังไม่มีติดตั้งแผงคอนกรีตเพื่อแยกพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจรในบริเวณดังกล่าว แต่มีการติดตั้งแผงคอนกรีตในบริเวณพื้นที่ดำเนินการปัจจุบันอย่างเหมาะสม หาก	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	แนวเส้นทางใหม่ (โครงสร้างทางยกระดับ) รวมถึงการปรับปรุงและการขยายพื้นที่ด้านข้างของถนนทั้งหมด และระยะที่ 2 เป็นการก่อสร้างและปรับปรุงพื้นที่ตรงกลางบนทางหลวงหมายเลข 3		แนวเส้นทางใหม่ (โครงสร้างทางยกระดับ) รวมถึงการปรับปรุงและการขยายพื้นที่ด้านข้างของถนนทั้งหมด และระยะที่ 2 เป็นการก่อสร้างและปรับปรุงพื้นที่ตรงกลางบนทางหลวงหมายเลข 3				
	(10)กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อม และจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสามารถเดินทางระหว่างพื้นที่สองฝั่งภายหลังเปิดใช้โครงการได้	●	กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบก่อสร้างให้มีถนนถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อม และจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง ซึ่งยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนบริการระดับดิน จุดกลับรถ เนื่องจากอยู่ระหว่างกิจกรรมงานปรับสภาพพื้นที่	-	■	■	 ภาคผนวก ข-13 แบบก่อสร้างทางยกระดับ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(11) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกะพริบบนแผงคอนกรีต	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างการปรับสภาพพื้นที่และการกันแนวขอบทางด้วยแผงคอนกรีต และมีการติดตั้งไฟส่องสว่างและไฟกะพริบบนแผงคอนกรีต	-	■	■	 ไฟส่องสว่างบนแผงคอนกรีต
	(12) ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์การกำหนด “น้ำหนักบรรทุก” ตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด	-	■	■	 การชั่งน้ำหนักรถบรรทุก
	(13) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่โครงการ (Flag man) ในช่วงการก่อสร้าง	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(14) ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้รถรับ-ส่งพนักงานและรถยนต์ที่มีผู้ใช้เพื่อกิจการก่อสร้างให้กลับไปพื้นที่เมื่อเสร็จกิจห้ามจอดทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้รถรับ-ส่งพนักงานและรถยนต์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมก่อสร้างให้กลับไปพื้นที่เมื่อเสร็จกิจห้ามจอดทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	■	■	-
	(15) กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างโครงการผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างพบผิวจราจรชำรุดเสียหาย บริเวณซอยเทศบาล 43 และได้ดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรแล้วเสร็จ	-	■	■	 การซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุด
	(16) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	(17)กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไข หรือหาวิธีในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 มีประเด็นร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม จำนวน 1 ประเด็น ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าประเด็นดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ ทั้งนี้ได้มีการดำเนินการแก้ไขแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
	(18)ติดตั้งผ้าใบหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น บริเวณโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนเดิม	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีติดตั้งผ้าใบหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นบริเวณโครงสร้างทางยกระดับ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับ	-	⊗	⊗	-
	(19)ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน และใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตราย โดยการกำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้องดำเนินการดังนี้ - ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 300 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	- ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า มีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 150 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	- แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีตยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง แต่ปัจจุบันมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเฉพาะบริเวณที่มีถนนสาธารณะตัดผ่าน	-	■	■	 ไฟส่องสว่างบนแผงคอนกรีต

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- ที่ระยะ 100 เมตร หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนสิ้นสุดเขตก่อสร้าง เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าสิ้นสุดเขตก่อสร้างแล้ว	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งสิ้นสุดเขตก่อสร้างหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	(20)ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องวางแผนการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Concrete Box Girder) บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุนอกช่วงเวลาเร่งด่วนเวลา 09.00-16.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการจราจรที่ค่อนข้างน้อยในบริเวณจุดตัด/ทางเชื่อมของแนวเส้นทางโครงการกับถนนเดิมในพื้นที่ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ทางรถไฟ ถนนท้องถื่น	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกิจกรรมติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง ซึ่งหากจะดำเนินการกิจกรรมดังกล่าว ผู้รับเหมาก่อสร้างจะวางแผนติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Concrete Box Girder) บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 5 จุด นอกช่วงเวลาเร่งด่วนเวลา 09.00-16.00 น.	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

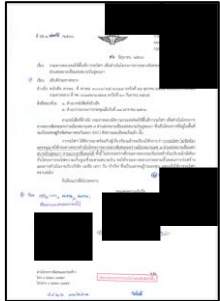
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	หมู่ 3 บ้านสระแก้ว ถนนภายในของ กองทัพอากาศ และจุดเชื่อมต่อกับทาง หลวงหมายเลข 3 (จุดสิ้นสุด โครงการ)						
	(21) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกขณะที่มีการ ก่อสร้างในบริเวณจุดตัดกับโครงข่าย คมนาคมสายหลัก รวมถึงทางเข้า หมู่บ้านขณะที่มีกิจกรรมก่อสร้างใน บริเวณดังกล่าว ซึ่งถือเป็นจุดเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 7 (จุดเริ่มต้น โครงการ) ทางรถไฟ ถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว ถนนภายในของ กองทัพอากาศ และจุดเชื่อมต่อกับทาง หลวงหมายเลข 3 (จุดสิ้นสุด โครงการ)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล ความปลอดภัยและอำนวยความสะดวก แก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่โครงการ (Flag man) จำนวน 1 แห่ง บริเวณถนน ท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว เนื่องจากเป็น ทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ สำหรับอีก 4 แห่ง ยังไม่ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความ ปลอดภัยและอำนวยความสะดวก เนื่องจากยังไม่มีรถบรรทุกวิ่งเข้า-ออก	หากจุดเสี่ยงอีก 4 แห่งมี รถบรรทุกวิ่งเข้า-ออก ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะจัดให้ มีเจ้าหน้าที่ดูแลความ ปลอดภัยและอำนวยความสะดวก แก่รถบรรทุกที่วิ่ง เข้า-ออกพื้นที่โครงการ	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ข. การคมนาคมทางรถไฟ (1) ก่อนก่อสร้างโครงการให้กรมทางหลวงประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อการวางแผนก่อสร้าง และบริหารจัดการร่วมกัน	●	กรมทางหลวงได้ประสานงานเพื่อวางแผนและบริหารจัดการร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งแต่ก่อนเริ่มการก่อสร้าง โดยให้ดำเนินการประสานขั้นตอนก่อสร้างและแผนการดำเนินงานกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน (จำกัด) ในช่วงที่จะเริ่มก่อสร้างใกล้เคียงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงอีกครั้ง	-	■	■	 ภาคผนวก ข-5 เอกสารการประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย
	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งผ้าใบหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นบริเวณโครงสร้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ทางรถไฟ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีติดตั้งผ้าใบหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นบริเวณโครงสร้างทางยกระดับ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับ	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ค. การคมนาคมทางอากาศ (1) ก่อนก่อสร้างโครงการให้กรมทางหลวงประสานงานกับสนามบินอู่ตะเภา เพื่อการวางแผนการก่อสร้าง และบริหารจัดการร่วมกัน	●	กรมทางหลวงได้ประสานงานเพื่อวางแผนและบริหารจัดการร่วมกับสนามบินอู่ตะเภา ตั้งแต่ก่อนเริ่มการก่อสร้าง	-	■	■	 ประสานงานกับสนามบินอู่ตะเภา
12. สาธารณูปโภค	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับกิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียดและตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย และกำหนดแผนการก่อสร้างร่วมกัน พร้อมระบุช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้นๆ เตรียมแผนการปรับปรุงระบบ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างขั้นตอนการสำรวจ และได้มีการประสานงานกับกิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด และตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย และกำหนดแผนการก่อสร้างร่วมกัน พร้อมระบุช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้นๆ เตรียมแผนการปรับปรุง	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. สาธารณูปโภค (ต่อ)	สาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ช่วงเวลามีการเกิดผลกระทบขั้นสุด รวมทั้งการทดสอบการใช้งานให้สามารถดำเนินการใช้งานได้เหมือนเดิม		ระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ช่วงเวลามีการเกิดผลกระทบขั้นสุด รวมทั้งการทดสอบการใช้งานให้สามารถดำเนินการใช้งานได้เหมือนเดิม				
	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และแจ้งเตือนซ้ำอีกครั้งก่อนการรื้อย้าย 3 วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน แต่ยังไม่มีการแจ้งเตือนซ้ำ เนื่องจากยังไม่มี การรื้อย้ายสาธารณูปโภค	-	☐ เนื่องจากยังปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	☒	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. สาธารณูปโภค (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในระหว่างการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณป้องกันอันตรายต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของทางราชการตลอดจนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรอย่างเคร่งครัด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรรื้อย้ายสาธารณูปโภค หากมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จะจัดให้มีการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ติดตั้งเครื่องหมายจราจร และสัญญาณป้องกันอันตรายต่างๆ	-	⊗	⊗	-
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่างชั่วคราว ในบริเวณที่รื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่าง หรือหลอดไฟส่องสว่างเดิมออกไปจากพื้นที่	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรรื้อย้ายสาธารณูปโภค หากมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะติดตั้งไฟส่องสว่างชั่วคราว ในบริเวณที่รื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่าง หรือหลอดไฟส่องสว่างเดิมออกไปจากพื้นที่	-	⊗	⊗	-
	(5) กรณีมีการร้องเรียนจากประชาชน หรือผู้ใช้เส้นทางจากงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือสร้างความเสียหาย	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรรื้อย้ายสาธารณูปโภค หากมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และได้รับเรื่องร้องเรียนจากงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

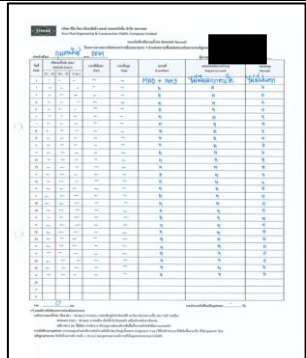
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. สารานุภาค (ต่อ)	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาด่วนตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน		ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาด่วนตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน				
13. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด ได้แก่ - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น	-	■	■	 เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

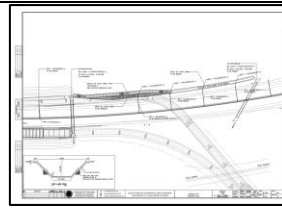
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)	- ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที	⊗	ยังไม่เกิดกรณีฝนตกหนัก จนถึงขั้นต้องหยุดกิจกรรมก่อสร้างของงานดิน	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-8 แบบบันทึกปริมาณน้ำฝน
	(2) ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ (เท่าที่จำเป็น) ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสถานที่เหมาะสมและจัดเก็บให้เรียบร้อย เพื่อหลีกเลี่ยงการกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะกีดขวางการไหลของน้ำในฤดูฝน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ (เท่าที่จำเป็น) ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสถานที่เหมาะสมและจัดเก็บให้เรียบร้อย โดยไม่มีการกองวัสดุอุปกรณ์กีดขวางการไหลของน้ำในช่วงฤดูฝน	-	■	■	 พื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การควบคุม น้ำท่วมและการ ระบายน้ำ (ต่อ)	(3) ในกรณีเกิดน้ำท่วมขัง ผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องหาวิธีระบายน้ำออก จากเขตนํ้าท่วมโดยด่วน เพื่อไม่ให้ ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความ เดือดร้อน	⊗	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 ยังไม่พบการเกิดน้ำ ท่วมขังภายในพื้นที่ก่อสร้าง	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-19 เอกสารบันทึกน้ำท่วมขัง
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้าง ระบบระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบ ไว้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบาย น้ำ	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการก่อสร้าง ระบบระบายน้ำของพื้นที่ค่ายพัก คนงานและสำนักงานชั่วคราวแล้ว ส่วน ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในระหว่าง งานฐานราก จึงยังไม่ถึงระยะเวลา ดำเนินการก่อสร้าง	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-20 แบบก่อสร้างวางระบายน้ำ
14. การเกษตร กรรม	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรอให้ เกษตรกรที่ถูกเวนคืนในแต่ละ แปลงเก็บเกี่ยวผลผลิตสุดท้ายแล้ว เสร็จ จึงเริ่มงานก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการประสาน กับทางเกษตรกรในพื้นที่ที่ถูกเวนคืน และรอให้เกษตรกรเก็บเกี่ยวผลผลิต แล้วเสร็จจึงเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

