



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการ : โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12

แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 - มิถุนายน พ.ศ.2569



เสนอโดย



บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด

กรกฎาคม 2569

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ**

ชื่อโครงการ : โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

สถานที่ตั้งโครงการ : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ตำบลแหลมบัว
อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (บริเวณ กม.23+500
ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-
กาญจนบุรี)
จุดสิ้นสุดที่ กม.119+000 บ้านท่าตันโพร้ ตำบลท่าคอย อำเภotáยง จังหวัดเพชรบุรี
ระยะทาง รวม 119.37 กิโลเมตร

แนวเส้นทางปัจจุบัน : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ตำบลแหลมบัว
อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (บริเวณ กม.23+500
ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี)
จุดสิ้นสุดที่ กม.9+856 ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
ระยะทาง รวม 9.856 กิโลเมตร

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ที่อยู่ : 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6777

จัดทำโดย : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการผ่านการพิจารณา : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555

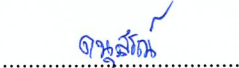
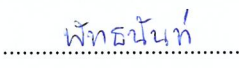
หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ

วันที่ 31 กรกฎาคม 2564

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ฉบับประจำเดือน

- (✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
() อื่นๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ/ ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสวาทนันทน์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวพัทธนันท์ ไชยผารุสกะนาวิน		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

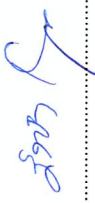


(นายพนัส กมลพนัส)

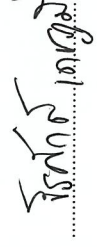
กรรมการผู้จัดการ



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพัส - วท.บ. (สาธิตการสอน) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นายสมชาย ธนวิบูลเศรษฐ์ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทางทะเล) - วท.ม. (สาขาวิศวกรรมศาสตร์และชายฝั่ง)	ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด 7 พหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	10	
3	นายศรัคดิ์ แก้วแบน - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา) - วศ.ม. (การจัดการงานวิศวกรรม)	วิศวกรงานทาง	บริษัท ชิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	6	
4	นางสาวสมภาพร สุดเดช - วศ.บ. (วิศวกรรมขนส่ง) - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา) - วศ.ม. (วิศวกรรมขนส่ง)	วิศวกรขนส่งและจราจร	บริษัท ชิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	6	
5	นายคิลปัย ถิรวิทยาคม - วศ.บ. (วิศวกรรมทรัพยากรน้ำ) - วศ.ม. (สุขภาพ) - Doctor of Philosophy In Management (Ph.D)	วิศวกรชลศาสตร์และการระบายน้ำ	บริษัท ชิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	6	
6	นายณัฐพล หิมะเจริญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วท.ม. (สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด 7 พหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	6	
7	นายพีระ เดชอุดม - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด 7 พหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	6	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
8	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิษิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ป.ร.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	6	
9	นายกฤตยชล ทองธรรมสภิต - วท.บ. (การบริหารธุรกิจเกษตร) - บ.ร.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ-สังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
10	นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาหรณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซิลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	4	
11	นางสาวปิณดา มุลละ - ว.ศ.บ. (วิศวกรรมจราจรและขนส่ง) - ว.ศ.ม. (วิศวกรรมจราจรและขนส่ง)	ผู้เชี่ยวชาญวิศวกรรมทาง	บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	4	
12	นายจิรศักดิ์ เดชภูมิ - ว.ศ.บ. (วิศวกรรมขนส่ง) - ว.ศ.ม. (วิศวกรรมโยธา)	ผู้เชี่ยวชาญขนส่งและจราจร	บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	4	
13	นายธราธิป บุญเสริม - ว.ศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	ผู้เชี่ยวชาญศิลปศาสตร์และการระบายน้ำ	บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400	4	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
14	นางสาวนภัสวรรณ แสงทับทิม - วท.บ. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม) - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด 7 พหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	4	
15	นายศุภชัย สุพรรณ - วท.บ. (สาขาเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมและการจัดการ ทรัพยากร)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสั่นสะเทือน	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด 7 พหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	4	
16	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	
17	นางสาวพัทธนันท์ ไชยผาสกะนาวัน - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	
18	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
19	นางสาวชลธิชา อ่อนนิมพิล - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
20	นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ ภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	

โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	II
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	IV
สารบัญภาพ	V
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-3
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-4
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-4
1.5 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	1-6
1.6 ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	1-6
1.7 ขอบเขตการศึกษา	1-14
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 ที่ตั้งโครงการ	2-1
2.2 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-2
2.2.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
2.2.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-5
2.2.3 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-7
2.3 สถานะโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	2-8
บทที่ 3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
3.1 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	3-2
3.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-4
3.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-35

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-4
4.2.1 ระดับเสียง	4-4
4.2.2 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	4-11
4.2.3 การคมนาคมขนส่ง	4-17
4.2.4 เศรษฐกิจสังคม	4-20
4.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	4-31
บทที่ 5 สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ	5-1
5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.1.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-3
5.2 ข้อเสนอแนะ	5-4
5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ	5-4
5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไปของโครงการ	5-4
5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่ต้องจัดทำรายงาน EIA ในอนาคต	5-4

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ภาคผนวก ข	ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ข-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
ตารางที่ 1.5-1	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง
ตารางที่ 1.6-1	การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
ตารางที่ 1.7-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
ตารางที่ 2.2-1	รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 2.2-2	ทางบริการของโครงการ
ตารางที่ 3-1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 3.1-1	การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ.2569
ตารางที่ 3.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของมาตรการทั่วไป
ตารางที่ 3.2-2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569
ตารางที่ 3.2-3	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ
ตารางที่ 3.2-4	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569
ตารางที่ 3.2-5	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง
ตารางที่ 3.2-6	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569
ตารางที่ 3.3-1	การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ตารางที่ 4.2.1-1	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง
ตารางที่ 4.2.2-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ตารางที่ 4.2.3-1	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ตารางที่ 4.2.4-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม
ตารางที่ 4.2.4-2	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (M8)
ตารางที่ 5.1.1-1	สรุปผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ตารางที่ 5.1.1-2	สรุปผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1	แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
รูปที่ 2.2-1	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
รูปที่ 2.2-2	รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรองและทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม - ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 4.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง (M8)
รูปที่ 4.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดูจินดา
รูปที่ 4.2.1-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดูจินดา
รูปที่ 4.2.4-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ (M8)

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.2-1	รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง
ภาพที่ 2.2-2	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริง
ภาพที่ 2.2-3	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริง
ภาพที่ 2.3-1	สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ
ภาพที่ 2.3-2	งานก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางแก้ว
ภาพที่ 3.2-1	หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ในระยะดำเนินการ
ภาพที่ 3.2-2	หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ในระยะก่อสร้าง
ภาพที่ 4.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง
ภาพที่ 4.2.3-1	สภาพผิวจราจรอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่าง

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษ สายนครปฐม-ชะอำ (M8) เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั่วประเทศ 13 เส้นทาง ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2540 เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเชื่อมโยงสู่จังหวัดในภาคใต้ ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม (ปัจจุบัน คือทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) ที่จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่อำเภอท้ายาง จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร ที่เป็นช่วงถัดไปของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 จึงเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม.23+500 ของ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอท้ายาง จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ต่อมา กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งในขณะที่มีการสำรวจและออกแบบได้มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนจากในระยะศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในขณะนั้น ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2556 โดยแบ่งการสำรวจและออกแบบรายละเอียดออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 จาก กม.0+000 ถึง กม.73+000 และตอนที่ 2 จาก กม.73+000 ถึง กม.119+000

ในปีพ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางบางส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) (กม.0+000 ถึง กม.9+856) (ดังรูปที่ 1.1-1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338

ส่วนแนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ช่วงระหว่าง กม.9+855-กม.119+000 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม.9+855 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอท้ายาง จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจาก

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ปัจจุบัน โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ได้ดำเนินการก่อสร้าง ช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 แล้วเสร็จ และเปิดให้บริการช่วง กม.0+000 ถึง กม.6+400 ซึ่งสามารถเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางสีชะทอง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2568 โดยได้เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 และจากการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) พบว่า มีการก่อสร้างองค์ประกอบเพิ่มเติมจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ การก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางแก้ว ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2569

