

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

5.1. สรุปประเด็นมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน/ไม่ปฏิบัติ

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในระยะก่อสร้างได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติทั้งสิ้น 197 มาตรการ และแผนการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดแผนปฏิบัติที่ต้องดำเนินปฏิบัติทั้งหมด 4 แผน 20 มาตรการ โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

ตารางที่ 5-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่ครบถ้วน

มาตรการที่ไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางแก้ไข
1. มาตรการด้านทรัพยากรดิน		
1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันภายในพื้นที่โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร และบริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงและถังน้ำมันเครื่อง เพื่อกันไม่ให้ น้ำมันรั่วไหลกระจายลงพื้นที่โดยรอบ	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการก่อสร้างคันคอนกรีตโดยรอบถังเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร ซึ่งจะมีการก่อสร้างคันคอนกรีตภายในพื้นที่ด้วย	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงที่มีการเทพื้นคอนกรีตและยกขอบให้แล้วเสร็จ
2. มาตรการด้านสาธารณสุข		
1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และแจ้งเตือนซ้ำอีกครั้งก่อนการรื้อย้าย 3 วัน	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน แต่ยังไม่มีการแจ้งเตือนซ้ำ เนื่องจากยังไม่มีกรรื้อย้ายสาธารณูปโภค	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแจ้งเตือนล่วงหน้าอีกครั้งตามระยะเวลาที่กำหนดก่อนดำเนินการการรื้อย้าย
3. มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม		
1. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 1 แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับความคิดเห็นไว้ที่สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักทอง เทศบาลตำบลพลา แขวงทางหลวงระยอง และแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหา	อยู่ในระหว่างการก่อสร้างและจัดซื้อกล่องให้ครบถ้วน โดยปัจจุบันใช้งานพื้นที่บริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวเป็น ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนในบริเวณโครงการ	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งกล่องรับความคิดเห็นให้ครบถ้วนตามมาตรการ โดยในระหว่างที่ยังไม่ดำเนินการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียน ให้มีการโทรประสานกับองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักทอง เทศบาลตำบลพลา แขวงทางหลวงระยอง และแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาเพิ่มเติม

ตารางที่ 5-1 (ต่อ) สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่ครบถ้วน

มาตรการที่ไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางแก้ไข
3. มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		
2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (กม.147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวง หมายเลข 3 (กม.189+910) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ	ทางโครงการได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม. 186+600) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวง หมายเลข 3 (กม.191+300) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ แต่ยังไม่มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (กม.147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.189+910) ตามที่ มาตรการกำหนด	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ที่มี เนื้อหาครบถ้วนตามมาตรฐานของกรมทางหลวงให้ครบถ้วนตามจุดที่ กำหนดตามมาตรการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวง หมายเลข 3 (กม.186+600) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทาง หลวงหมายเลข 3 (กม.191+300
4. มาตรการด้านผู้ใช้ทาง		
1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ขนส่งให้ครบถ้วน	เมื่อถึงระยะเวลาดำเนินการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ด้านคมนาคมอย่างเคร่งครัดให้ครบถ้วน
5. มาตรการด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี		
1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้าน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และสุนทรียภาพอย่างเคร่งครัด	โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความ สั่นสะเทือน และสุนทรียภาพอย่างเคร่งครัด ยกเว้นการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ ในปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ยังไม่ถึง ระยะเวลาดำเนินการ	เมื่อถึงระยะเวลาดำเนินการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และ สุนทรียภาพอย่างเคร่งครัดให้ครบถ้วน สำหรับโครงการจะดำเนินการ แก้ไขข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ เมื่อได้ข้อสรุปในการปฏิบัติแล้วและจะ ดำเนินการติดต่อกลับทางผู้ส่งเรื่องเพื่อแจ้งผลอีกครั้ง

5.2. สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-เดือนมีนาคม พ.ศ. 2569 ของกรมทางหลวง ได้มอบหมายให้กลุ่มที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และกลุ่มที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ได้มอบหมายให้บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การคมนาคมขนส่ง การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5-2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ทั้ง 2 สถานี บริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 และบริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดให้ค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.33 มล/ลบ.ม. และกำหนดค่า PM ₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มล/ลบ.ม. ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ซึ่งกำหนดค่า NO ₂ (1 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความใน	-	-	-

ตารางที่ 5-2 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (ต่อ)		พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ซึ่งกำหนดค่า CO (1 ชั่วโมง) ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป			
2. ระดับเสียงและเสียงรบกวน	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ทั้ง 2 สถานี บริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 และบริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490 เทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 24 \text{ hours}}$) ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 24 \text{ hours}}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทั้ง 2 สถานี	-	-	-

ตารางที่ 5-2 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
3. ความสั่นสะเทือน	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีอาคารประเภทที่ 2	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 7-12 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ทั้ง 2 สถานี บริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 และบริเวณพื้นที่หมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490 พบว่า สถานีที่ 1 และสถานีที่ 2 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีอาคารประเภทที่ 2	-	-	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16ง ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำคลองบางไผ่ (บริเวณจุดระบายน้ำทั้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง) จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การเกษตร	-	-	-

ตารางที่ 5-2 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
5. การคมนาคมขนส่ง	-	จากผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (ระหว่างวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2568 -6 มีนาคม พ.ศ. 2569) สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งก่อสร้างชำรุดเสียหาย 1 ครั้งในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2569 และได้ดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรในส่วนที่ชำรุดแล้วอย่างเหมาะสม สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการในครั้งนี้ และจากการประเมินสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างในรายงานประเมินผลกระทบฯ : จากการคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ไม่สามารถทำการเปรียบเทียบได้เนื่องจากดัชนีที่ตรวจวัดไม่ตรงกัน จึงไม่สามารถระบุความสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้	-	-	-