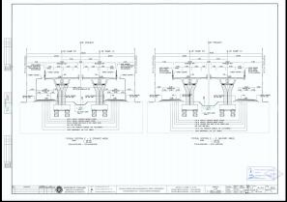
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การเกษตรกรรม (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างจำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทาง และควบคุมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทางด้วยแผงคอนกรีต และควบคุมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง	-	■	■	 แผงคอนกรีต
	(3) แปลงที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ในการทำเกษตรกรรม ซึ่งถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ฝั่ง จำนวน 2 แปลง ได้แก่ แปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 ให้กรมทางหลวงพิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลงเพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยกเนื่องจากซึ่งมีเนื้อที่ดินส่วนที่เหลือเป็นไปตามมาตรา 34 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	●	กรมทางหลวงดำเนินการเวนคืนที่ดินแปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 เรียบร้อยแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-24 เอกสารการเวนคืนที่ดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การเกษตรกรรม (ต่อ)	(4) กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการ สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของตนเองได้ภายหลังจากเปิดใช้เส้นทางโครงการ	●	กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบก่อสร้างให้มีถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อม ซึ่งยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนบริการระดับดิน เนื่องจากอยู่ระหว่างกิจกรรมงานปรับสภาพพื้นที่	-	■	■	 ภาคผนวก ข-16 แบบก่อสร้างถนนระดับดิน
15. การใช้ที่ดิน	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมกิจกรรมการก่อสร้าง หน่วยงานก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่ที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนต่อรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทางด้วยแผงคอนกรีต และควบคุมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	-	■	■	 แผงคอนกรีต

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

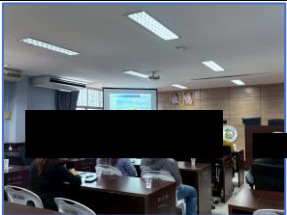
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ - สังคม	(1) กรมทางหลวงประสานงานกับคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมือง เพื่อขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจังหวัดระยอง ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือนก่อนเริ่มการก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้ประสานงานกับคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมือง เพื่อขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจังหวัดระยอง ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือนก่อนเริ่มการก่อสร้าง	-	■	■	-
	(2) กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ชุมชนและผู้ใช้ทางในพื้นที่ทราบก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	- กรมทางหลวงต้องจัดประชุมก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับโครงการ ให้กับกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการ ในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	- กรมทางหลวงมีการจัดประชุมก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับโครงการ ให้กับกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการ ในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	-	■	■	 การจัดประชุมชี้แจงโครงการ
	- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กม. 147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3	○	- ทางโครงการได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.186+600) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.191+	อยู่ระหว่างหาหรือในการสั่งผลิตและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด	□	⊗	 ป้ายบริเวณทางหลวงหมายเลข 7 กม.147+750

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	(กม.189+910) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ		300) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ แต่ยังไม่มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กม.147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.189+910) ตามที่มาตรการกำหนด				 ป้ายบริเวณทางหลวงหมายเลข 3 กม.191+300
	- แจก/ส่งแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการถึงประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	●	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการแจก/ส่งแผ่นพับประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	-	■	■	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	- ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียต่าง เช่น เว็บไซต์โครงการ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊ก เป็นต้น	●	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียผ่าน Facebook : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	-	■	■	 โซเชียลมีเดียของโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	(3) กรมทางหลวงต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์เข้าพบปะผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อมูลปัญหา ข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์เข้าพบปะผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อมูลปัญหา ข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	-	■	■	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ
	(4) กรมทางหลวงต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 1 แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับความคิดเห็นไว้ที่สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักทอง เทศบาลตำบลพลา แขวงทางหลวงระยอง และแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหา	○	ปัจจุบันโครงการได้มีการจัดการรับเรื่องร้องเรียนชั่วคราวด้วยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ-ส่งเรื่องร้องเรียน โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์และช่องทางที่สามารถติดต่อได้ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน และรับเรื่องร้องเรียนจากการเข้าร้องเรียนด้วยตนเองโดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่หน้างานก่อสร้างโครงการ	อยู่ระหว่างการก่อสร้างและจัดซื้อกล่องให้ครบถ้วน โดยปัจจุบันใช้งานพื้นที่บริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวเป็น ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนชั่วคราว	□	⊗	 ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

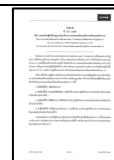
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	และการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบข้อมูลปัญหาหรือความคิดเห็นตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน		และพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงาน โดยในส่วนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและตัวกล่องรับความคิดเห็น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างและจัดซื้อให้ครบถ้วน				
	(5) กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งหมดอย่างเคร่งครัดด้วยความระมัดระวัง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยต่อประชาชนและผู้ใช้ทางที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ	●	โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งหมดอย่างเคร่งครัดด้วยความระมัดระวัง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยต่อประชาชนและผู้ใช้ทางที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	(6) กรมทางหลวงต้องกำหนดกฎระเบียบ เพื่อควบคุมความประพฤติของพนักงาน/เจ้าหน้าที่ ไม่ให้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากมีกรณีฝ่าฝืนต้องมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด	●	โครงการได้กำหนดกฎระเบียบ เพื่อควบคุมความประพฤติของพนักงาน/เจ้าหน้าที่ ไม่ให้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากมีกรณีฝ่าฝืนต้องมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน
	(7) กรมทางหลวงต้องห้ามวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางสัญจรของผู้ใช้ทาง หรือบริเวณทางเข้า-ออก ของที่พักอาศัย และบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน	●	โครงการได้กำหนดพื้นที่จัดวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่ขวางเส้นทางสัญจรของผู้ใช้ทาง หรือบริเวณทางเข้า-ออก ของที่พักอาศัย และบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน	-	■	■	 พื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง
	(8) เมื่อกรมทางหลวงได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้	●	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบข้อร้องเรียนจำนวน 8 ประเด็น โดยได้ดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนแล้ว 7 ประเด็น และอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข 1 ประเด็น	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

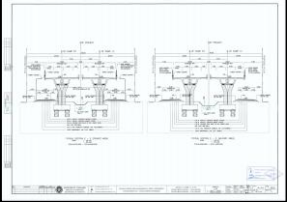
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็วตามขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียนตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน						
	(9) กรณีการก่อสร้างล่าช้า กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนจนกว่าการก่อสร้างโครงการจะแล้วเสร็จ	⊗	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างตามระยะเวลาก่อสร้างที่กำหนด หากการก่อสร้างล่าช้า โครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนจนกว่าการก่อสร้างโครงการจะแล้วเสร็จ	-	⊗	⊗	-
	(10) กรมทางหลวงจะต้องประชาสัมพันธ์ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น ป้าย แผ่นพับ สื่อโซเชียลมีเดีย เป็นต้น อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้งาน สามารถติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการมีการประชาสัมพันธ์ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ครั้งที่ 1 ดำเนินการ เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ผ่านทาง Facebook ของโครงการ	-	■	■	 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 การประชาสัมพันธ์ผลการติดตาม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. เศรษฐกิจ – สังคม (ต่อ)	(11)กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจรขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับ พร้อมทั้งจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ และผู้ใช้ทางให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนภายหลังเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการได้	●	กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบก่อสร้างให้มีถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อมและจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง ซึ่งยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนบริการระดับดิน จุดกลับรถ เนื่องจากอยู่ระหว่างกิจกรรมงานปรับปรุงสภาพพื้นที่	-	■	■	 ภาคผนวก ข-16 แบบก่อสร้างถนนระดับดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภาะ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. การโยกย้ายและเวนคืน	(1) กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดประชุมผู้ถูกเวนคืน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ เพื่อชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่างๆ ของผู้ถูกเวนคืนให้ประชาชนได้ทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้การกำหนดราคามีความเหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการจัดประชุมให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์	●	กรมทางหลวงได้จัดประชุมผู้ถูกเวนคืน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน และสิทธิ หน้าที่ต่างๆ ของผู้ถูกเวนคืนให้ประชาชนได้ทราบ และรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้การกำหนดราคามีความเหมาะสมและเป็นธรรม	-	■	■	 ภาคผนวก ข-24 เอกสารการเวนคืนที่ดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. การโยกย้ายและเวนคืน (ต่อ)	(2) กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ถูกเวนคืนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการเวนคืนที่ดินอย่างน้อย 1 เดือน	●	กรมทางหลวงมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ถูกเวนคืนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการเวนคืนที่ดินอย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	-
	(3) กรมทางหลวงต้องดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	●	กรมทางหลวงดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	-	■	■	ภาคผนวก ข-21 เอกสารการจัดการที่ดิน
	(4) กรมทางหลวงต้องจ่ายค่าชดเชยเวนคืนที่ดินให้เสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้างโครงการ โดยดำเนินการจ่ายงวดเดียว	●	กรมทางหลวงได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยเวนคืนที่ดินเสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้างโครงการ โดยดำเนินการจ่ายแล้วเสร็จในงวดเดียว	-	■	■	ภาคผนวก ข-21 เอกสารการจัดการที่ดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขาภิบาล	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาน้ำดื่มบรรจุขวดที่สะอาดและเพียงพอกับความต้องการคนงานและวิศวกร ปริมาณรวมไม่น้อยกว่า 300 ลิตร/วัน ซึ่งเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/คน-วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดหาน้ำดื่มบรรจุขวดใส่น้ำที่สะอาดและเพียงพอกับความต้องการคนงานและวิศวกร ปริมาณรวมไม่น้อยกว่า 240 ลิตร/วัน ซึ่งเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/คน-วัน	ปัจจุบันมีคนงานก่อสร้างและวิศวกร จำนวน 120 คน มีความต้องการน้ำดื่ม ปริมาณ 240 ลิตร ดังนั้น ปริมาณน้ำดื่มที่จัดเตรียมไว้ 240 ลิตร จึงเพียงพอ	■	■	 ถังบรรจุน้ำดื่ม
	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง ปริมาณ 30 ลบ.ม. ซึ่งเพียงพอในอัตรา 200 ลิตร/คน-วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง ปริมาณ 24 ลบ.ม. ซึ่งเพียงพอในอัตรา 200 ลิตร/คน-วัน	ปัจจุบันมีคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ จำนวน 120 คน มีอัตราการใช้น้ำ 24,000 ลิตร หรือ 24 ลบ.ม. ดังนั้น ปริมาณน้ำประปาปริมาณ 24 ลบ.ม. จึงเพียงพอ	■	■	 ภาคผนวก ข-25 ใบเสร็จค่าน้ำประปา