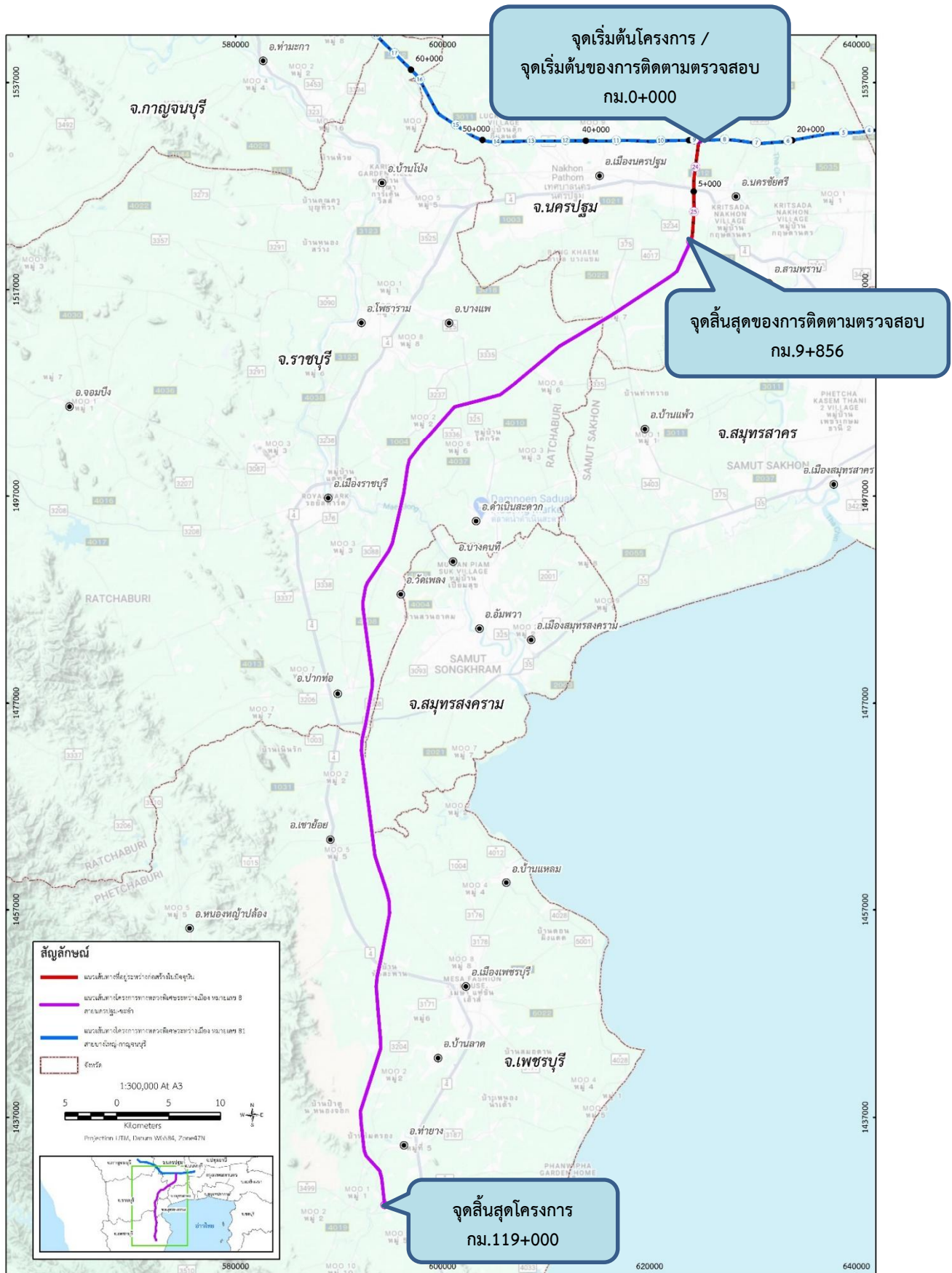
1.2 เหตุผลและความจำเป็น

เนื่องจากกรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 และเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงาน EIA ที่กำหนดให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) เท่านั้น รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด

โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้จ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ในระยะที่ผ่านมา			
บริษัทที่ปรึกษา	เริ่มต้นสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	ตุลาคม พ.ศ.2559	ตุลาคม พ.ศ.2561	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	มีนาคม พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2566	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	มีนาคม พ.ศ.2566	มีนาคม พ.ศ.2568	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 4)

กรมทางหลวงจึงจะได้ดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริงและยังเป็นการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ อีกทั้งยังเป็นการศึกษาความเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากลและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป



รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องในระยะดำเนินการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มที่ปรึกษา 3 บริษัท ประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ถึง วันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2571 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 720 วัน

1.3 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 9.856 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่รวม 10 ชุมชน ในตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง และตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม แสดงดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1

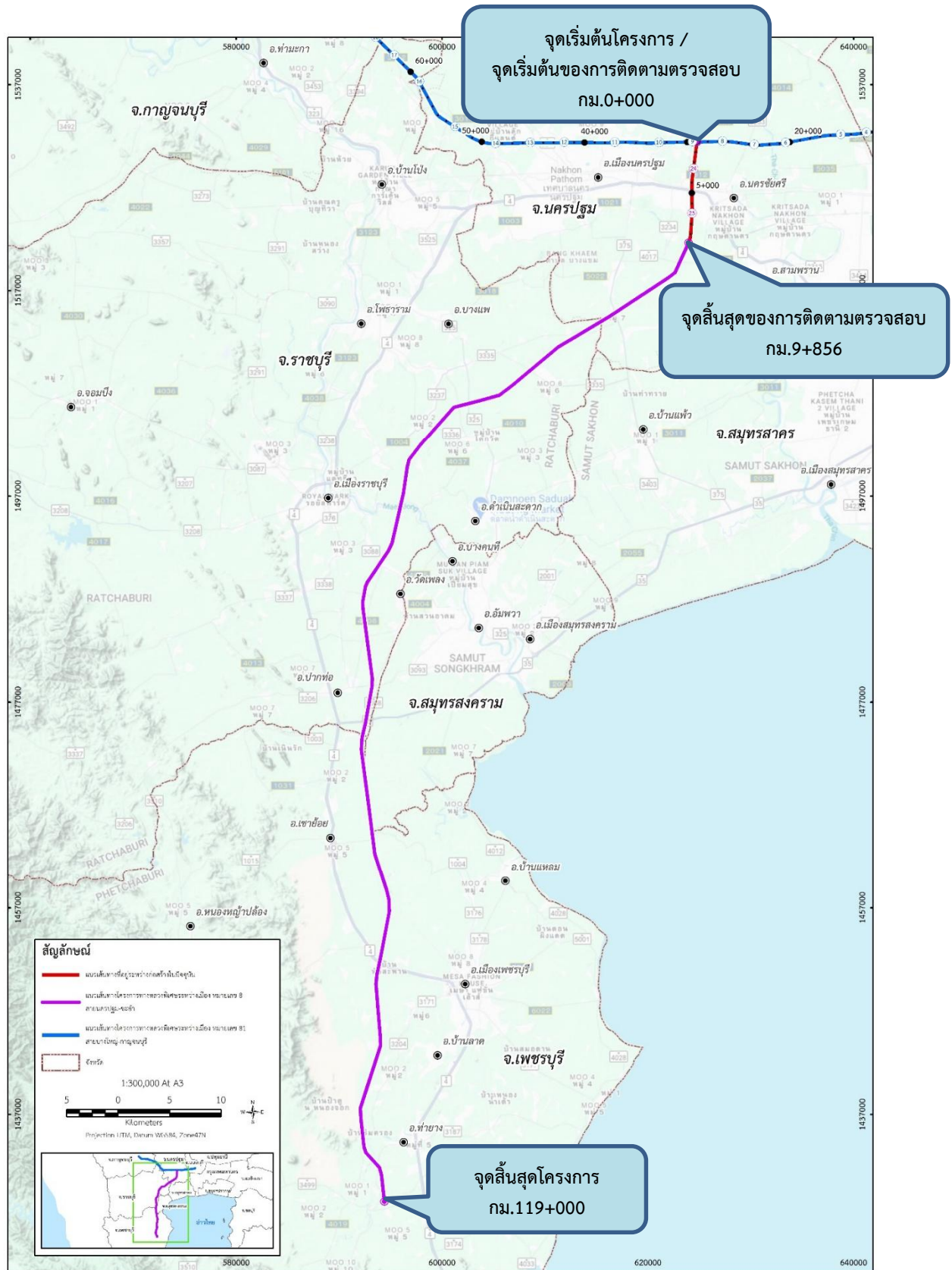
ตารางที่ 1.4-1			
พื้นที่ศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท่าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 3 บ้านกลาง หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	10 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566

1.5 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

บริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง รวมทั้งหมด 5 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน จำนวน 2 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1	
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง	
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
ศาสนสถาน	
1	วัดหลวงประชาบุรณะ
2	วัดน้อยเจริญสุข
สถานพยาบาล	
3	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร
สถานศึกษา	
4	โรงเรียนพลอยจตุรจินดา
5	โรงเรียนวัดน้อย



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.6 ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ พบว่า โครงการมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐ ดังต่อไปนี้

- 1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560
- 2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549
- 3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
 - 3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561
 - 3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
 - 3.3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2568
- 4) พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และพระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560
- 5) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560
- 6) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565
- 7) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562

โดยมีรายละเอียดการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 1.6-1

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 ▪ มาตรา 47 (2) ▪ มาตรา 48	การพัฒนาโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร สู่ภาคตะวันตก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยาศึกษาโครงการ เพื่อนำเสนอต่อ สผ. ก่อนดำเนินการ ซึ่งได้มีการดำเนินการตามลำดับดังนี้ ▪ กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด ซึ่งกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2559 จึงถือว่ากรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายที่กำหนด	-

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 - มาตรา 19 - มาตรา 25 - มาตรา 28 - มาตรา 35 - มาตรา 37 - มาตรา 48	กรมทางหลวงได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด ตั้งแต่ในขั้นตอนการวางแผนโครงการ โดยมีการศึกษาความเหมาะสม เพื่อออกแบบรายละเอียด และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและองค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับในช่วงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการก่อสร้างแนวเส้นทางตามที่ได้ออกแบบไว้ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวทุกประการ ปัจจุบันได้เปิดให้บริการตลอดแนวเส้นทางโครงการเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2568 และได้เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 จึงนับได้ว่าเป็นไปตามที่กฎหมายระบุขอบเขต และหน้าที่รับผิดชอบไว้ทุกประการ	-
3. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 - มาตรา 32 - มาตรา 34 - มาตรา 47 - มาตรา 49 - มาตรา 51/5	จากการทบทวนแนวทางการดำเนินงานของโครงการ ตั้งแต่ในระยการวางแผนโครงการ พบว่า โครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด และ บริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น 720 วัน จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด	-

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561	กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) นอกจากนี้ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ โดยได้นำเสนอรายงานฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2568 ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	 โครงการฯ สายนครปฐม-ชะอำ หนังสือนำเสนอรายงานฯ ฉบับเดือน มีนาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ต่อ สผ.
3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561		
3.3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2568		

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
4. พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 ▪ มาตรา 18 ▪ มาตรา 19 ▪ มาตรา 20 ▪ มาตรา 25 ▪ มาตรา 26 ▪ มาตรา 27	ปัจจุบัน กรมทางหลวงโดยเอกชนร่วมลงทุน ได้จัดให้มีการตรวจสอบดูแล บำรุงรักษา แนวเส้นทางโครงการ และอุปกรณ์งานทางต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ รวมทั้งช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการควบคุมไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการกำกับและควบคุมคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อน หรือรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่าสอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	-
5. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560 ▪ มาตรา 13 ▪ มาตรา 29 ▪ มาตรา 30 ▪ มาตรา 33 ▪ มาตรา 34	กรมทางหลวงโดยเอกชนร่วมลงทุน มีการตรวจสอบ ไม่พบเศษวัสดุ สิ่งปฏิกูล มูลฝอย ตกหล่นบนผิวจราจร หรือลงบนทางน้ำ โดยเอกชนร่วมลงทุน เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาพื้นที่โครงการ จึงถือว่า กรมทางหลวงมีการดำเนินการสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด	 สภาพแนวเส้นทาง

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
6. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565 กฎหมายฉบับนี้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การจำกัดความเร็วรถ การขับรถ ลักษณะรถฉุกเฉิน การลากรถหรือจูงรถ อุบัติเหตุ นอกจากนี้กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดลักษณะและการใช้รถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถจักรยานยนต์รถบรรทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ รวมถึงคนเดินเท้า สัตว์และสิ่งของในทาง รถม้า เกวียนและเลื่อน บทกำหนดโทษ และอื่นๆ	กรมทางหลวงโดยเอกชนร่วมลงทุน เป็นผู้ดำเนินการบำรุงรักษา และติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร และป้ายแนะนำเส้นทาง ซึ่งได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จ ส่วนการควบคุม กำกับ ดูแล และจัดการจราจร ให้ผู้ใช้เส้นทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ อย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีความสอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว	 ป้ายบอกทาง  ป้ายจำกัดความเร็ว

ตารางที่ 1.6-1 การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)		
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
7. พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ▪ มาตรา 22 ▪ มาตรา 23 ▪ มาตรา 24 ▪ มาตรา 25 ▪ มาตรา 26 ▪ มาตรา 27 ▪ มาตรา 30 ▪ มาตรา 31 ▪ มาตรา 32 ▪ มาตรา 33 ▪ มาตรา 34 ▪ มาตรา 35 ▪ มาตรา 36	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ มีการรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลอื่น โดยเฉพาะข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งมีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเฉพาะเท่าที่จำเป็น รวมทั้งมีการสอบถามความยินยอมในการอนุญาต หรือไม่อนุญาตให้เปิดเผยข้อมูล ก่อนดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน และมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	-

1.7 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **ขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 3 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ “ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ.2565 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2568 ลงวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568” รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่าง ๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา รวมถึงตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบ การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งที่ใช้และไม่ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข แผนการติดตามตรวจสอบ และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องสรุปผลออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลสนับสนุนไว้อย่างชัดเจน

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวนและติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางหลวง โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการและการศึกษานี้ รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรคและ/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ด้วยอย่างชัดเจน

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการจริง เปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่น ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาของโครงการ กับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้

ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรม ประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ให้ ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถ ปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผน ปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการ ตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาตามขอบเขตที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.7-1

ตารางที่ 1.7-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ระดับเสียง ■ L_{eq} (24 ชม.) ■ L_{max} ■ L_{dn} ■ L_{90}	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูฝน ■ ฤดูแล้ง	■ โรงเรือนพลอย จาตุรจินดา (กม.6+091)
2. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ■ ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ■ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ■ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขัง ■ การสะสมของดินตะกอนและวัชพืช ในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำ สะพาน ท่อลอด	-	-	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูฝน (พ.ค.-ต.ค.) เดือนละ 1 ครั้ง ■ ฤดูแล้ง (พ.ย.-เม.ย.) ปีละ 2 ครั้ง	■ อาคารระบายน้ำ ทาง ระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอด และ ทางเชื่อม
3. การคมนาคมขนส่ง ■ สภาพการชำรุดเสียหายตลอดแนว เส้นทางโครงการ และอุปกรณ์งานทาง รวมถึงปริมาณจราจร ■ สถิติอุบัติเหตุ	-	-	2 ครั้ง/ปี	-	■ ตลอดแนวเส้นทาง โครงการ
4. เศรษฐกิจสังคม ■ การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือนเปรียบเทียบก่อนและ หลังมีโครงการ ■ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจาก โครงการ ■ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ■ ทักษะและความคิดเห็นต่อโครงการ ■ ปัญหาที่ได้รับและข้อเสนอแนะ	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	ในระยะ 500 เมตรจาก แนวเส้นทางโครงการ ■ กลุ่มผู้นำชุมชน ■ พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม ■ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม ■ หัวหน้าครัวเรือน ผู้ถูกรื้อย้าย

ตารางที่ 1.7-1 (ต่อ)					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - การใช้พื้นที่ในเขตทาง - ความพอเพียง ความต้องการ และ ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ที่ดิน	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

4.1) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดเก็บตัวอย่าง เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นต้น โดยใช้แผนที่ประกอบคำบรรยาย รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบของจุดเก็บตัวอย่าง รวมถึงโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม โครงการปรับปรุงหรือก่อสร้างอื่นๆ เป็นต้น

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้น ๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีถัด ๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้น ๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันที่

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

2.2 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

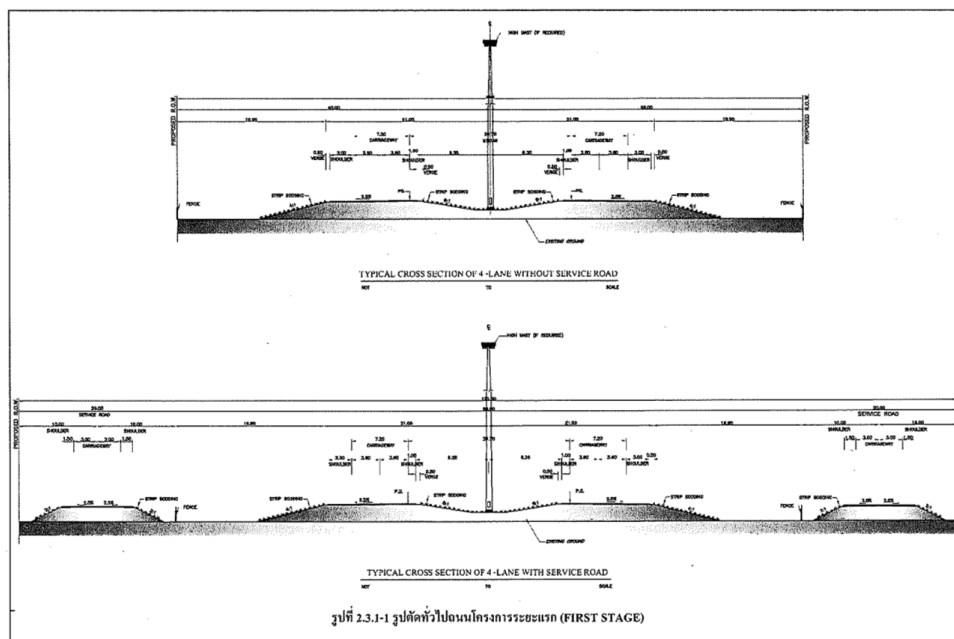
2.2.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (Spur Line) แนวเส้นทางก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ครึ่งนี้ ซึ่งมีจุดเริ่มต้น ที่บริเวณ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับ ชุมทางนครชัยศรี ซึ่งช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร จัดอยู่ในตอนที่ 1 ของแผนพัฒนาแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งได้มีการออกแบบรูปแบบการก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระดับพื้น จำนวน 2 รูปแบบ คือ (รูปที่ 2.2-1)