ตารางที่ 5-2 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	-	จากการศึกษาการคาดการณ์ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง งานขุดดิน และงานทาง มีบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.147+750 เป็นการขยายช่องจราจรระดับดินเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรไปจนถึงบริเวณ กม. 148+328 หลังจากนั้นจึงเริ่มก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณ กม. 189+910 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการ ซึ่งมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ส่วนงานก่อสร้างทางยกระดับเป็นการก่อสร้างต่อม่อ และฐานรากโครงสร้าง มีจำนวนต่อม่อ 93 ต้น ส่วนการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ มีจำนวนต่อม่อ 43 ต้น โดยตะกอนดินที่เกิดจากกิจกรรมการเปิดหน้าดิน การขุดและ ถมดิน หากมีการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนัก อาจมีการชะล้างเศษดิน หิน และทราย ลงไปสะสมและทับถมในระบบ ระบายน้ำริมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ระบบระบายน้ำเดิมเกิดการตื้นเขิน หรือ	-	-	-

ตารางที่ 5-2 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ	เอกสารอ้างอิง
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)		อุตตันจนกระทั่งเกิดปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวทางได้ ซึ่งจากผลการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ (เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 และ มีนาคม พ.ศ. 2569) ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังและปัญหาการระบายน้ำบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
7. เศรษฐกิจ-สังคม	-	ยังไม่มี การดำเนินการติดตามตรวจสอบในด้านการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในครั้งนี้ (ตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569) โดยการติดตามตรวจสอบโดยการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์ มีแผนจะดำเนินการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับถัดไป สำหรับการติดตามสถิติการรับเรื่องร้องเรียนและบริหารจัดการเรื่อง ดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568-มีนาคม พ.ศ. 2569 พบเรื่องร้องเรียน จำนวน 8 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ จำนวน 7 เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการส่งหนังสือตอบกลับที่ปรึกษาโครงการ เพื่อสรุปการดำเนินการ จำนวน 1 เรื่อง	-	-	-

5.3. ข้อเสนอแนะ

5.3.1. ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

ไม่มีข้อเสนอแนะ

5.3.2. ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต)

ไม่มีข้อเสนอแนะ

5.3.3. ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไป

รายละเอียดของมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัดมาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบ โดยมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องติดตามตรวจสอบรวม 7 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะถัดไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะ	จำนวนอย่างน้อยที่สุด			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
		สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1) คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Particulate Matter less than 10 microns: PM₁₀) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) - ทิศทางและความเร็วลม (WD and WS)	ระยะก่อสร้าง	2	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	- ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ - ช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 - ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490
2) เสียง - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (Leq 8 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hour) - ระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)	ระยะก่อสร้าง	2	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 - ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490
3) ความสั่นสะเทือน - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity; PPV) ในหน่วย มม./วินาที - ความถี่ (Frequency) ในหน่วยเฮิรต (HZ)	ระยะก่อสร้าง	2	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+115 - ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490

ตารางที่ 5-3 (ต่อ) สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะถัดไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะ	จำนวนอย่างน้อยที่สุด			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
		สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4) คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ (Temperature) - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น (Turbidity) - ความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ความเค็ม (Salinity) - ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ (DO; Dissolved Oxygen) - ความเป็นกรด-ด่าง (pH; Acidity) - ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD; Biological Oxygen Demand) - ปริมาณของแข็งทั้งหมด (TS; Total Solid) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS; Suspended Solid) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphorus) - ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) - แอมโมเนีย-ไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen) - โคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Total Coliform Bacteria) - ฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria)	ระยะก่อสร้าง	1	1 วัน	2 ครั้ง/ปี	- ฤดูแล้ง - ฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	ลำรางสาธารณะ (บริเวณจุดระบายน้ำทั้งจากบ้านพักคนงาน)
5) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ - ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ เพื่อตรวจสอบการอุดตันและการกีดขวางการระบายน้ำ - สำรวจสภาพปัญหาน้ำท่วมขังตลอดแนวก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	-	-	3 เดือน/ครั้ง	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	ทางระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 5-3 (ต่อ) สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะถัดไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะ	จำนวนอย่างน้อยที่สุด			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
		สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
6) การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและผู้ใช้ทาง ■ ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของทางหลวงพิเศษ ■ ระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ■ บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ	ระยะก่อสร้าง	-	-	■ 1 ครั้ง/เดือน ■ ทุกครั้งที่เกิดเหตุ	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง
7) เศรษฐกิจ-สังคม 7.1) การสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม ■ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ■ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ■ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง ■ ความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้าง ■ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ระยะก่อสร้าง	-	-	1 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางทั้งสองข้าง โดยกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ■ ผู้นำชุมชน ■ ครุว์เรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ■ สถานประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา
7.2) การติดตามสถิติ และการบริหารจัดการรับเรื่องร้องเรียน ■ รวบรวมสถิติการรับเรื่องร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกเดือนจากช่องทางรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ และของกรมทางหลวง ■ การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนและการป้องกันแก้ไข ผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ	ระยะก่อสร้าง	-	-	1 ครั้ง/เดือน	ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	■ พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ■ หน่วยงานราชการ ■ ผู้ใช้ทาง