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขาภิบาล (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 5 ลบ.ม. จำนวน 6 ถัง ปริมาตรรวม 30 ลบ.ม. เพื่อให้เพียงพอสำหรับสำรองน้ำไว้ใช้ในกรณีน้ำประปาไม่ไหลได้นานไม่น้อยกว่า 1 วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 5 ลบ.ม. จำนวน 6 ถัง ปริมาตรรวม 30 ลบ.ม. เพื่อให้เพียงพอสำหรับสำรองน้ำไว้ใช้ในกรณีน้ำประปาไม่ไหลได้นานไม่น้อยกว่า 1 วัน	-	■	■	 ถังสำรองน้ำใช้
	(4) ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องน้ำ จำนวนไม่น้อยกว่า 8 ห้อง และห้องส้วมไม่น้อยกว่า 16 ห้อง ไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยและสำหรับลูกจ้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมห้องน้ำ บริเวณสำนักงานก่อสร้าง และ บริเวณบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ จำนวน 20 ห้อง และห้องส้วม จำนวน 20 ห้อง	-	■	■	 การก่อสร้างห้องน้ำ บริเวณบ้านพักคนงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขภาพ (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24.0 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบริเวณสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	สำหรับพื้นที่สำนักงานและบ้านพัก ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ.ม./วัน สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ.ม./วัน	-	■	■	 ระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศบริเวณบ้านพักคนงาน
	(6) เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพพื้นที่เดิมมากที่สุด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม ระบบบำบัดน้ำเสีย และปรับสภาพพื้นที่บริเวณสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขาภิบาล (ต่อ)	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานเป็นอาคารชั่วคราวตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานอาคารชั่วคราวที่พักคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ และต้องสามารถรองรับจำนวนคนงานได้สูงสุดที่ 150 คน (ระยะก่อสร้าง ใช้คนงานสูงสุด 150 คน)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีบ้านพักคนงานเป็นอาคารชั่วคราวตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานอาคารชั่วคราวที่พักคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งสามารถรองรับจำนวนคนงานได้สูงสุดที่ 480 คน โดยตามแผนจะมีจำนวนคนงานสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 400 คน ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับ	-	■	■	 การก่อสร้างบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรณรงค์และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะแต่ละประเภทที่จัดเตรียมไว้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รณรงค์และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะแต่ละประเภทที่จัดเตรียมไว้ โดยจัดอบรมพนักงานก่อนเข้าทำงาน กำชับพนักงานทุกวันก่อนเริ่มปฏิบัติงาน รวมถึงติดตั้งป้ายขยะแต่ละประเภทที่ถังขยะ เพื่อให้คนงานทิ้งขยะได้ถูกประเภท	-	■	■	 ป้ายรณรงค์การทิ้งขยะ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขภาพ (ต่อ)	(9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมคนงานห้ามกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้ง บริเวณบ้านพักคนงานและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมคนงานห้ามกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงานและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด	-	■	■	 ป้ายห้ามเผาขยะ
	(10) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด วางไว้บริเวณต่างๆ ดังนี้ - บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต้องจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวนรวมไม่น้อยกว่า 8 ถัง สามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน โดยเป็นถังขยะเปียก (สีเขียว) จำนวน 2 ถัง ถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) จำนวน 3 ถัง ถังขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) จำนวน 2 ถัง และถังขยะอันตราย (สีแดง) จำนวน 1 ถัง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวนรวมไม่น้อยกว่า 8 ถัง สามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน โดยเป็นถังขยะเปียก (สีเขียว) จำนวน 2 ถัง ถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) จำนวน 3 ถัง ถังขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) จำนวน 2 ถัง และถังขยะอันตราย (สีแดง) จำนวน 1 ถัง บริเวณบ้านพักคนงาน	-	■	■	 ถังรองรับขยะบริเวณบ้านพักคนงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขาภิบาล (ต่อ)	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) ขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวน 3 ถัง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง		ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) ขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวน 3 ถัง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-			 ถังรองรับขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
	(11)การจัดการขยะจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีที่พักขยะงานก่อสร้างต้องจัดให้มีที่พักขยะงานก่อสร้าง ขนาด 3x4 เมตร เพื่อใช้เป็นสถานที่คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นพื้นที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้จัดเก็บไว้บริเวณที่พักขยะงานก่อสร้างให้เป็นระเบียบและต้องไม่ให้ล้าออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างก่อสร้างบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการ ซึ่งมีแผนจะก่อสร้างที่พักขยะงานก่อสร้าง ขนาด 3x4 เมตร เพื่อใช้เป็นสถานที่คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยจะแบ่งสัดส่วนตามที่มาตรการกำหนด	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุขาภิบาล (ต่อ)	(12) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานให้เทศบาลเมืองบ้านฉางเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเปียกและขยะมูลฝอยทั่วไปอย่างน้อยสัปดาห์ละ 2 ครั้ง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลพุดตาลงเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเปียกและขยะมูลฝอยทั่วไปอย่างน้อยสัปดาห์ละ 2 ครั้ง	-	■	■	 รถจัดเก็บขยะมูลฝอย
	(13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานให้หน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยอันตรายเป็นประจำทุกเดือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีกรดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายเนื่องจากยังไม่มีกรนำของเสียอันตรายออกนอกพื้นที่ แต่ได้มีการจัดเก็บแยกไว้ในพื้นที่อย่างเหมาะสม	-	■	■	-
19. อาชีวอนามัย	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2562) ดังนี้						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2559	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฯ เช่น ให้อุปกรณ์ป้องกันความร้อนอย่างเหมาะสม มีการจัดไฟส่องสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน และมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลต่างๆ	-	■	■	 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล
	- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรการ 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฯ เช่น จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างานที่ผ่านการฝึกอบรมตามหลักเกณฑ์ และมีการจัดอบรมความปลอดภัยในการทำงานให้กับลูกจ้างก่อนเริ่มดำเนินงานก่อสร้าง	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยระดับหัวหน้างาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงาน เพื่อรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างก่อสร้างห้องพยาบาล ทั้งนี้ ได้จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและกล่องปฐมพยาบาลเบื้องต้น รวมถึงยาสามัญประจำบ้านไว้ในพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน	-	■	■	 ชุดปฐมพยาบาล
	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตานิรภัย หน้ากากกันฝุ่น/งานเชื่อม เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน	-	■	■	 อุปกรณ์ต่างๆในพื้นที่จัดเก็บ
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน	-	■	■	 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้คนงานก่อสร้างสวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เรียบร้อยและรัดกุม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมคนงานก่อสร้างให้สวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เรียบร้อยและรัดกุมขณะปฏิบัติงาน	-	■	■	 การสวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เรียบร้อย
	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมคนงานก่อสร้างที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าให้สวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมคนงานก่อสร้างที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าให้สวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ	-	■	■	 การสวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เรียบร้อย
	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตที่พักคนงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตที่พักคนงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล	-	■	■	 การอบรมการทำงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

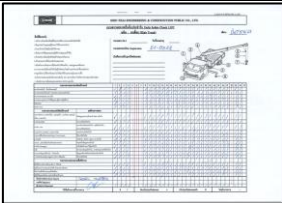
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและเขตอันตรายทุกจุดให้ชัดเจน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและเขตอันตราย เช่น หลุมลึก ทุกจุดอย่างชัดเจน	-	■	■	 ป้ายสัญลักษณ์แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง  ป้ายเตือนหลุมลึก
	(9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้ผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างส่วนที่เป็นอันตราย จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ควบคุมให้ผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างส่วนที่เป็นอันตราย จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง โดยติดตั้งป้ายเตือนให้สวมใส่หมวกนิรภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	■	■	 ป้ายสัญลักษณ์เตือนต่างๆ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ: ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล: ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ: ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

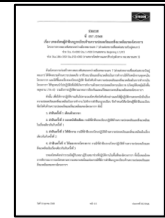
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(10) ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหาย ต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานเป็นประจำ โดยเครื่องจักรมีการตรวจสอบและบันทึกในแบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุกวัน สำหรับอุปกรณ์มีการตรวจสอบสภาพทุกเดือนพร้อมติดสติ๊กเกอร์ตรวจสอบสภาพไว้ที่ตัวอุปกรณ์	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร
	(11) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(12) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องไม่ให้คนงานก่อสร้างทำกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณที่มีเสียงดังเกิน 85 เดซิเบลเอ ตลอดระยะเวลาทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้คนงานก่อสร้างทำกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณที่มีเสียงดังเกิน 85 เดซิเบลเอ ไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน พร้อมทั้งกำหนดให้คนงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงดังทุกครั้งขณะปฏิบัติงาน	-	■	■	 คนงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน
	(13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการหมุนเวียนคนงานก่อนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังและความสั่นสะเทือนติดต่อกันเป็นเวลานาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการหมุนเวียนคนงานก่อนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังและความสั่นสะเทือนติดต่อกันเป็นเวลานาน	-	■	■	-
	(14) ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้สารกระตุ้นหรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้สารกระตุ้นหรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนอย่างเคร่งครัด	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	(15) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมดูแลความเป็นอยู่ของแรงงาน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความเรียบร้อยบริเวณบ้านพักแรงงาน ดังนี้ ความปลอดภัยบริเวณสำนักงานและบ้านพักแรงงาน - แบ่งเขตในพื้นที่สำนักงานและบ้านพักแรงงานให้ชัดเจน เช่น เขตพักผ่อนของแรงงาน เขตจัดเก็บเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์ และเขตกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ใช้แล้ว	●	อยู่ระหว่างก่อสร้างสำนักงานโครงการและบ้านพักแรงงาน โดยกำหนดให้มีการแบ่งเขตในพื้นที่สำนักงานและบ้านพักแรงงานให้ชัดเจน เช่น เขตพักผ่อนของแรงงาน เขตจัดเก็บเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์ และเขตกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ใช้แล้ว	-	■	■	 รั้วแบ่งเขตบ้านพักแรงงาน
	- ติดป้ายสัญญาณและป้ายเตือนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย “ห้ามเข้าก่อนได้รับอนุญาต” “ห้ามสูบบุหรี่” ขนาดของป้ายเตือนนั้นจะมีขนาดที่สามารถมองเห็นได้โดยชัดเจน	●	มีการติดป้ายสัญญาณและป้ายเตือนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย ที่บริเวณหน้าทางเข้าพื้นที่และป้าย “ห้ามสูบบุหรี่” บริเวณจุดเก็บถังลมและถังเชื้อเพลิง ขนาดของป้ายเตือนนั้นจะมีขนาดที่สามารถมองเห็นได้โดยชัดเจน	-	■	■	 ป้ายห้ามสูบบุหรี่และป้ายเตือนต่างๆ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราในบริเวณต่างๆ ไปและคอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกสำนักงานก่อสร้าง	●	จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราในบริเวณสำนักงานและบ้านพักคนงาน และคอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกสำนักงานก่อสร้าง	-	■	■	 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการ
	- ทำความสะอาดในบริเวณบ้านพักคนงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ โดยความร่วมมือจากคนงานก่อสร้างทุกคน	●	อยู่ระหว่างก่อสร้างบ้านพักคนงาน ทั้งนี้ได้จัดให้มีคนงานก่อสร้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างบริเวณบ้านพักคนงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ	-	■	■	 การทำความสะอาดพื้นที่บริเวณบ้านพัก
	- กำหนดให้มีกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับสำหรับการอยู่ร่วมกันของคนงานและการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อความปลอดภัยและไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง	●	อยู่ระหว่างก่อสร้างบ้านพักคนงาน ทั้งนี้ได้กำหนดกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับสำหรับการอยู่ร่วมกันของคนงานและการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อความปลอดภัยและไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบบ้านพัก	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

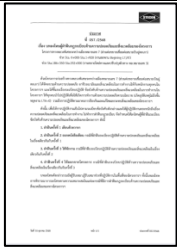
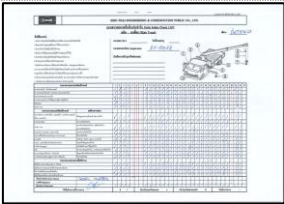
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	- จัดให้มีสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาล	●	จัดให้มีสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาล ได้แก่ การเบิกจ่ายยาสามัญประจำบ้าน การได้รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการดำเนินการส่งตัวไปยังสถานพยาบาลตามแต่เหตุการณ์	-	■	■	 อุปกรณ์ปฐมพยาบาล
	ความปลอดภัยเกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องจักร - จัดให้มีการอบรมพนักงานเกี่ยวกับวิธีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ ให้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของเครื่องมือเครื่องจักรแต่ละชนิด ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงานและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องมือตามคำแนะนำของผู้ผลิต	●	- จัดให้มีการอบรมพนักงานเกี่ยวกับวิธีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ ก่อนเริ่มงาน และมีการชี้แจงคนงานก่อสร้างตามลักษณะงานก่อสร้างก่อนเริ่มปฏิบัติงาน สัปดาห์ละ 2 ครั้ง รวมถึงมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องมือตามคำแนะนำของผู้ผลิตอยู่อย่างสม่ำเสมอ	-	■	■	 การอบรมการทำงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	- เครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิง จะได้รับการดูแลเอาใจใส่เป็นพิเศษ และพนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรเหล่านี้อย่างเคร่งครัด	●	- คนงานก่อสร้างได้ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด โดยการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม แต่งกายรัดกุม และได้รับการอบรมการใช้เครื่องมือเครื่องจักรก่อนการปฏิบัติงาน	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน
	- ก่อนการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และหลังการใช้งานทุกครั้ง จะต้องมีการตรวจสอบและ/หรือซ่อมแซมแก้ไข เพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ	●	- มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี และพร้อมใช้งานเป็นประจำ โดยเครื่องจักรมีการตรวจสอบและบันทึกในแบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุกวัน สำหรับอุปกรณ์มีการตรวจสอบสภาพทุกเดือนพร้อมติดสติ๊กเกอร์ตรวจสอบสภาพไว้ที่ตัวอุปกรณ์	-	■	■	 ภาคผนวก ข-6 แบบบันทึกตรวจสอบสภาพเครื่องจักร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	ระบบป้องกันอัคคีภัย - บริเวณสำนักงานและบ้านพักคนงาน ต้องติดตั้งถังเคมีดับเพลิงทุกระยะไม่เกิน 45 เมตร ในที่มองเห็น สามารถอ่านคำแนะนำการใช้ได้ สามารถนำไปใช้ได้สะดวก และต้องอยู่ในสภาพที่ใช้ทำงานได้ตลอดเวลา	●	- อยู่ระหว่างก่อสร้างสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน จึงยังอยู่ระหว่างติดตามมาตรการให้ครบถ้วน ทั้งนี้ ได้มีการติดตั้งถังเคมีดับเพลิงบริเวณโรงจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง บริเวณที่มีการตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้า และบริเวณพื้นที่สุขุบหรือซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่	-	■	■	 ถังดับเพลิงในพื้นที่
	- ต้องฝึกอบรมคนงานก่อสร้างให้สามารถใช้ถังเคมีดับเพลิงได้อย่างถูกวิธี หากมีเหตุเพลิงไหม้เกิดขึ้น	●	- มีการฝึกอบรมคนงานก่อสร้าง ให้สามารถรับมืออัคคีภัยและใช้ถังเคมีดับเพลิงได้อย่างถูกวิธี หากมีเหตุเพลิงไหม้เกิดขึ้น	-	■	■	 การอบรมดับเพลิงขั้นต้น