1.1) รูปแบบที่ 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีทางบริการบนเขตทางปกติ 80 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้ เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น โดยรูปแบบนี้ ใช้ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ที่ไม่มีชุมชนอาศัยอยู่สองข้างทาง และมีโครงข่ายถนนในท้องถิ่นน้อย

1.2) รูปแบบที่ 2 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีทางบริการข้างละ 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 120 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้ เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น โดยรูปแบบนี้ ใช้ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ราบ และพื้นที่เนินที่มีชุมชนกระจายอยู่ทั่วไปสองข้าง และมีโครงข่ายถนนในท้องถิ่นมาก



รูปที่ 2.2-1 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

2) โครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางยกระดับ และอาคารระบายน้ำ

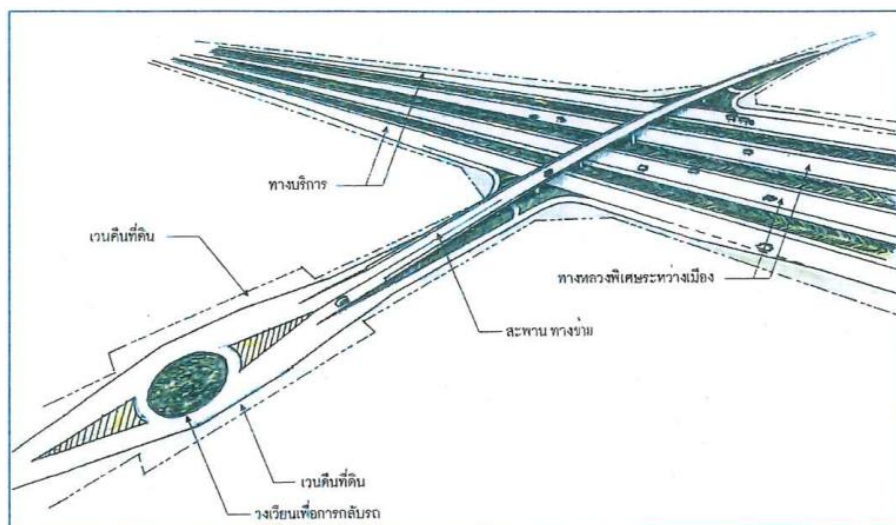
2.1) โครงสร้างสะพาน

(1) สะพานขนาดใหญ่ (Long Span Bridge) : เป็นสะพานสำหรับทางแยกต่างระดับทางยกระดับ ทางข้าม และสะพานข้ามแม่น้ำ ลำคลองขนาดใหญ่ มีรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้โดยก่อสร้างสะพานเพิ่มตรงกลางอีก 1 ตัว

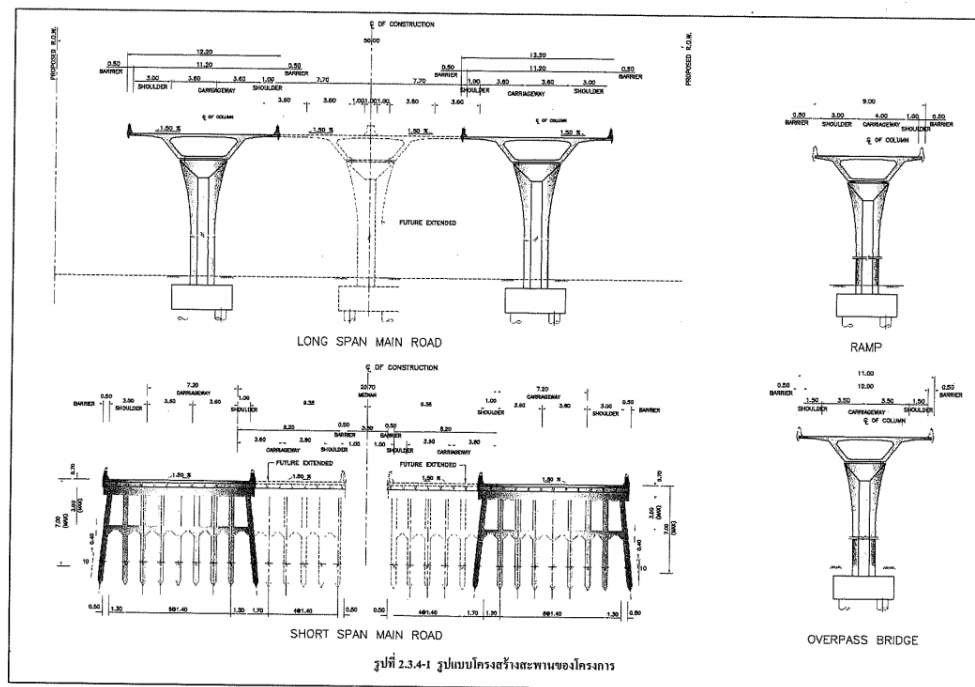
(2) สะพานขนาดเล็ก (Short Span Bridge) : เป็นโครงสร้างสะพานตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง ความยาวช่วงสะพาน (Span) ไม่เกิน 20.0 เมตร ความสูงไม่เกิน 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้ โดยขยายความกว้างของสะพานทั้งสองตัวเข้าด้านใน รูปแบบนี้ใช้ก่อสร้างข้ามลำน้ำขนาดเล็ก และถนนสายย่อยที่ไม่ต้องการช่องลอดสูงมากนัก

แนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีโครงสร้างสะพานทั้งสิ้น 5 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	รายละเอียด	รูปแบบ
1. ถนนโครงการฯ ยกยกระดับข้ามถนนท้องถิ่น			
1.1	กม.1+750	คลองท้องไทร / ถนนเลียบริมคลองท้องไทร	สะพานขนาด 20 x 30 เมตร = 600 เมตร
1.2	กม.3+930 กม.4+500 กม.4+780	คลองชลประทาน คลองเลียบริมทางรถไฟ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4	สะพานขนาด 50 x 30 เมตร = 1,500 เมตร
1.3	กม.6+760 กม.6+910 กม.7+175	คลองบางแก้ว ถนนเลียบริมคลองบางแก้วฝั่งซ้าย ถนนเลียบริมคลองบางแก้วฝั่งขวา	สะพานขนาด 16 x 30 เมตร = 480 เมตร
2. ทางท้องถิ่นยกระดับข้ามถนนโครงการฯ			
2.1	กม.2+350	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3233	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร
2.2	กม.9+330	ถนนลาดยาง	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร

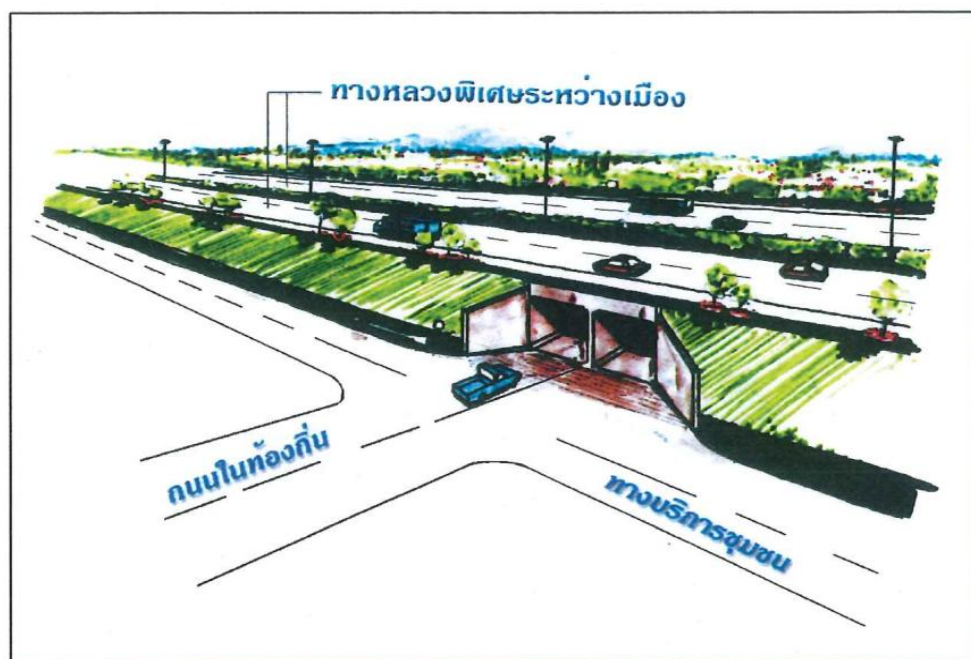


รูปที่ 2.2-2 รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรองและทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass)
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2.2-3 รูปแบบโครงสร้างสะพาน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรณีทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม ลอดใต้แนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 2.2-4 โดยแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000