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อาชีวอนามัย (ต่อ)	- ในพื้นที่ใกล้จุดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องติดตั้งป้ายห้ามสูบบุหรี่ไว้ด้วย	●	- พื้นที่เติมน้ำมันอยู่ในระหว่างก่อสร้าง แต่ใช้เป็นรถเติมน้ำมันซึ่งติดตั้งป้ายห้ามสูบบุหรี่และป้ายเตือนวัตถุไวไฟที่ตัวถังภายในรถเติมน้ำมัน	-	■	■	 ป้ายห้ามสูบบุหรี่
	(16) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด เช่น การฉีดพรมน้ำเพื่อลดฝุ่น การจำกัดความเร็วรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง การติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟบนเส้นทางจราจร และการดำเนินการจัดเตรียมห้องน้ำห้องส้วม	-	■	■	 การฉีดพรมน้ำ
20. สาธารณสุข	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสุขภาพทั่วไปและชักประวัติ เพื่อคัดกรองโรคติดต่อของพนักงานและพนักงานก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้คนงานและพนักงานตรวจสอบสุขภาพทั่วไปและชักประวัติ เพื่อคัดกรองโรคติดต่อก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงาน เพื่อรักษาพยาบาลอาการเจ็บป่วยเล็กน้อยของคนงานก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างก่อสร้างห้องพยาบาล ทั้งนี้ ได้จัดเตรียมกล่องปฐมพยาบาลเบื้องต้นรวมถึงยาสามัญประจำบ้านไว้ในสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน	-	■	■	 ชุดปฐมพยาบาล
	(3) ในกรณีที่ มีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบพบว่าประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการและส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาสาธารณสุขของชุมชน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 พบข้อร้องเรียนจำนวน 8 ประเด็น ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขประเด็นข้อร้องเรียนแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานก่อนสร้างไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงในกรณีฉุกเฉิน และประสานงานกับสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานก่อนสร้างไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงในกรณีฉุกเฉิน โดยคนงานจะเป็นผู้เลือกโรงพยาบาลเองและใช้บัตรรับรองสิทธิ ตามโรงพยาบาลซึ่งตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ	-	■	■	 รถส่งคนงานกรณีฉุกเฉิน
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง อาชีวอนามัย และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันผลกระทบจากคนงานที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุขของประชาชนในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง อาชีวอนามัย และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด เช่น การฉีดพรมน้ำเพื่อลดฝุ่นละออง การจำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง การชั่งน้ำหนักรถบรรทุก การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสมกับงาน และการจัดเตรียมห้องน้ำห้องส้วม	-	■	■	 การฉีดพรมน้ำ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	(6) กรณีที่มีโรคระบาด ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด	⊗	ปัจจุบันยังไม่เกิดโรคระบาด ทั้งนี้ กรณีที่มีโรคระบาดผู้รับเหมาก่อสร้างจะปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด	-	⊗	⊗	-
	(7) กรณีที่มีการแพร่ระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณาณก่อสร้างของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข ดังนี้	●	ตามประกาศ เรื่อง ยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกาศ ข้อกำหนดและคำสั่งที่เกี่ยวข้อง จึงไม่ได้กำหนดให้ผู้รับเหมาลูกจ้างเหมาค่าแรง/คนงานก่อสร้าง พนักงานของโครงการ และผู้เกี่ยวข้องทุกคนที่จะเข้ามาในพื้นที่โครงการ จะต้องได้รับวัคซีนป้องกันโรคโควิด 19 แต่ทั้งนี้ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ ได้กำหนดให้มีขั้นตอนดำเนินการกรณีมีผู้ป่วยโรคโควิด 19	-	■	■	 ภาคผนวก ข-2 ประกาศเกี่ยวกับโรคโควิด-19

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ

● ปฏิบัติครบถ้วน

⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

○ ไม่ปฏิบัติ

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การวิเคราะห์ประสิทธิผล

■ มีประสิทธิผล

□ ไม่มีประสิทธิผล

⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

■ มีประสิทธิภาพ

□ ไม่มีประสิทธิภาพ

⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ให้ผู้ปฏิบัติงานสังเกตอาการตนเองและประเมินตนเองก่อนออกจากบ้าน/ห้องพัก/ที่พักด้วยแอปพลิเคชัน Thai Save Thai หรือแอปพลิเคชันของทางราชการ หรือที่หน่วยงานกำหนด หากพบอาการผิดปกติหรือมีความเสี่ยงสูง ให้แจ้งหัวหน้างาน เพื่อพิจารณาหยุดปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามคำแนะนำ เพื่อป้องกันการนำเชื้อเข้าสู่กระบวนการทำงาน - กำหนดทางเข้า-ออกสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานที่ชัดเจน มีเจ้าหน้าที่ประจำ และจำกัดทางเข้า-ออกให้เป็นช่องทางเดียว เพื่อควบคุมการเข้า-ออก และสามารถคัดกรองผู้เข้า-ออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ		ทั้งนี้ หากเกิดการแพร่ระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคนงานก่อสร้างของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข				

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ผู้ปฏิบัติงาน แรงงาน ผู้รับเหมาและผู้มาติดต่อทุกคนก่อนเข้าปฏิบัติงานภายในบริเวณสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงาน ต้องมีการคัดกรองโดยการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายและแสดงผลประเมินอาการเสี่ยงของตนเอง (แอปพลิเคชัน “ไทย เซฟ ไทย (Thai Save Thai)” หรือระบบที่รัฐกำหนด) หากพบผู้ที่มีอุณหภูมิร่างกายสูงกว่า 37.5 องศาเซลเซียสขึ้นไป ให้พักคอยและวัดอุณหภูมิอีกครั้ง หากอุณหภูมิไม่ลด จะถือว่ามิใช่ ไม่นุญาตให้เข้าทำงาน และให้อยู่ในพื้นที่กักตัวชั่วคราว (Isolation Area) และรายงานใน จป. หรือผู้รับผิดชอบประเมินความเสี่ยง ดำเนินการตามระดับความเสี่ยงต่อไป						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ผู้ปฏิบัติงานและผู้มาติดต่อ สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลา และอาจจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แผ่นใสครอบหน้า (Face Shield) ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ - จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือแอลกอฮอล์หรือเจลแอลกอฮอล์ (ที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมอย่างน้อยร้อยละ 70) ไว้ ณ จุดทางเข้า-ออก บริเวณต่างๆ และจุดที่มีความเสี่ยงจากการสัมผัสร่วม เช่น จุดลงชื่อเข้าทำงาน พื้นที่ติดต่อสถานที่รับประทานอาหาร จุดกีดน้ำดื่ม ห้องส้วม สำหรับผู้ปฏิบัติงาน และผู้มาติดต่ออย่างเพียงพอ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- กำหนดให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล อย่างน้อย 1-2 เมตร ตามความเหมาะสม รวมถึงการจัดเว้นระยะห่างของสถานที่เพื่อลดการสัมผัสระหว่างบุคคล - ปรับรูปแบบการทำงาน จัดระบบการทำงานเพื่อลดความหนาแน่นลดโอกาสเสี่ยงจากการทำงาน เช่น การเหลื่อมเวลาการทำงาน เหลื่อมพื้นที่ทำงาน สลับวัน เป็นต้น - จัดให้คนงานทำงานเป็นกลุ่ม ใช้ชีวิตเฉพาะในกลุ่มของตนเอง (Bubble) และกำหนดให้มีกิจกรรมข้ามกลุ่มให้น้อยที่สุด โดยการออกแบบระบบงานให้สอดคล้องกับกระบวนการก่อสร้าง เช่น การแบ่งกลุ่มคนงานของผู้รับเหมาแต่ละเจ้า จะไม่มีกิจกรรมหรือปฏิบัติงานในพื้นที่						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	เดียวกัน ในเวลาเดียวกัน แยกพื้นที่การทำงาน - งดกิจกรรมการรวมตัว กิจกรรมสังสรรค์ กิจกรรมที่ทำให้เกิดความแออัด โดยถือหลักหลีกเลี่ยงการติดต่อสัมผัสระหว่างกัน - หากมีการรับ-ส่งพนักงาน ให้ดูแลด้านความปลอดภัยของพนักงาน เช่น จำกัดจำนวนคนในรถรับ-ส่ง ไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน และให้สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย หลีกเลี่ยงการพูดคุยโดยไม่จำเป็นตลอด - ระยะเวลาการเดินทาง ห้ามผู้ไม่เกี่ยวข้องร่วมโดยสาร และไม่แวะระหว่างทาง						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ส่งเสริม สนับสนุน ให้มีการฉีดวัคซีนโควิด-19 แก่พนักงานแรงงาน ผู้รับเหมา โดยให้มีสัดส่วนคนมีภูมิคุ้มกัน (เคยติดเชื้อ+วัคซีน+ตรวจพบภูมิคุ้มกัน) ในสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานก่อสร้างมากที่สุด (ระดับความปลอดภัยสูง >70%, ปานกลาง 30-70%, ต่ำ <30%) - ใช้ Antigen Test Kit ตรวจหาเชื้อในพนักงานที่มีอาการคล้ายไข้หวัดท้องเสีย จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หรือเมื่อสงสัยว่าอาจป่วยเป็นโรคโควิด-19 หากไม่มีผู้ที่มีอาการสงสัย ให้สุ่มตรวจเชิงรุก โดยใช้ PCR หรือ Antigen Test Kit ในพนักงานและแรงงานเป็นระยะตามขนาดจำนวนคนงาน						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ประสานดำเนินการเพื่อให้คนงานทุกคนมีโรงพยาบาลคู่สัญญาที่จะให้การดูแลรักษา เมื่อพบว่ามีอาการป่วยหรือติดเชื้อ - เตรียมแผนปฏิบัติการหรือแผนเผชิญเหตุ โดยทำความเข้าใจกับคนงาน ตั้งแต่ยังไม่มีเหตุการณ์ระบาด ประเด็นสำคัญที่ควรทำความเข้าใจ เพราะน่าจะกระทบต่อการดำเนินชีวิตของคน เช่น ■ การกักตัวในสถานที่ที่กำหนด หากคนงานเป็นผู้เสี่ยงสูง ดังนั้นคนงานควรจัดเตรียมคนในครอบครัวหากตนเองต้องแยกกักตัว เนื่องจากเป็นผู้สัมผัสหรือเมื่อตนเองต้องแยกไปอยู่โรงพยาบาลสนาม เนื่องจากติดเชื้อ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- หากคนงานติดเชื้อมาอาจไม่ได้เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลสนามได้ทันที โดยเฉพาะคนติดเชื้อที่อยู่ในวัยหนุ่ม ไม่มีโรคประจำตัว แต่จะอยู่ในพื้นที่พักคอย หรือพื้นที่ที่จัดเป็น Camp Isolation ขณะที่อยู่ใน Camp Isolation หากทุกคนปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนด ผู้ติดเชื้อมีโอกาสแพร่เชื้อให้ผู้อื่นน้อยมาก - จัดระบบรองรับการดำรงชีวิตประจำวันในระหว่างการกักตัว - จัดเตรียมสถานที่แยกกักตัวผู้ติดเชื้อหรือมีความเสี่ยงจากการสัมผัสผู้ติดเชื้อภายในสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานก่อสร้าง (Camp Isolation) คนดูแล อาหาร น้ำ และมีระบบส่งต่อไปสถานพยาบาลที่กำหนด						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	(8) จัดให้มีการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในแคมป์หรือที่พักคนงาน หรือที่ก่อสร้าง ดังนี้ ผู้ประกอบการ/นายจ้าง - กรณีเป็นคนงานต่างด้าว ต้องมีใบรับรองการทำงานที่ถูกต้อง และผ่านการตรวจสุขภาพก่อนอนุญาตให้ทำงาน - จัดให้มีการคัดกรองเบื้องต้น โดยสังเกตผู้ที่มีอาการเจ็บป่วย เช่น มีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และพาไปพบแพทย์ทันที - จัดหาหน้ากากอนามัย หรือ หน้ากากผ้า และอุปกรณ์ป้องกันให้เพียงพอกับคนงาน	●	ทางผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการดำเนินการตามแนวทางกฎหมายตามที่ราชการกำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเหมาะสม	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือจุดบริการเจลแอลกอฮอล์ สำหรับคนงานอย่างเพียงพอ ทั้งในพื้นที่บริเวณก่อสร้าง และที่พักคนงาน - จัดที่นั่งรับประทานอาหารในแคมป์หรือสถานที่ก่อสร้าง ให้มีระยะห่างระหว่างบุคคล 1-2 เมตร - กรณีจัดน้ำดื่มให้คนงาน ควรใช้ภาชนะใส่น้ำที่ใช้ครั้งเดียวทิ้ง หรือให้คนงานนำภาชนะใส่น้ำส่วนตัวมา ไม่ใช้ปะปนกับคนงานอื่น - การรับ-ส่งคนงาน ควรจำกัดจำนวนคนในรถไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน ให้สวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้า หลีกเลี่ยงการพูดคุยตลอดระยะเวลาการเดินทาง ไม่ควรแวะระหว่างทาง และไม่ควรรับประทานอาหารระหว่างเดินทาง						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- จัดหาสื่อความรู้ และข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันโรคโควิด-19 ด้วยภาษาที่คนงานเข้าใจได้ และให้มีจุดประชาสัมพันธ์ การป้องกันโรคโควิด-19 ที่ชัดเจน - ให้ผู้ควบคุมงาน/หัวหน้างาน จัดให้มี safety talk กับคนงาน เกี่ยวกับการป้องกันโรคโควิด-19 ช่วงก่อนเข้างานทุกวัน และมีการกำกับติดตามการปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันโรคโควิด-19 อย่างสม่ำเสมอ - เตรียมวางแผนการปฏิบัติการ และทำความเข้าใจกับคนงาน กรณีที่มีการยืนยันว่าพบผู้ป่วย เช่น						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	■ การโยกย้ายคนงานที่ไม่ป่วยเพื่อลดการสัมผัสกับผู้ป่วย สำหรับผู้สัมผัสเสี่ยงสูงรวมถึงครอบครัวของผู้สัมผัสเสี่ยงสูงจะถูกแยกไปกักตัว ■ จัดระบบรองรับการดำรงชีวิตประจำวันในระหว่างการกักกันตัวคนงาน หรือกรณีที่มีการปิดพื้นที่แคมป์ เช่น การจัดหาอาหาร น้ำดื่ม และของใช้ประจำวันของคนงาน เป็นต้น ■ การจำกัดการเดินทางเข้าออกจากแคมป์หรือที่พัก ■ การปิดพื้นที่แคมป์เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการควบคุมโรค หรือเพื่อการรักษาพยาบาล ■ ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ทันที เพื่อรับทราบคำแนะนำ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	คนงานและบุคคลในครอบครัว - ให้ทำความสะอาดห้องพักและบริเวณพื้นที่ส่วนกลางหรือพื้นที่ใช้ร่วมกันในที่พัก และเปิดประตู หน้าต่าง เพื่อระบายอากาศ เป็นประจำทุกวัน - ที่อาบน้ำรวม ไม่ควรรวมกลุ่มอาบน้ำพร้อมกัน ควรใช้อุปกรณ์อาบน้ำส่วนตัว เช่น ชันน้ำ สบู่ เป็นต้น - ให้ทำความสะอาด ห้องน้ำ ห้องส้วม กลอน ลูกบิดประตู อ่างล้างมือ และบริเวณที่อาจมีการปนเปื้อน หรือบริเวณที่มีการสัมผัสบ่อยๆ เช่น ราวจับ สวิตช์ไฟ ฯลฯ ด้วยน้ำผสมผงซักฟอก หรือน้ำยาฆ่าเชื้อโรคอย่างสม่ำเสมอ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

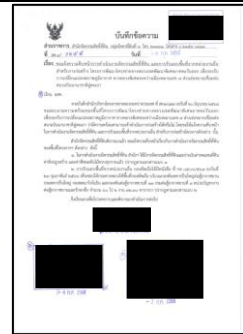
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ให้สวมหน้ากากอนามัย หรือ หน้ากากผ้า ตลอดเวลาทั้งขณะปฏิบัติงานและอยู่ในที่พัก ไม่นำมือมาสัมผัสใบหน้า ตา จมูก และปาก โดยไม่จำเป็น - การทำอาหาร ต้องล้างมือด้วยน้ำ และสบู่ทุกครั้ง ก่อนหยิบจับอาหาร ไม่กินอาหารร่วมกันเป็นกลุ่ม และควรแยกของใช้ส่วนตัว เช่น แก้วน้ำ ช้อน เป็นต้น - ไม่ไปสถานที่แออัด หรือที่รวมกันของคนหมู่มาก เช่น ตลาด หรือร้านค้า เป็นต้น - ดกกิจกรรมสังสรรค์ที่มีการรวมกลุ่ม การกิน การดื่ม ในช่วงเวลาหลังเลิกงาน หรือวันหยุด						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

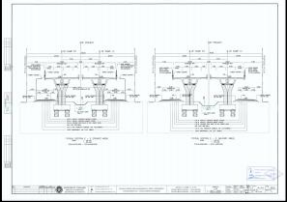
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. สาธารณสุข (ต่อ)	- ให้สังเกตตนเองและบุคคลในครอบครัว หากมีอาการไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และแจ้งหัวหน้างาน หรือนายจ้างทราบ						
21. การแบ่งแยก	(1) แปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ผัง ได้แก่ แปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 ให้กรมทางหลวงพิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลง เนื่องจากซึ่งมีเนื้อที่ดินส่วนที่เหลือเป็นไปตามมาตรา 34 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยก	●	กรมทางหลวงดำเนินการเวนคืนที่ดินแปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 เรียบร้อยแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-24 เอกสารการเวนคืนที่ดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. การแบ่งแยก (ต่อ)	(2) กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับ พร้อมทั้งจุดกัลบริด จำนวน 2 แห่ง ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนภายหลังเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการได้	●	กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบก่อสร้างให้มีถนนถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อมและจุดกัลบริด จำนวน 2 แห่ง ซึ่งยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนบริการระดับดิน จุดกัลบริด เนื่องจากอยู่ระหว่างกิจกรรมงานปรับสภาพพื้นที่	-	■	■	 ภาคผนวก ข-16 แบบก่อสร้างถนนระดับดิน
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกะพริบบนแผงคอนกรีตกันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานให้มีความชัดเจน	⊗	ยังไม่มีมีการก่อสร้างเข้าบริเวณพื้นที่ของการรถไฟฯ	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	2. พื้นที่ของกองทัพรือ (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ทหารภายในกองทัพรือทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการประชาสัมพันธ์แผนงานการก่อสร้างลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน ให้ทหารภายในกองทัพรือทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	 ภาคผนวก ข-12 เอกสารประชาสัมพันธ์แผนงานฯ
	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและเพียงพอ	-	■	■	 ไฟฟ้าส่องสว่าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถ และจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ	-	■	■	 พื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง
	(4) ผู้รับเหมาก่อนสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกะพริบบนแผงคอนกรีตกันระหว่างพื้นที่ก่อนสร้างกับแนวเขตที่ดินของกองทัพเรือ เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานให้ชัดเจน	●	ผู้รับเหมาก่อนสร้างได้ติดตั้งแผงคอนกรีตเพื่อแบ่งขอบเขตการทำงานให้ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกะพริบบนแผงคอนกรีต	-	■	■	 ผ้าใบบนแผงคอนกรีต
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีรถบรรทุกวิ่งเข้า-ออก 1 จุด บริเวณถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว ดังนั้น จึงยังไม่มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกของพื้นที่ก่อสร้างในพื้นที่กองทัพเรือ	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร หากก่อสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-
	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกขณะที่มีการก่อสร้างในบริเวณจุดตัดกับถนนเข้า-ออกบ้านพักทหารหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน 1 แห่ง บริเวณ กม.1+340	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกขณะที่มีการก่อสร้างในบริเวณจุดตัดกับถนนเข้า-ออกบ้านพักทหารหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน 1 แห่ง บริเวณ กม.1+340	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก
	3. พื้นที่ของประชาชน (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการประชาสัมพันธ์แผนงานการก่อสร้าง ลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน	-	■	■	 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟาส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน	●	ผู้รับเหมาได้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและเพียงพอเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	-	■	■	 ไฟฟาส่องสว่าง
	(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่ จอctrลและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างก่อสร้างสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน ซึ่งมีการจัดเตรียมพื้นที่จอctrลชั่วคราวและจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ	-	■	■	 พื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง
	(4) ผู้รับเหมาก่อนสร้างต้องจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้แผงคอนกรีตเพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่จราจร	●	ผู้รับเหมาก่อนสร้างได้ติดตั้งแผงคอนกรีตเพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่จราจรบริเวณถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว	-	■	■	 แผงคอนกรีต

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	(5) ผู้รับเหมาก่อนสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกะพริบบนแผงคอนกรีต	●	ผู้รับเหมาได้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและเพียงพอเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	-	■	■	 ไฟฟ้าส่องสว่าง
	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่โครงการ (Flag man) ในช่วงการก่อสร้าง	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร
	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	(8) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไข หรือหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	●	ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 - มีนาคม พ.ศ. 2569 มีประเด็นร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม จำนวน 1 ประเด็น ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าประเด็นดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
	(9) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกขณะที่มีการก่อสร้างในบริเวณจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมสายหลัก รวมถึงทางเข้าหมู่บ้านขณะที่มีกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ได้แก่ ถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว ซึ่งถือเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่โครงการ (Flag man) ในช่วงการก่อสร้างบริเวณถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว	-	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	4. กรมทางหลวงจัดให้มีบุคคลที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างของโครงการ	●	กรมทางหลวงจัดให้ Road Safety Specialist ของกลุ่มที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นบุคคลที่ 3 ผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างของโครงการ	-	■	■	-
23. ความปลอดภัยในสังคม	(1) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการ	-	■	■	-
	(2) กรณีที่ผู้รับจ้างจ้างคนงานต่างด้าวจะต้องเป็นแรงงานต่างด้าวที่ได้รับการจดทะเบียนตามระเบียบกรมการจัดหางาน ว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรจำนวนการจ้างคนงานต่างด้าว พ.ศ. 2559	●	แรงงานต่างด้าวได้รับการจดทะเบียนตามระเบียบกรมการจัดหางาน ว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรจำนวนการจ้างคนงานต่างด้าว พ.ศ. 2559	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	(3) จัดให้มีการสอบประวัติคนงานก่อนเข้ารับปฏิบัติงาน โดยพนักงานต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับสารเสพติด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีการสอบประวัติคนงานก่อนเข้ารับปฏิบัติงาน โดยพนักงานไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับสารเสพติด	-	■	■	-
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง พร้อมรูปถ่ายที่สำนักงานควบคุมงาน เมื่อเกิดเหตุหรือปัญหาข้อร้องเรียนจะได้มีการเรียกตรวจสอบได้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง พร้อมรูปถ่ายที่สำนักงานโครงการ หากเกิดเหตุหรือปัญหาข้อร้องเรียนจะได้มีการเรียกตรวจสอบได้	-	■	■	-
	(5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีหัวหน้าคนงานคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมของคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ ไม่ก่อความเดือดร้อน และปัญหาต่างๆ ให้กับผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบบ้านพักคนงาน หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการกล่าวตักเตือน และมีบทลงโทษถึงขั้นไล่ออกในกรณีเกิดเหตุร้ายแรง โดยพิจารณาตามความเหมาะสม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีหัวหน้างานคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมของคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ ไม่ก่อความเดือดร้อน และปัญหาต่างๆ ให้กับผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบบ้านพักคนงาน หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการกล่าวตักเตือน และมีบทลงโทษถึงขั้นไล่ออกในกรณีเกิดเหตุร้ายแรง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมของเหตุการณ์	-	■	■	 หัวหน้างาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	(6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความเข้าใจกับคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการในการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้อบรมคนงานก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อทำความเข้าใจกับคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการในการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน	-	■	■	-
	(7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคม ดังนี้ 7.1. กำหนดขอบเขตบ้านพักคนงานให้ชัดเจน และห้ามบุคคลภายนอกเข้ามาพักในบ้านพักคนงานโดยไม่ได้รับอนุญาต	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างก่อสร้างบ้านพักคนงาน ทั้งนี้ ได้ก่อสร้างรั้วเพื่อกำหนดขอบเขตบ้านพักคนงาน และติดป้ายห้ามบุคคลภายนอกเข้าก่อนได้รับอนุญาต	-	■	■	 รั้วกำหนดขอบเขตบ้านพักคนงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