รูปที่ 2.2-4 รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2) ระบบระบายน้ำ

แนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีอาคารระบายน้ำรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สะพาน จำนวน 3 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.2-1

3) ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)

ช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ไม่มีการก่อสร้างอาคารเก็บค่าผ่านทาง

4) พื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษและพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ

ช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ไม่มีการก่อสร้างศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ / พื้นที่บริการทางหลวง

2.2.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

มีรูปแบบการก่อสร้างทางหลวงพิเศษทั่วไป กรณีมีทางบริการข้างละ 2 ช่องจราจร ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังภาพที่ 2.2-1



บริเวณ กม.2+800

ภาพที่ 2.2-1 รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง

2) โครงสร้างสะพาน

2.1) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) : มีพื้นเป็นแบบลาดยาง (Asphalt) มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 11.75 เมตร และมีความกว้างรวมไหล่ทางเท่ากับ 12 เมตร มีโครงสร้างด้านล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร ดังภาพที่ 2.2-2



บริเวณ กม.2+338 (ทางหลวงชนบท นฐ.1012)

ภาพที่ 2.2-2 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริง

2.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) : รูปแบบโครงสร้างที่ใช้เพื่อข้ามทางหลวง รวมทั้งอุปสรรคต่างๆ ในแนวเส้นทาง โดยรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป ดังภาพที่ 2.2-3



บริเวณ กม.4+780 (ทางหลวงหมายเลข 4)

ภาพที่ 2.2-3 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริง

2.3) ทางลอด (Underpass) : มีการก่อสร้างทางลอดแบบท่อดลอดเหลี่ยม ขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000

2.4) ทางบริการ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้จัดให้มีทางบริการ เป็นระยะๆ รายละเอียดดังตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 ทางบริการของโครงการ				
Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
2+145	2+807	LT	1+119	1+780
0+000	1+453	RT	1+225	1+700
0+000	2+144	LT	1+820	3+960
0+000	2+181	RT	1+735	3+916
0+423	1+613	RT	5+612	6+800
0+000	1+555	LT	5+194	6+750

2.2.3 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ มีรายละเอียดดังนี้

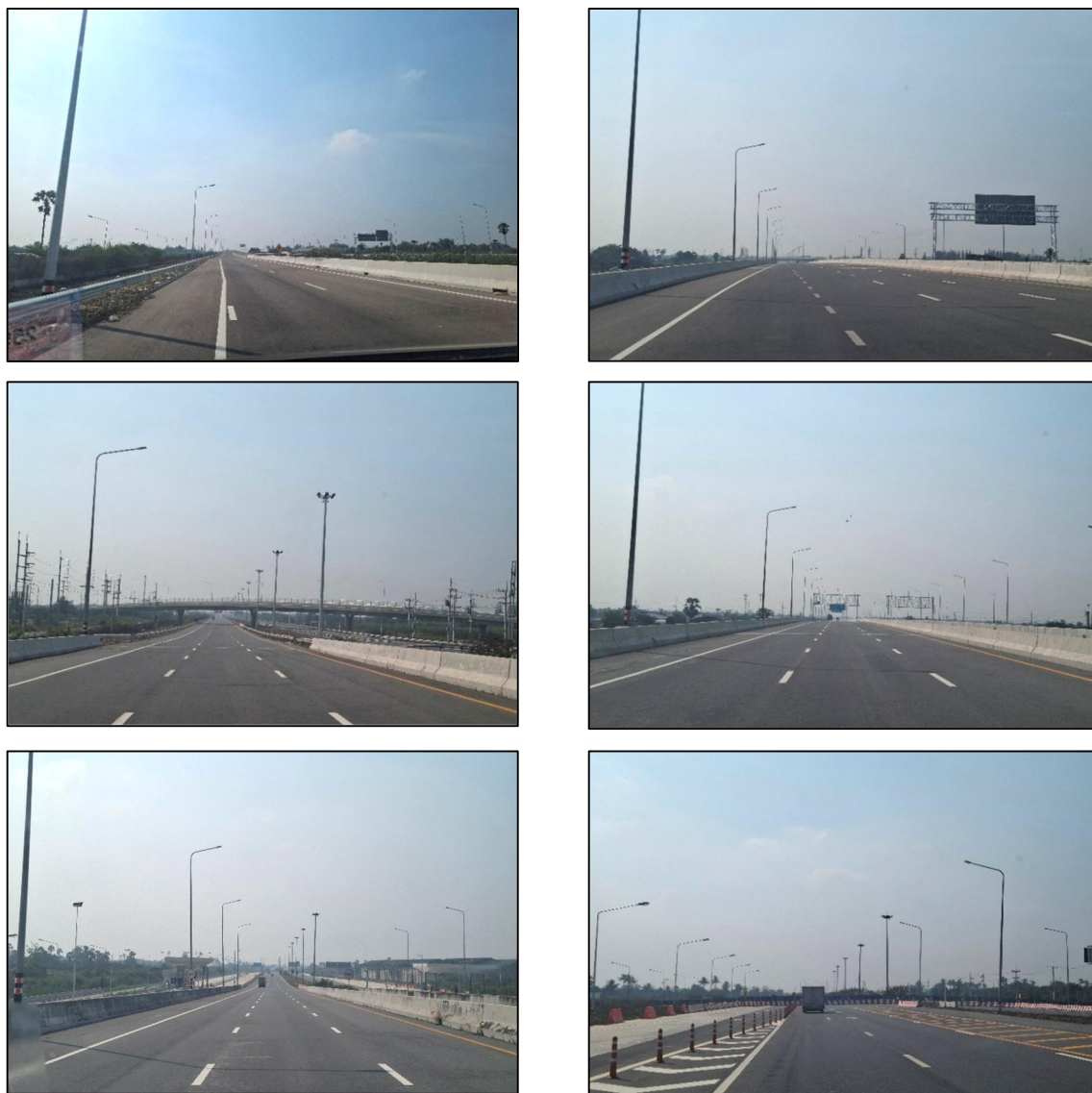
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบในปัจจุบัน
1.รูปแบบทางหลวงโครงการ	
1.1 กรณีมีทางบริการ	รูปแบบก่อสร้างจริงรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
2. โครงสร้างสะพาน	
2.1 สะพานขนาดใหญ่	
1) กม.1+750 ถนนเลียบริดจทางรถไฟ	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน บริเวณ กม.0+446 ถึง กม.0+706 (Spur line) จาก 5.5 เมตร เป็น 6.0 เมตร
2) กม.2+338 ทางหลวงชนบทหมายเลข นธ.1012	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน บริเวณ กม.2+350 จากเดิม 4.65 เมตร เป็น 5.50 เมตร
3) กม.3+930 คลองชลประทาน, กม.4+500 คลองเลียบริดจทางรถไฟ และ กม.4+780 ทางหลวงหมายเลข 4	ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามคลองชลประทาน จาก 30 เมตร เป็น 35 เมตร และปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามทางรถไฟ จาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร
4) กม.6+910 (ถนนเลียบริดจทางรถไฟบางแก้วฝั่งซ้าย) และ กม.7+175 (ถนนเลียบริดจทางรถไฟบางแก้วฝั่งขวา)	รูปแบบก่อสร้างจริงรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
2.2 สะพานขนาดเล็ก	รูปแบบก่อสร้างจริงรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
2.3 ทางลอด	
1) กม.1+000 ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร	รูปแบบก่อสร้างจริงรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
2.4 รูปแบบอื่นๆ	ขอเพิ่มเติมเสาไฟฟ้าแบบเสาปัก บริเวณทางบริการ ช่วง กม.5+000 ถึง กม.9+856

2.3 สถานะโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

โครงการทางหลวงพิเศษเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 คิดเป็นระยะทาง 9.856 กิโลเมตร ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว ดังภาพที่ 2.3-1



ภาพที่ 2.3-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ



ภาพที่ 2.3-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบพบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางแก้ว ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร ความสูงของช่องลอด 5.50 เมตร ในพื้นที่ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม เพื่อรองรับรถที่มาจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ให้สามารถกลับรถไปยังถนนเพชรเกษม ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2569 (ดังภาพที่ 2.3-2)



รูปที่ 2.3-2 งานก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางแก้ว

บทที่ 3

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด

ต่อมา ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางบางส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) (กม.0+000 ถึง กม.9+856) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 33

ปัจจุบันทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว โดยมีเอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ได้แก่ บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด (BGSR 81) เป็นผู้รับสัมปทานจากกรมทางหลวง ในการบริหารและบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ซีดีแพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการปฏิบัติการฯ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยใช้หลักเกณฑ์ในการติดตามตรวจสอบฯ ดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
1. ปฏิบัติ	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบตามเงื่อนไข
2. ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการ แต่ไม่ครบตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วน และมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ
3. ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
4. ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการที่กำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
5. ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่น้ำหนักของกรมทางหลวง

3.1 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 มีรายละเอียดดังตารางที่

3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569				
เงื่อนไขตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณา จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน คมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 และตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	●	กรมทางหลวงได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอต่อรัฐมนตรี เพื่อประกอบการ พิจารณาดำเนินมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป	●	กรมทางหลวง มีการนำความเห็นของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอต่อรัฐมนตรี เพื่อ ประกอบการพิจารณาให้ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

3.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาสถานะโครงการ พบว่า กรมทางหลวงได้เปิดให้บริการช่วง กม.0+000 ถึง กม.6+400 ซึ่งสามารถเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางศรีษะทอง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2568 และได้เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 จึงเป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ นอกจากนี้ จากการตรวจสอบพบว่า มีกิจกรรมการก่อสร้างจุดกลับรถแห่งใหม่ ช่วง กม.6+400 ถึง กม.7+200 เพื่อรองรับยานพาหนะที่มาจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ให้สามารถออกสู่ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) โดยเริ่มกิจกรรมก่อสร้างตั้งแต่ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2569 และคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2569 ดังนั้น ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ระหว่างมกราคม พ.ศ.2569 ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569 ที่เสนอไว้ในรายงานฯ ฉบับนี้ จึงประกอบด้วย ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ทั้งในระยะดำเนินการ และระยะก่อสร้าง และโดยมีรายละเอียดดังนี้

1) **มาตรการทั่วไป :** มาตรการทั่วไปที่โครงการฯ ต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 8 มาตรการ โดยผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังตารางที่ 3.2-1 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของมาตรการทั่วไป	
การปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป	
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	5
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	-
ไม่สามารถประเมินผลได้	3
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-
รวม	8

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	1. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการ และผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวง ได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการเพื่อทำหน้าที่ รับเรื่องร้องเรียนและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการและรวบรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ รวมทั้งได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง และข้อมูลข่าวสารต่างๆ ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ รับทราบ ในช่วงระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	2. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ มีดังนี้ 2.1) กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ	●	กรมทางหลวง ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
	2.2) กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุมดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ	●	กรมทางหลวง มีการควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบหรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.3) กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากจังหวัด นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว	●	กรมทางหลวงได้มอบหมายให้กลุ่มที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ซีดี แพลง โปรเฟสชันนอล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สบ.40/2569 ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
	2.4) กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	⊗	กรมทางหลวงได้มอบหมายให้กลุ่มที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอส.พี.เอส คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ซีดี แพลง โปรเฟสชันนอล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สบ.40/2569 ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วันโดยครั้งสุดท้ายได้เสนอรายงานฯ ฉบับ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึงเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ต่อ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อบทบาท กรณีที่ การเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	⊗	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
		●	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.9+856 ถึง กม.119+000 มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม.9+856 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการประชุมครั้งที่ 34/2566 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ.2567 ซึ่งได้รับความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2567 ปัจจุบันอยู่ระหว่างขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป		

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และ/หรือ บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	⊗	ในการดำเนินโครงการในปัจจุบัน กรมทางหลวงยังไม่ได้รับการร้องเรียนในแนวเส้นทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) รวมทั้งช่วงที่อยู่ระหว่างก่อสร้างจุดกลับรถ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

2) **ระยะดำเนินการ** : ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด (BGSR 81) ที่ได้รับสัมปทานจากกรมทางหลวง ในการบริหารและบำรุงรักษาแนวเส้นทางโครงการ โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ต้องปฏิบัติตามในระยะดำเนินการ มีทั้งสิ้น 12 ปัจจัย จำนวน 32 มาตรการ ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังตารางที่ 3.2-3 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ แสดงดังตารางที่ 3.2-4

ตารางที่ 3.2-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ครบถ้วน	ไม่ ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ประเมิน ไม่ได้	ไม่เกี่ยวข้อง กับโครงการ	รวม
1	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	-	-	-	-	1	1
2	ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	-	-	-	-	6	6
3	อากาศและบรรยากาศ	2	-	-	-	-	2
4	เสียง	3	-	-	-	-	3
5	ความสั่นสะเทือน	1	-	-	1	-	2
6	นิเวศวิทยาทางน้ำ	-	-	-	-	6	6
7	ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	-	-	1
8	การคมนาคมขนส่ง	-	-	-	2	-	2
9	การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	-	-	-	-	2	2
10	เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	1	-	-	-	1	2
11	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1	-	-	2	-	3
12	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1	-	-	1	-	2
รวม		10	-	-	6	16	32

ตารางที่ 3.2-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	1. สภาพการเกิดการกัดเซาะรอบต่อม่อสะพาน (Local Scour) ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า ดังนั้น ต้องใช้วิธีการเติมวัสดุท้องน้ำในการป้องกันการเกิดการกัดเซาะรอบต่อม่อสะพาน ทั้งนี้ ต้องพิจารณาเลือกประเภทวัสดุท้องน้ำที่มีความเหมาะสม ตลอดจนการคัดขนาดของวัสดุท้องน้ำ เพื่อให้สามารถบรรเทาและป้องกันการกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณต่อม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองได้	⊖	เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856) จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-
2. ทรัพยากรดิน/ คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกระโละ - ถังกรองไร้อากาศ สำหรับศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถรองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสียจนกระทั่งคุณภาพน้ำที่มีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	2. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่างสม่ำเสมอ ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	3. ตรวจสอบและดูแลรักษาขยะบะบายน้ำของศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	4. จัดหอน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแพ ที่พักริมทางเขาย้อย และด่านเก็บค่าผ่านทางให้มีจำนวนเพียงพอ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน/ คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	5. ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทางหลวง ราชบุรี ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลาดำเนินการให้ แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่เกิดผลกระทบต่อกลอง สนอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	6. ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด จะดำเนินการจัดหาภาชนะรองรับ ขยะมูลฝอยวางไว้ในแหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอย ภายในพื้นที่ เพื่อรอการขนถ่ายให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้น และประสานงานติดต่อกับบริษัทคู่สัญญาสัมปทานกับกรม ทางหลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดต่อไป	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
3. อากาศและ บรรยากาศ	1. กรมทางหลวงจะต้องดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพการ เจริญเติบโตที่ดี หากพบว่าต้นไม้ตายต้องรีบดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูก เสริม	●	บริษัท BGSR 81 จำกัด มีการบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก ได้แก่ ต้น นนทรี ตลอดแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ จากการ ตรวจสอบพบว่า ต้นนนทรี มีการเจริญเติบโตดี	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (3)
	2. กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการ ตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) บริเวณที่ ผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	●	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ประสานงานให้ตำรวจ ทางหลวงตรวจตราดูแลความปลอดภัย ความเรียบร้อย และ ตรวจจับยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎจราจรบนแนวเส้นทางโครงการฯ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (2-(2))
4. เสียง	1. กรมทางหลวงตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้มีสภาพดี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	●	บริษัท BGSR 81 จำกัด มีการตรวจสอบสภาพผิวจราจรให้ สามารถใช้งานได้ดีอยู่เสมอ จากการตรวจสอบพบว่า ผิวจราจรยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (1-(1), (2), (3), (4))
	2. กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการ ตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ	●	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ประสานงานให้ตำรวจ ทางหลวงตรวจตราดูแลความปลอดภัย ความเรียบร้อย และ ตรวจจับยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎจราจรบนแนวเส้นทางโครงการฯ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (2-(2))