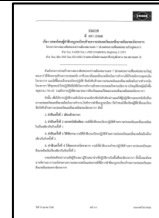
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)							 ป้ายห้ามเข้าพื้นที่
	7.2. กำหนดทางเข้า-ออกให้ชัดเจน และจัดให้มีเวรยามดูแลความเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้มีทางเข้า-ออกพื้นที่ชัดเจน และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยดูแลความเรียบร้อย	-	■	■	 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษหากมีผู้ฝ่าฝืน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษหากมีผู้ฝ่าฝืน	-	■	■	 ภาคผนวก ข-14 กฎระเบียบในการปฏิบัติงาน
	(9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องห้ามคนงานก่อสร้างส่งเสียงดังในยามวิกาล (ตั้งแต่ 22.00 น. จนถึงรุ่งเช้า 06.00 น. ของวันถัดไป)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดกฎระเบียบห้ามคนงานก่อสร้างส่งเสียงดังในยามวิกาล (ตั้งแต่ 22.00 น. จนถึงรุ่งเช้า 06.00 น. ของวันถัดไป)	-	■	■	-
	(10) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์เพื่อชี้แจงข้อมูลก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่บ้านพักคนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประชาสัมพันธ์เพื่อชี้แจงข้อมูลก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่บ้านพักคนงาน	-	■	■	 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	(11) ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง จัดตั้งจุดตรวจใกล้กับบ้านพักคนงานก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง เพื่อจัดตั้งจุดตรวจใกล้กับบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ระหว่างการจัดตั้ง	-	■	■	-
	(12) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งศูนย์รับฟังความคิดเห็นและเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหา โดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดตั้งศูนย์รับฟังความคิดเห็นและเรื่องร้องเรียนชั่วคราว 1 แห่งบริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ โดยระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 พบข้อร้องเรียนจำนวน 5 ประเด็น ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขประเด็นข้อร้องเรียนแล้ว	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. ผู้ใช้ทาง	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เช่น การจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการสัญจร และการติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบบนแผงกั้น	-	☐	☒	-
25. สุนทรียภาพ	(1) กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาว่าจ้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการเก็บขยะออกจากพื้นที่ก่อสร้างและดูแลพื้นที่ก่อนสร้างให้เป็นระเบียบ	●	กรมทางหลวงได้กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาว่าจ้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยดำเนินการเก็บขยะออกจากพื้นที่ก่อสร้างและดูแลพื้นที่ก่อนสร้างให้เป็นระเบียบ	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. สุนทรียภาพ (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างนำเศษกิ่งไม้หรือเศษวัสดุที่เกิดจากการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางการแผ้วถางปรับพื้นที่ การขุดเจาะดินการถมดิน รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสภาพที่ไม่น่ามอง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำเศษกิ่งไม้ที่เกิดจากการแผ้วถางปรับพื้นที่ออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสภาพที่ไม่น่ามอง	-	■	■	 การขนย้ายเศษกิ่งไม้
	(3) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่โครงการให้เรียบร้อย	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่มีกรขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่โครงการ	-	☒	☒	-
	(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างและบริเวณกองวัสดุให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุดและไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการคืนสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างและบริเวณกองวัสดุ หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง	-	☒	☒	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	(1) ในระหว่างการก่อสร้าง หากพบโบราณวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดีใดๆ ที่จะเป็นหลักฐานหรือเป็นสิ่งที่บ่งบอกร่องรอยของแหล่งโบราณคดี หรือโบราณสถาน ผู้ปฏิบัติงานจะต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างทันที แล้วรีบแจ้งกรมทางหลวงและสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี หรือเจ้าหน้าที่ปกครองในพื้นที่ ทราบโดยเร็ว เพื่อบริหารจัดการตรวจสอบหาหลักฐานและกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานตามกฎหมายต่อไป	⊗	ปัจจุบันยังไม่พบโบราณวัตถุหรือหลักฐานทางโบราณคดี ทั้งนี้ หากพบโบราณวัตถุหรือหลักฐานทางโบราณคดี จะหยุดดำเนินการก่อสร้างทันที แล้วรีบแจ้งกรมทางหลวงและสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี หรือเจ้าหน้าที่ปกครองในพื้นที่ ทราบโดยเร็ว	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และสุนทรียภาพอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และสุนทรียภาพอย่างเคร่งครัด เช่น การฉีดพรมน้ำเพื่อลดฝุ่นละออง การดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง การขังวัดน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการนำเศษวัสดุจัดกองและนำออกจากพื้นที่อย่างเหมาะสม	-	☐	☒	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

3.2. การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

3.2.1. วิธีการดำเนินงาน

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติงานจริงตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งนี้ การเข้าปฏิบัติงานติดตามตรวจสอบตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ ได้ดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับการเข้าปฏิบัติงานติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ

หลังเสร็จสิ้นการเข้าติดตามตรวจสอบตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ ที่ปรึกษาได้ประเมินผลและเปรียบเทียบความแตกต่างของการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา พร้อมแสดงภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นรูปธรรมประกอบการเปรียบเทียบ และจะระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ให้ชัดเจน พร้อมวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้ว และ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.2.2. ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง

จากการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการของโครงการ จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สามารถสรุปรายละเอียด ดังนี้

1) แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน	4	มาตรการ
2) แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง	จำนวน	2	มาตรการ
3) แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศน์	จำนวน	2	มาตรการ
4) แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง	จำนวน	3	มาตรการ
5) แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	จำนวน	1	มาตรการ
6) แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	จำนวน	8	มาตรการ

รวมแผนปฏิบัติการที่ต้องดำเนินการทั้งหมด 6 ด้าน รวมเป็น 20 มาตรการ ซึ่งที่ปรึกษาได้เข้าติดตามตรวจสอบสถานะของโครงการ และการปฏิบัติตามมาตรการฯ กับผู้ประสานงานโครงการ พบว่าโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเสาตอม่อ และคานขวางของสะพาน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2569)

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนหรือกำลังอยู่ในระหว่างปฏิบัติให้ครบถ้วน ดังนี้

ตารางที่ 3-7 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ					
	ปฏิบัติตามครบถ้วน	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	รวม
1. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	3	-	-	1	-	4
2. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง	2	-	-	-	-	2
3. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศน์	1	1	-	-	-	2
4. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง	3	-	-	-	-	3
5. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ	-	-	-	1	-	1
6. แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	5	2	-	1	-	8
รวม	14	3	-	3	-	20
ร้อยละ	70.00	15.00	-	15.00	-	100

ตารางที่ 3-8 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ประสิทธิผล				ประสิทธิภาพ			
	มีประสิทธิผล	ไม่มีประสิทธิผล	ประเมินประสิทธิผลไม่ได้	รวม	มีประสิทธิภาพ	ไม่มีประสิทธิภาพ	ประเมินประสิทธิภาพไม่ได้	รวม
1. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	3	-	1	4	3	-	1	4
2. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง	2	-	-	2	2	-	-	2
3. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศน์	1	1	-	2	1	-	1	2
4. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง	3	-	-	3	3	-	-	3
5. แผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	-	-	1	1	-	-	1	1
6. แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	5	2	1	8	5	-	3	8
รวม	14	3	3	20	14	1	5	20
ร้อยละ	70	15	15	100	70	5	25	100

โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ดังตารางที่ 3-9 และสรุปภาพรวมผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ดังตารางที่ 3-7 และตารางที่ 3-8

ตารางที่ 3-9 ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	1.1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานเป็นอาคารชั่วคราวตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานอาคารชั่วคราวที่พักคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และต้องสามารถรองรับจำนวนคนงานได้สูงสุดที่ 150 คน (ระยะก่อสร้างใช้คนงานสูงสุด 150 คน)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานเป็นอาคารชั่วคราวตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานอาคารชั่วคราวที่พักคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งสามารถรองรับจำนวนคนงานได้สูงสุดที่ 480 คน โดยตามแผนจะมีจำนวนคนงานสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 400 คน ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับ	-	■	■	 การก่อสร้างบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	1.2) ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องน้ำจำนวนไม่น้อยกว่า 8 ห้อง และห้องส้วมไม่น้อยกว่า 16 ห้อง ไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนด สวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมห้องน้ำบริเวณสำนักงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ จำนวน 20 ห้อง และห้องส้วม จำนวน 20 ห้อง	-	■	■	 ห้องน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

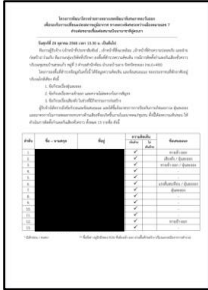
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการด้าน คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	1.3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ- กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน เพื่อรองรับ น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบริเวณสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างและบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูป ชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ. ม./วัน สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำ เสียไม่น้อยกว่า 24 ลบ.ม./วัน	-	■	■	ระบบบำบัดน้ำเสีย ชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ  บริเวณบ้านพักคนงาน  บริเวณสำนักงานโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภาะ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการด้าน คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	1.4) เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้าง โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำ การรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ- ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสีย ออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้ เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพพื้นที่เดิม มากที่สุด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้าง จึงยังไม่ดำเนินการรื้อถอน บ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม ระบบ บำบัดน้ำเสีย และปรับสภาพพื้นที่บริเวณ สำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน	-	☑	☑	
2. แผนปฏิบัติการด้าน เสียง	2.1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์และสำรวจ เพื่อยืนยันความยินยอมในการติดตั้ง กำแพงกันเสียงชั่วคราว ดังนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนพับ แสดงรายละเอียดการติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราวและประชาสัมพันธ์ ให้ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม. 0+490) รับทราบข้อมูลดังนี้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการลงพื้นที่ สอบถามความยินยอมในการติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราวก่อนเริ่มดำเนินการ ก่อสร้าง พบว่า ประชาชนทั้งหมดจำนวน 13 หลังคาเรือน ยินยอมให้ติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว แต่ให้เว้นช่องทางเข้า- ออกของชุมชน	-	■	■	 ภาคผนวก ข-11 การลงพื้นที่สอบถามความยินยอมฯ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการด้าน เสียง (ต่อ)	ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม. 0+490) รับทราบข้อมูลดังนี้ - เหตุผลและความจำเป็นในการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว - วัตถุประสงค์ของการติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว - ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ - ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราว - ลักษณะ ประเภทของกำแพง กันเสียงชั่วคราว - ระยะเวลาในการติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว						
	ข) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสอบถาม ครัวเรือนใน ชุมชน หมู่ 3 บ้าน สระแก้ว (กม.0+490) เพื่อยืนยัน ความยินยอมในการติดตั้งกำแพงกัน เสียงชั่วคราว โดยสัมภาษณ์หัวหน้า ครัวเรือนหรือคู่สมรส						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

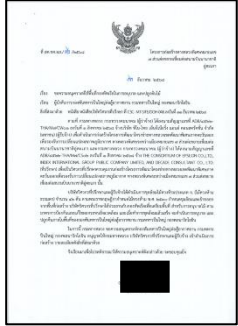
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการด้าน เสียง (ต่อ)	2.2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว โดยใช้วัสดุประเภท เหล็ก (แผ่นเหล็กเมทัลชีท) 24 ga. ที่ มีความหนา 0.64 มิลลิเมตร ออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงเป็น แบบตั้งตรง ความสูง 2.5 เมตร โดยมี ตำแหน่งติดตั้งอยู่บริเวณชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490) ด้านซ้าย ทาง (กม.0+260 ถึง กม.0+575) ความยาว 315 เมตร ทั้งนี้ ต้องเว้น ช่องทางเข้า-ออกของชุมชน เพื่อให้ ประชาชนสามารถเดินทางได้ ตามปกติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งกำแพง กันเสียง บริเวณชุมชนหมู่ที่ 3 บ้าน สระแก้ว (กม.0+490) เสร็จสิ้นแล้ว	-	■	■	 กำแพงกันเสียงบริเวณ ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490)

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชใน ระบบนิเวศน์	3.1. ดำเนินการขุดล้อมและย้ายต้นไม้ใน เขตทางหลวง การขุดล้อม ย้ายปลูกต้นไม้ หมายถึง การปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ที่ตั้งของต้นไม้จากสถานที่ที่เคย เจริญเติบโตเดิมไปยังสถานที่แห่ง ใหม่ ด้วยวิธีการขุด ตัดราก มีการ ห่อหุ้มราก การตัดแต่งใบ กิ่ง ตาม ความจำเป็น เพื่อให้ต้นไม้ต้นเจริญ งอกงามต่อไป (เกษม, 2555) สำหรับไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้ หวงห้ามธรรมชาติ) ตามพระราช กฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ได้กำหนดให้ดำเนินการขุด ล้อมและย้ายออกจากพื้นที่ ก่อสร้าง มีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานกับ กองทัพอากาศเพื่อวางแผนการรื้อย้ายต้นไม้ และได้นำไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวง ห้ามธรรมชาติ) ตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ที่ปรากฏ ในพื้นที่กองทัพอากาศจำนวน 42 ต้น ไป อนุบาลในพื้นที่กองทัพอากาศทั้งหมด โดย ผู้รับเหมาได้ดำเนินการด้วยวิธีที่กำหนด ตามแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ตามวิธีการขนย้ายและปลูกต้นไม้ ตาม แบบมาตรฐานด้านงานทาง ฉบับปรับปรุง ปี พ.ศ. 2558 ของกรมทางหลวงอย่าง เหมาะสม โดยได้มีการดำเนินการตกแต่ง กิ่งที่ไม่จำเป็นเพื่อลดการคายน้ำ, ขุดล้อม เพื่อเตรียมขนย้าย	-	□	⊗	 ภาคผนวก ข-15 เอกสารขอใช้พื้นที่ อนุบาลต้นไม้

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	3.1.1. เนื่องจากการขุดล้อมและย้าย ต้นไม้ต้องใช้เทคนิคความชำนาญ โดยเฉพาะและต้องดำเนินการด้วย ความระมัดระวัง ดังนั้น ก่อนการ ขุดล้อมย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ ก่อสร้าง ขวางทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง ต้องประสานงานกับ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) เพื่อจัดนักวิชาการ ป่าไม้ มาควบคุมดูแลการขุดล้อมและ ย้ายไม้หวงห้ามไปปลูกอย่าง ถูกต้องตามหลักวิชาการ		และมีการดำเนินการขนย้ายต้นไม้ไปยัง พื้นที่อนุบาลต้นไม้แล้ว โดยในปัจจุบันอยู่ ในระหว่างรอกการนำไปปลูกใหม่				

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	3.1.2. ขั้นตอนและวิธีการขุดล้อมและ ย้ายต้นไม้ไปปลูก การขนย้ายและปลูกต้นไม้ให้ ดำเนินการตามวิธีการขนย้ายและ ปลูกต้นไม้ ตามแบบมาตรฐานด้าน งานทาง ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2558 ของกรมทางหลวง โดยมี รายละเอียดดังนี้ 1) การตกแต่งกิ่งที่ไม่จำเป็นของ ต้นไม้เพื่อลดการคายน้ำของ ต้นไม้ ● ตัดและตกแต่งกิ่งรองเหลือไว้ 2 นิ้ว ● สเปรย์สีกิ่งที่ทำการตัดแต่งด้วย หมาก เพื่อป้องกันเชื้อรา						
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	2) การขุดล้อมเพื่อเตรียมขนย้าย ● เครื่องมือที่ใช้ในการขุด ได้แก่ จอบ พลั่ว ชะแลง เป็นต้น						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
	- สำหรับต้นไม้ใหญ่อาจใช้เครื่องมือที่มีขนาดใหญ่ และซับซ้อนยิ่งขึ้น - ขุดรอบต้นไม้ให้ห่างจากต้นไม้ 50 เซนติเมตร และลึก 60 เซนติเมตร โดยใช้ชะแลงตัดรากแผ่เล็กๆ - ปรับดินและทำให้เป็นทรงรูปถ้วย (ห้ามตัดรากแก้วทั้ง) - ใช้กระสอบป่านพันห่อหุ้มดินที่เป็นทรงรูปถ้วย หากใช้กระสอบ 2-3 ใบ ควรเย็บติดกันก่อนน มาใช้งาน การผูกเชือกอย่างน้อย 30-50 รอบ หรือจนกว่าจะแน่น และยึดติดกับขา ตั้งอย่างน้อย 21 วัน และรดน้ำากกระสอบป่านอย่าให้แห้ง						
3. แผนปฏิบัติการด้านพืชในระบบนิเวศน์ (ต่อ)	เมื่อครบ 21 วัน หากต้นไม้มีสภาพที่เหมาะสม พร้อมขนย้าย ให้ขุดดินรอบๆ อีกประมาณ 10 -20						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
	เซนติเมตร แล้วตัดรากแก้วด้วย ชะแลง ซึ่งขั้นตอนนี้ควรทำอย่าง เร็วที่สุด เพื่อป้องกันส่วนอื่นๆของ ต้นไม้						
	3) การขนย้าย ● พันลำต้นด้วยกระสอบป่าน ● ยกต้นไม้ขึ้นจากพื้นดิน โดยใช้รถ เครน หรือขาตั้งและมีผู้ดูแล ● วางต้นไม้ลงบนรถบรรทุกที่ปูรอง ด้วยกระสอบป่าน หากต้นไม้มี ขนาดใหญ่กว่ารถบรรทุกควรวาง ส่วนกิ่งก้านไว้บนหลังคารถบรรทุก และวางส่วนรากลงในรถบรรทุก						
	4) ก่อนการปลูกต้นไม้ ● ก่อนการปลูกต้นไม้ ควรพักต้นไม้ ไว้ในโรงเรือนประมาณ 1 เดือน						
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	สำหรับไม้เนื้ออ่อน และประมาณ 3 เดือน สำหรับไม้เนื้อแข็ง โดยพัน						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
	รอบส่วนรูปทรงถ้วยด้วยกาบ มะพร้าว จนมีใบแตกออกมา						
	● หากไม่มีโรงเรือน อาจพัดต้นไม้ไว้ ในที่ไม่มีแสงแดดจัดได้เช่นกัน						
	5) การปลูกต้นไม้						
	● เตรียมหลุมปลูกขนาด 1 x 1 x 1 เมตร						
	● รองฐานหลุม โดยเติมดินเดิมลงใน หลุมหนา 40 เซนติเมตร วางต้นไม้ ลงบนฐานดินที่เตรียมไว้ โดยให้ ส่วนปลายรูปทรงถ้วย อยู่ในระดับ เดียวกับปากหลุม						
	● เจือจางน้ำยาฆ่าเชื้อ (LYSOL SOLUTION) เทลงบนดินรูปถ้วย เพื่อป้องกันเชื้อรา แล้วเติมดินเดิม ลงในหลุม บดอัดเบาๆ จนระดับ ดินเสมอกัน						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	• สร้างขอบดินรัศมี 1 เมตร รอบ ต้นไม้ เพื่อช่วยกักเก็บน้ำให้กับ ต้นไม้ • ติดตั้งขาค้ำยันต้นไม้						
	6) การบำรุงรักษา • รดน้ำต้นไม้ที่นำไปปลูกในช่วงเช้า และช่วงเย็น • ดำเนินการฉีดพ่นน้ำ (ด้วยสปริง เกอร์) ตามแนวตั้งจากบนลงล่าง • ในเวลาประมาณ 1 เดือน หรือ มากกว่านั้น (ขึ้นอยู่กับชนิดของ ต้นไม้) ต้นไม้จะมีการผลิใบอ่อน ควรให้วิตามิน B-1 ในช่วงเช้าและ เย็น สัปดาห์ละ 2 ครั้ง • หลังจากครบ 1 เดือน ควรให้ปุ๋ย สูตร 15-30-15 • หากดินปลูกแข็ง เช่น ดินลูกรัง ทำ ให้น้ำยาก ควรใช้ท่อพีวีซี ขนาด เส้นผ่านศูนย์กลาง 2 ½ นิ้ว ความ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

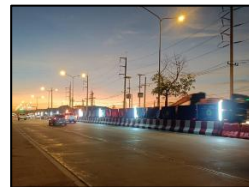
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการ ด้านพืชในระบบ นิเวศน์ (ต่อ)	ยาว 30 เซนติเมตร เจาะรูเส้นผ่าน ศูนย์กลาง 5 มิลลิเมตร ห่างจาก ปลายท่อ ประมาณ 10 เซนติเมตร ฝังลงในดิน เพื่อส่งน้ำผ่านทางท่อ ไปที่ราก ต้นไม้จะโตในระยะประมาณ 3 เดือน และโตเต็มที่ใน 1 ปี						
	3.2. การชักลากไม้นอกบัญชีหวงห้ามออก จากพื้นที่เขตทาง ดำเนินการตัดฟันต้นไม้นอกบัญชี ไม้หวงห้ามที่เหลือในเขตทางอีก จำนวน 500 ต้น และชักลากออกจาก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยนำเศษไม้ ทั้งหมดไปกองไว้ที่บริเวณจุดเก็บกอง ดินของ สำนักงานควบคุมโครงการ	●	ปัจจุบันทางโครงการได้มีการนำไม้นอก บัญชีที่มีการตัดฟัน ชักลากออกจากพื้นที่ โครงการแล้วเสร็จ	-	■	■	 การขนย้ายเศษกิ่งไม้

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติ ด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และ ผู้ใช้งาน	4.1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับ สถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง และแขวง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อ ร่วมกันจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง โดยดำเนินการดังนี้ 1). กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปิดกั้น พื้นที่ก่อสร้างโครงการเพื่อแยกเขต ออกจากพื้นที่ผิวจราจรของถนน เดิม โดยติดตั้งแผงกั้นจราจรด้วย รั้วคอนกรีตชั่วคราวที่มีผ้าใบ ส่วนบน ความสูงประมาณ 2 เมตร พร้อมติดตั้งไฟส่องสว่างแนวรั้ว พื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งเครื่องหมาย ชนิดสะท้อนแสงและไฟกระพริบ เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถ สังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนใน เวลากลางคืน	●	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จำกัดพื้นที่ก่อสร้าง ให้อยู่ภายในเขตทางด้วยแผงคอนกรีต และได้ติดตั้งผ้าใบบนแผงคอนกรีตรอบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันฝุ่นละออง ดิน ทราย กระจ่ายออกนอกบริเวณเขต ก่อสร้าง และอยู่ระหว่างการดำเนินการ ติดตั้งไฟส่องสว่างและไฟกระพริบบนแผง คอนกรีตให้ครบถ้วน	-	■	■	 ผ้าใบบนแผงคอนกรีต  ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติ ด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และ ผู้ใช้งาน (ต่อ)	2). กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้ง สัญญาณจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยงให้เป็นไปตาม มาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้ชุมชนตามแนวเส้นทาง และผู้ใช้งานสังเกตเห็นได้อย่าง ชัดเจน และใช้เส้นทางทั้งในเวลา กลางวันและเวลากลางคืนได้อย่าง ปลอดภัย โดยตำแหน่งติดตั้งป้าย สัญญาณและสัญญาณจราจร ก่อนถึงเขตก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อนสร้างได้ติดตั้งแผงคอนกรีต และป้ายจราจรบางส่วนเพื่อแยกเขตพื้นที่ ก่อสร้างออกจากพื้นที่จราจรบริเวณถนน ท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว โดยอยู่ระหว่าง การติดตั้งให้ครบถ้วน	-	■	■	 ผ้าใบบนแผงคอนกรีต

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

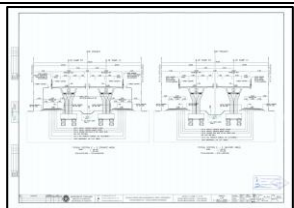
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติ ด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และ ผู้ใช้ทาง (ต่อ)	3). ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัด การจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้แผงคอนกรีตเพื่อแยกพื้นที่ ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และทางหลวง หมายเลข 3 แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 เป็นการก่อสร้าง แนวเส้นทางใหม่ (โครงสร้างทาง ยกระดับ) รวมถึงการปรับปรุงและ การขยายพื้นที่ด้านข้างของถนน ทั้งหมด และระยะที่ 2 เป็นการ ก่อสร้างและปรับปรุงพื้นที่ตรง กลางบนทางหลวงหมายเลข 3 สำหรับแสดงรายละเอียดการ จัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อทาง	●	ผู้รับเหมาก่อนสร้างได้ติดตั้งแผงคอนกรีต และป้ายจราจรบางส่วนเพื่อแยกเขตพื้นที่ ก่อสร้างออกจากพื้นที่จราจรบริเวณถนน ท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว โดยอยู่ระหว่าง การติดตั้งให้ครบถ้วนเมื่อดำเนินการ ก่อสร้างถึงในบริเวณนั้นๆ	-	■	■	 แผงคอนกรีตกั้นการจราจร