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. เสียง (ต่อ)	3. จากการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้จากการดำเนินโครงการ และการปลูกต้นไม้เพื่อจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในพื้นที่เขตทางและพื้นที่บริการทางหลวง ทั้งนี้สามารถลดผลกระทบต่อดัชนีเสียงได้ด้วย ซึ่งดำเนินการปลูกต้นไม้ จำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบริมทางรถไฟ ระยะทาง 2.1 กิโลเมตร หรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอบางคนที จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาย้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอยะบอย จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถว สลับฟันปลาในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 110 ไร่ แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงจะพิจารณาในการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวอีกครั้ง ในกรณีที่พบว่ามีระดับเสียงสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดภายหลังจากที่ได้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียง (Monitoring Programs) ในปี 2574 แล้ว	●	บริษัท BGSR 81 จำกัด มีการปลูกต้นไม้ ได้แก่ ต้นนนทรี ในแนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไม่มี	รูปที่ 3.2-1 (3)
5. ความสั่นสะเทือน	1. กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ขรุขระ รอยต่อให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถกับผิวทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ผิวทางอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกรซ่อมแซมและบำรุงรักษาผิวทาง	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (1-(1), (2), (3), (4))
	2. กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง โดยการตรวจสอบอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด	●	มีด่านชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกก่อนเข้าแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางศิริชะธง	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (2-1)
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวง นครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังระ-ถังกรองไร้อากาศ สำหรับศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถรองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสียจนกระทั่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ สถานบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานบริการทางหลวงบ้านลาด และ ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่างสม่ำเสมอ ให้สามารถบำบัดน้ำเสีย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	3. ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของศูนย์บริการทางหลวง ราชบุรี สถานบริการทางหลวงนครชัยศรี และสถานบริการทางหลวง บ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	4. จัดหาน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี สถานบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานบริการทางหลวง บ้านลาด ที่พักริมทางบางแพ ที่พักริมทางเขาย้อย และด่านเก็บค่า ผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	5. ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทางหลวง ราชบุรี ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลาดำเนินการให้ แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่เกิดผลกระทบต่อคลอง สนอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำใกล้เคียง	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	6. ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีและสถานบริการทางหลวงนครชัยศรี และสถานบริการทางหลวงบ้านลาดจะดำเนินการจัดหาภาชนะรองรับ ขยะมูลฝอยวางไว้ในแหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอย ภายในพื้นที่เพื่อรอการขนถ่ายให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้น และประสานงานติดต่อกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทานกับกรม ทางหลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดต่อไป	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานบริการทางหลวง และศูนย์บริการ ทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
7. ทรัพยากรป่าไม้/ ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ต้องดำเนินการดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ให้เจริญเติบโตสวยงาม อยู่เสมอบริเวณพื้นที่ปลูกป่าชายเลน จำนวน 39 ไร่ และพื้นที่ปลูก ต้นไม้ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 110 ไร่	●	บริษัท BGSR 81 จำกัด มีการบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก ได้แก่ ต้น นนทรี ตลอดแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ จากการ ตรวจสอบพบว่า ต้นนนทรี มีการเจริญเติบโตดี	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (3)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคม ขนส่ง	1. กรมทางหลวงจะต้องบำรุงรักษาและซ่อมแซมเส้นทางให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบผิวทางและไหล่ทางชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มี การปรับปรุงซ่อมแซมแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (1-(1), (2), (3), (4))
	2. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบผิวทางและไหล่ทางชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มี การปรับปรุงซ่อมแซมดังกล่าว	ไม่มี	
9. การระบายน้ำ และการควบคุม น้ำท่วม	1. กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาท่อระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดี หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไข	⊖	แนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856) ไม่มีการก่อสร้างอาคารระบายน้ำ	ไม่มี	-
	2. ขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุพืชที่อาจเกิดการอุดตันได้ ในท่อระบายน้ำ ปีละ 2 ครั้ง	⊖	แนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856) ไม่มีการก่อสร้างอาคารระบายน้ำ	ไม่มี	-
10. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จัดสถานที่ขายของบริเวณศูนย์บริการทางหลวงไว้สำหรับให้เกษตรกร โดยให้สัมปทานกับผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เป็นอันดับแรก ทั้งนี้ อาจรวมตัวกันเป็นกลุ่มเกษตรกรและให้การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่มาจากในพื้นที่ของทั้ง 4 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี ที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน	⊖	บริเวณที่กำหนดให้เป็นสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)	ไม่มี	-
	2. จัดทำทางลอด - ทางข้าม เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น ทางแยกต่างระดับ และทางบริกระดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจรไป - มาได้ รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน	●	แนวเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856) มีการออกแบบทางลอด - ทางข้าม และทางบริกระ เพื่อเชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-1 (1-(5))
11. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	1. ซ่อมแซมถนนที่เสียหาย/ชำรุด เนื่องจากยานพาหนะที่มาใช้แนวเส้นทางโครงการ รวมถึงบำรุงรักษาและดูแลสภาพถนนอย่างสม่ำเสมอ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบผิวทางชำรุดเสียหาย จึงยังไม่มี การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง	-	ภาพที่ 3.2-1 (1-(1), (2), (3), (4))
	2. จัดหาสัญญาณเตือนความปลอดภัยและระบบแสงสว่าง (ถ้าจำเป็น) ให้เพียงพอในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงรักษาเส้นทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ยังไม่มีกิจกรรมซ่อมบำรุงแนวเส้นทาง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการ	-	
	3. จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ	●	บริษัท BGSR 81 จำกัด มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ	-	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-4					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	1. กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ในสภาพดี เสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถกับผิวทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ผิวถนนอยู่ใน สภาพดี จึงยังไม่มีกรซ่อมแซมและบำรุงรักษาผิวทาง	-	ภาพที่ 3.2-1 (1-(1), (2), (3), (4))
	2. กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้ เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด	●	มีด่านชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกก่อนเข้าแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางสีชะอำ		ภาพที่ 3.2-1 (2-(1))

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

3) **ระยะก่อสร้าง :** ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างที่กลับรถได้สะพานข้ามคลองบางแก้ว ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ภายใต้การควบคุมดูแลของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างดังกล่าวทั้งสิ้น **14 ปัจจัย รวม 90 มาตรการ** ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังตารางที่ 3.2-5 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ แสดงดังตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-5						
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง						
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ครบถ้วน	ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ประเมินไม่ได้	รวม
1	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1	-	-	-	1
2	ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	8	-	2	3	13
3	อากาศ และบรรยากาศ	6	-	-	6	12
4	เสียง	7	-	-	-	7
5	ความสั่นสะเทือน	4	-	-	-	4
6	นิเวศวิทยาทางน้ำ	8	-	2	3	13
7	ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	1	2
8	การคมนาคมขนส่ง	7	-	-	2	9
9	สาธารณสุขโรค	1	-	-	-	1
10	การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	4	-	-	-	4
11	เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	4	-	-	2	6
12	เศรษฐกิจและสังคม	4	-	-	-	4
13	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	12	-	-	1	13
14	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1	-	-	-	1
รวม		68	-	4	18	90