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และผู้ใช้งาน (ต่อ)	หลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยมีการขยายทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และก่อสร้างทางยกระดับซึ่งเป็นแนวเส้นทางใหม่ ส่วนรายละเอียดการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางหลวงหมายเลข 3 (ช่วงทางแยกต่างระดับ) โดยมีการขยายถนนบนทางหลวงหมายเลข 3 และก่อสร้างต่อทางแยกต่างระดับ						
	4.2. กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับ โดยจะออกแบบให้มีจุดกลับรถ รวมทั้งเปิดรับบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม และทางเข้า-ออกทุกแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่านเพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสามารถเดินทางระหว่าง พื้นที่สองฝั่งภายหลังเปิดใช้โครงการได้	●	กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบก่อสร้างให้มีถนนถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อม และจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง ซึ่งยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนบริการระดับดินและจุดกลับรถในปัจจุบัน	-	■	■	 ภาคผนวก ข-16 แบบก่อสร้างถนนระดับดิน

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติครบถ้วน ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติ ด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และ ผู้ใช้งาน (ต่อ)	4.3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มี สัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้ เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทาง หลวง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและ บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน และใช้เส้นทางในเวลากลางวันและ กลางคืนได้อย่างสะดวกและ ปลอดภัย และเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตราย โดยการกำหนดตำแหน่งติดตั้งป้าย สัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้อง ดำเนินการดังนี้						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติ ด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และ ผู้ใช้งาน (ต่อ)	1). ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือน งานก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้าง อยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มี ความระมัดระวังมากขึ้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้าย เตือนงานก่อสร้างที่ระยะ 1 กิโลเมตรก่อน ถึงพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	2). ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือน งานก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้าง อยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มี ความระมัดระวังมากขึ้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้าย เตือนงานก่อสร้างก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 300 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	3). ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือน งานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้าย เตือนงานก่อสร้างก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 150 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ



ปฏิบัติตามครบถ้วน



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่ปฏิบัติ



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การวิเคราะห์ประสิทธิผล



มีประสิทธิผล



ไม่มีประสิทธิผล



ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ



มีประสิทธิภาพ



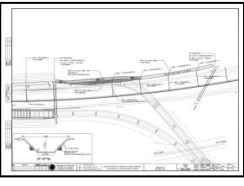
ไม่มีประสิทธิภาพ



ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และผู้ใช้งาน (ต่อ)	4). แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีตยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง แต่ปัจจุบันมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเฉพาะบริเวณที่มีถนนสาธารณะตัดผ่าน	-	■	■	 ไฟส่องสว่างบนแผงคอนกรีต
	5). ที่ระยะ 100 เมตร หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนสิ้นสุดเขตก่อสร้าง เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าสิ้นสุดเขตก่อสร้างแล้ว	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งสิ้นสุดเขตก่อสร้างหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	-	■	■	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
5. แผนปฏิบัติการด้านการควบคุมและการระบายน้ำ	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามขวางบริเวณแนวเส้นทางโครงการให้เหมาะสมตามที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ โดยใช้ท่อกลม (HDPE) ที่มีขนาด Ø 0.80 เมตร ร่องรับน้ำจากใต้สะพาน และระบายลงสู่รางระบายน้ำ ดาดคอนกรีต	⊗	ยังไม่มีมีการก่อสร้างระบบระบายน้ำ เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงการก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจะก่อสร้างระบบระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบไว้	-	⊗	⊗	 ภาคผนวก ข-20 แบบก่อสร้างรางระบายน้ำ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนปฏิบัติการด้าน การควบคุมและ การระบายน้ำ (ต่อ)	(Concrete Ditch Lining) สำหรับระบบ ระบายน้ำบริเวณโดยรอบโครงการ ได้ ออกแบบเป็นท่อลอดสี่เหลี่ยม (Box Culvert) ขนาดท่อ 1.50 x 1.50, 2.10 x 2.10, 2.40 x 2.40 เมตร ซึ่งมี ค่าส่วนเผื่อ ความปลอดภัย (Factor of Safety) ในระยะ ดำเนินการมากกว่า 1.0						
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน	6.1. กรมทางหลวงประสานงานกับ คณะกรรมการด้านโครงสร้าง พื้นฐานและการพัฒนาเมืองเพื่อ ขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกจังหวัดระยอง ทั้งแผนงาน การก่อสร้าง และลักษณะ งานที่จะ ดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือนก่อนเริ่ม การก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้ ประสานงานกับ คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาเมือง เพื่อขับเคลื่อนเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจังหวัดระยอง ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงาน ที่จะดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือนก่อน เริ่มการก่อสร้าง	-	■	■	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน (ต่อ)	6.2. กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ ชุมชน และผู้ใช้งานในพื้นที่ทราบก่อน เริ่มก่อสร้างโครงการ โดยใช้สื่อ ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้ 1). กรมทางหลวงต้องจัดประชุมก่อน ก่อสร้างโครงการ เพื่อชี้แจงแผนการ ก่อสร้างโครงการ มาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง ช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับ โครงการให้กับกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการพื้นที่อันเนื่องมาจากการ ได้รับผลกระทบ รวมถึงผู้ที่ดูแลแหล่ง ศิลปกรรม ในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	กรมทางหลวงมีการจัดประชุมก่อน ก่อสร้างโครงการ เพื่อชี้แจงแผนการ ก่อสร้างโครงการ มาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่องทางในการ ติดต่อสื่อสารกับโครงการ ให้กับ กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการ ในพื้นที่ศึกษา ได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	-	■	■	 การจัดประชุมชี้แจงโครงการ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ)	2). กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ • บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 • บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 3	●	ทางโครงการได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.186+600) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.191+300) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ แต่ยังไม่มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กม.147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.189+910) ตามที่มาตรการกำหนด	อยู่ระหว่างหารือในการสั่งผลิตและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด	☐	☒	 ป้ายบริเวณทางหลวงหมายเลข 7 กม.147+750  ป้ายบริเวณทางหลวงหมายเลข 3 กม.191+300  ป้ายบริเวณทางหลวงหมายเลข 3 กม.186+600

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสถานบินอุตะเกา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์และ รับเรื่องร้องเรียน (ต่อ)	6.3. การจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ โครงการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดทำแผน ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ ให้ประชาชน พื้นที่อันเนื่องมา หน่วยงาน ราชการ และสถานประกอบการใน พื้นที่ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 1 เดือน โดยชี้แจงถึงเหตุผลและความ จำเป็นของการพัฒนาโครงการ ขั้นตอน และระยะเวลาการดำเนินงานก่อสร้าง รวมทั้งช่องทางในการติดต่อหรือแสดง ความคิดเห็น โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ ประเภทแผ่นพับ แจก/ส่งถึงประชาชน ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 600 ชุด เพื่อเผยแพร่ข้อมูล ประชาชนในพื้นที่ตำบลสำนักทอง และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง ได้รับทราบข้อมูลโครงการและ การดำเนินงานก่อสร้าง ดังนี้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการแจก/ส่งแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียผ่าน Facebook : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อ สนามบินนานาชาติอุตะเกา	-	■	■	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน (ต่อ)	- จัดวางแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่ห้องการบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน และเทศบาลตำบลพลา จำนวน 100 ชุด/แห่ง รวมทั้งหมด 200 ชุด เพื่อแจกจ่ายให้กับประชาชนทั่วไปในช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ประสานงานผ่านผู้นำชุมชน/หมู่บ้านจำนวน 4 หมู่บ้าน หมู่บ้านละ 100 ชุด เพื่อดำเนินการแจกจ่ายแผ่นพับให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการจำนวนรวม 400 ชุด ดังนี้ - ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 3 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 3 บ้านสระแก้ว หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่ และหมู่ 8 บ้านเชิงเขา						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ



ปฏิบัติตามครบถ้วน



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่ปฏิบัติ



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การวิเคราะห์ประสิทธิผล



มีประสิทธิผล



ไม่มีประสิทธิผล



ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ



มีประสิทธิภาพ



ไม่มีประสิทธิภาพ



ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน (ต่อ)	- ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 1 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 2 บ้านจ่ารุง - แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ต้องมี เนื้อหาประกอบด้วยข้อมูลดังนี้ - ความเป็นมา และ วัตถุประสงค์ของโครงการ - ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ จากโครงการ - ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง - ขั้นตอนและระยะเวลา ดำเนินการก่อสร้าง - หน่วยงานรับผิดชอบ - มาตรการลดผลกระทบใน ระยะก่อสร้าง - ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของ โครงการ						

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ)	6.4. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย ต่างๆ เช่น เว็บไซต์โครงการไลน์ และ เพจเฟซบุ๊ก เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียผ่าน Facebook : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอุตะเกา	-	■	■	 โซเชียลมีเดียของโครงการ
	6.5. การรับเรื่องร้องเรียน 1). กรมทางหลวงจัดให้มีช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนในพื้นที่ 2 ช่องทาง ได้แก่ - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนหลักที่สำนักงานควบคุมโครงการ และสำนักงานก่อสร้างโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ	○	ปัจจุบันโครงการได้มีการจัดการรับเรื่องร้องเรียนชั่วคราวด้วยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ-ส่งเรื่องร้องเรียน โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์และช่องทางที่สามารถติดต่อได้ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน และรับเรื่องร้องเรียนจากการเข้าร้องเรียนด้วยตนเองโดยเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่หน้างานก่อสร้างโครงการและพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงาน โดยใน	-	□	⊗	 ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน (ต่อ)	- จัดให้มีกล่องรับความ คิดเห็นไว้ที่สำนักงาน ควบคุมโครงการ(หรือ สำนักงานก่อสร้างสนาม) องค์การบริหารส่วนตำบล สำนักท่อน เทศบาล ตำบลพลา เทศบาลเมือง บ้านฉาง และแขวงทาง หลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้ที่สามารถ ติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะ ดำเนินการก่อสร้าง และ กำหนดให้ผู้รับเหมาติดตาม ตรวจสอบข้อร้องเรียนจาก กล่องรับเรื่องร้องเรียนเป็น ประจำ		ส่วนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและตัว กล่องรับความคิดเห็น ปัจจุบันอยู่ ระหว่างการก่อสร้างและจัดซื้อให้ ครบถ้วน				

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติครบถ้วน ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ)	2). หลังจากได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบ/ผู้ร้องเรียน รับทราบโดยเร็ว ตามขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน	●	ทางโครงการได้มีการรับ ตรวจสอบ และแก้ไขเรื่องร้องเรียน รวมทั้งมีการบันทึกสถิติและข้อร้องเรียนต่างๆเป็นประจำทุกเดือน และมีการตอบกลับข้อร้องเรียนให้กับผู้ร้องอย่างเหมาะสม	-	■	■	 ภาคผนวก ข-3 เอกสารการแก้ไขเรื่องร้องเรียน
	6.6. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์เข้าพบปะผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อมูลปัญหาข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์เข้าพบปะผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อมูลปัญหาข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	-	■	■	 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน EIA	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทาง แก้ไข	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนการ ประชาสัมพันธ์ และรับเรื่อง ร้องเรียน (ต่อ)	6.7. กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ผล การติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ผ่านสื่อ ประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น ป้าย แผ่น พับ สื่อโซเชียลมีเดีย เป็นต้น อย่าง สม่ำเสมอ เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้ ทาง สามารถติดตามตรวจสอบ ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการมีการประชาสัมพันธ์ผลการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ครั้งที่ 1 ดำเนินการ เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ผ่านทาง Facebook ของ โครงการ	-	■	■	 โซเชียลมีเดียของโครงการ
	6.8. กรณีการก่อสร้างล่าช้า กรมทาง หลวงและผู้รับเหมาก่อสร้างต้อง ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนรับทราบ แผนการขยายเวลางานก่อสร้าง และรับฟังความคิดเห็นอย่าง ต่อเนื่องตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียนจนกว่าการ ก่อสร้างจะแล้วเสร็จ	⊗	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ตามระยะเวลาก่อสร้างที่กำหนด หาก การก่อสร้างล่าช้า โครงการจะ ดำเนินการประชาสัมพันธ์และรับฟัง ความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องตาม แผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่อง ร้องเรียนจนกว่าการก่อสร้างโครงการ จะแล้วเสร็จ	-	⊗	⊗	-

*สัญลักษณ์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติครบถ้วน	○ ไม่ปฏิบัติ	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	