ตารางที่ 3.2-6					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณต่อม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASHTO	●	มีการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพานตามหลักวิศวกรรมและเป็นไปตามมาตรฐานตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	1. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	2. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	3. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุงและควรงดตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ กม.7+100 แต่มีขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองบางแก้ว	มีการระบายน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้างลงสู่รางระบายน้ำของทางบริการของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มี การระบายลงสู่คลองบางแก้วโดยตรง	ภาพที่ 3.2-2 (7)
	4. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดมีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยามาสูบน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม- ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	5. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการ บำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรอง ไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่ พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้องค์การบริหาร ส่วนตำบลท่าพระยา มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็น ครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการ แต่อย่างใด	ไม่มี	-
	6. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิด พื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้าง ตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	7. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิด การทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้ว เสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและ เศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	8. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำ น้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการ ปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่ แหล่งน้ำ	○	บ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณ กม.7+100 แต่มีขอบเขต พื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองบางแก้ว	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบ บำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกราะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพัก คนงานก่อสร้าง รวมทั้งมี การ ประสานงานให้องค์การบริหารส่วน ตำบลท่าพระยามาสูบตะกอนออก จากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึม ลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป ส่วนน้ำที่ จากกิจกรรมอื่นๆ จะระบายลงสู่ราง ระบายน้ำของทางบริการของทาง หลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มีการ ระบายลงสู่คลองบางแก้วแต่อย่างใด	ภาพที่ 3.2-2 (7)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	9. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (2)
	10. บุระตะลิ่งให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	11. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกกรบกรนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	12. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากกองคัดการบริหารส่วนตำบลท่าพระยามาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	-
	13. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้น้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดหาน้ำห้องส้วม ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองบางแก้ว ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. อากาศ และ บรรยากาศ	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ง่อนการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตามความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันอยู่ระหว่างทดสอบการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (3)
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	4. ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมการก่อสร้างจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถ พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. มีการล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการปิดคลุมกระเบบบรรทุกอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (8)
	5. หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ	●	มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างและยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
	6. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่ทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ ส่วนคอนกรีตผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำมาจากแหล่งภายนอก จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	7. วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องใช้งาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการเทคอนกรีตผิวจราจร หลังกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จทันที เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (3)
	8. จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่นตักค้ำหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีกวาดแบบเปียก เพื่อจำกัดเศษดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นบริเวณรอบพื้นที่ก่อสร้าง ประจำทุกวัน ในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (4)
	9. การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	ไม่มี	-
	10. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมหน้ากากอนามัย (Mask) ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	ไม่มี	-
	11. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	ในช่วงระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	12. ในกรณีเปิดหน้าดินทิ้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
4. เสียง	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. เสียง (ต่อ)	3. เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทน เสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น รวมถึงเลือก เครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง น้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำ ในกิจกรรมก่อสร้าง	ไม่มี	-
	4. ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลใน การก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยใน การทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมืออื่นทำให้เกิด เสียงดังเกิน 90 เดซิเบลเอ จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่ อยู่ใกล้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย	●	มีการระบุในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความ ปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และกฎกระทรวง กำหนด มาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความ ปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับ ความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 จากการตรวจสอบการ ใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้	ไม่มี	-
	5. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงาน ก่อสร้าง) โดยการใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือ การสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วน บุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง อย่างเหมาะสม	ไม่มี	-
	6. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรม การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้ งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	●	มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของ ผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี อย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
	7. จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ใน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	●	ในช่วงระยะก่อสร้างที่ผ่านมา มีการควบคุมให้พนักงานขับรถ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. ความสั่นสะเทือน	1. จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น คิวน์ เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์ และได้รับการแก้ไขปัญหโดยเร็ว	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงาน บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด เพื่อรับข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์จากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	2. ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยต่อน้อยที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างถนนตามหลักวิศวกรรม ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	3. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	●	ในระหว่างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เลือกใช้เสาเข็มเจาะ ในการก่อสร้างฐานรากของสะพาน ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	4. ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	2. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	3. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดทาสีรองรับน้ำมันที่รั่วในพื้นที่ยื่นบ่ารุงและควรงดตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ กม.7+100 แต่มีขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองบางแก้ว	มีการระบายน้ำทั้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้างลงสู่รางระบายน้ำของทางบริ การของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มีการระบายน้ำทั้งลงสู่คลองบางแก้ว แต่อย่างใด	ภาพที่ 3.2-2 (7)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดมีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกรอง-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป ส่วนน้ำทิ้งจากกิจกรรมส่วนอื่นๆ ของคนงานก่อสร้าง จะระบายลงสู่รางระบายน้ำของทางบริการ ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองบางแก้ว แต่อย่างใด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (7)
	5. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกรอง-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยา มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป ส่วนน้ำทิ้งจากกิจกรรมส่วนอื่นๆ ของคนงานก่อสร้าง จะระบายลงสู่รางระบายน้ำของทางบริการ ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองบางแก้ว แต่อย่างใด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (7)
	6. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่ริมน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	7. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	8. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	บ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณ กม.7+100 แต่มีขอบเขตพื้นที่ที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองบางแก้ว	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมสำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระยามาสืบตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป ส่วนน้ำที่จากกิจกรรมส่วนอื่นๆ ของคนงานก่อสร้าง จะระบายลงสู่รางระบายน้ำของทางบริการ ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองบางแก้ว แต่อย่างใด	ภาพที่ 3.2-2 (7)
	9. กองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทรายน ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้บริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (2)
	10. บุระตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	11. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกบกรวนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	12. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากองค์การ บริหารส่วนตำบลท่าพระยามาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	-
	13. จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกต้องลักษณะแบบถังกระโถน-ถังกรองไว้ อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องน้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน- กรองไว้อากาศ และจากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ- ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองบางแก้ว ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	-
7. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดยเฉพาะที่ อยู่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับหรือไล่ต้อน สัตว์ป่าเหล่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่ โครงการทันที	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ. 2569 ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569) ไม่พบสัตว์ป่าภายในพื้นที่ ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	2. มีการออกกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ ที่ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้ามดำเนินการล่าสัตว์ โดยวิธีใดๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าสัตว์ทุกวิธีการบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืน ข้อบังคับที่กำหนด	ไม่มี	-
8. การคมนาคม ขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น เพื่อร่วมกัน จัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนใน ท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยง อย่างมี ประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวน การสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	ในระยะที่ผ่านมา มีการจัดทำแผนการจัดการจราจรของงาน ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่น และจากการตรวจสอบ ไม่พบอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	2. กรมทางหลวงได้จัดทำให้ผู้รับเหมา ให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มิได้รับ ผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่ สำนักงาน บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด เพื่อรับข้อร้องเรียน/ร้อง ทุกข์จากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	3. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนว เส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงาน รับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้าย จราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขต ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ ถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญญาณในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่าง ปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมี รายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มี สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทาง และป้ายเตือนทางเบี่ยงบริเวณที่ตัดผ่านถนน ชุมชน	ไม่มี	-
	4. ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางสามารถ สังเกตเห็นสิ่งที่กีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟ กระพริบในบริเวณที่จำเป็น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่อง สว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	-
	5. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนน ท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	⊗	ได้ดำเนินการกั้นการก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้ว เสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของ ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับ ยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและ กำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่ กำหนด (ควบคุมน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทาง การขนส่งเกิดความเสียหาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. มีการควบคุมน้ำหนัก บรรทุกไม่เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุม และอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ขับขี่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด และจากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการ ขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (8)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	7. กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกองวัสดุเกิด ขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและสายรองปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเฉพาะเส้นทางที่ได้รับ อนุมัติจากกรมทางหลวงเท่านั้น และจากการตรวจสอบไม่พบการ กองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางสัญจรของชุมชน	ไม่มี	-
	8. ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิด ความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบัน หรือเป็นอุปสรรค ต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้ เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดย เร่งด่วน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ทางบริการ (M8) สำหรับการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์งานก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบความเสียหาย บนทางบริการ (M8) และเส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (5)
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิด ช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการ สัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้ เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	⊗	ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้ว เสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. สาธารณูปโภค	1. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากกรณีบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น - กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ - จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร - จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสอบสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน - กำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก - ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง - ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล - ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง - จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย รวมทั้งไม่พบปัญหาการทะเลาะวิวาท ระหว่างคนงานก่อสร้าง กับชุมชนใกล้เคียง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. การระบายน้ำ และการควบคุม น้ำท่วม	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	ระยะก่อสร้าง 1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติ ต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่ เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมี ประสิทธิภาพ โดยการออกแบบเพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่ เหมาะสมกับทางน้ำที่ตัดผ่านในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพาน กรณี ที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่า หรือเท่ากับความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีดขวางการไหลของน้ำ และให้ มีประสิทธิภาพเพียงพอในการระบายน้ำเท่ากับหรือมากกว่า สภาพการไหลเดิมของน้ำ	●	มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้าง ขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำ ท่วม ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ แม่กลองไม่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบัน	ไม่มี	-
	2. การก่อกองดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่ง น้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพาตะกอนดินทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้าม ลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่ พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ใน บริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (1)
	3. บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มี สภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	มีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณพื้นที่ใกล้แหล่งน้ำ และ ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
11. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดย ต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อย ที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิดกิจกรรมการ ก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือ เกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนที่ อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	-
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยว ผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจาก ก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตร ต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พัก คนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	3. พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรืออายุสั้น ควรขอให้เกษตรกรเก็บ เกี่ยวผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง	⊗	ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน จึงไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่มี	-
	4. การปฏิบัติงานต้องใช้เวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการ ก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของ ประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจาก กิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของ ประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำชับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้มีกิจกรรม ก่อสร้างไปบุกรุกและความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้ง ไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	6. ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและกิจกรรมการ ก่อสร้างทาง ควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวน การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้ เกิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพัก คนงานตั้งอยู่บริเวณ กม.7+100 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. เศรษฐกิจและสังคม	1. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ	ไม่มี	-
	2. จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-
	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดกวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	4. เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	-
13. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวทางระดับล่วงหน้า เพื่อบอกถึงแนวเขตการก่อสร้าง	⊗	ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	2. กันเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (6)
	3. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้บาดเจ็บของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง พร้อมประสานโรงพยาบาลนครปฐมล่วงหน้า กรณีผู้บาดเจ็บของโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	4. พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานต่อม่อ จะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (6)
	5. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รถกวนชุมนุมชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	-
	6. ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 1 กิโลเมตร รวมทั้งมีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม.	ไม่มี	ภาพที่ 3.2-2 (8)
	7. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถที่ยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	8. ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	-
	9. ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.2-6 (ต่อ)					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	10. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	11. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน และเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ	●	มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
	12. พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	13. ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน หรือในพื้นที่สัญจรไป-มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	●	จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	-
14. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดแรงสั่นสะเทือนต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

3.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ระยะดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนฯ ในระยะดำเนินการ จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการโครงการ มีทั้งสิ้น 2 แผน ได้แก่ **แผนปฏิบัติการกักกันและการจัดการจราจรฉุกเฉิน (กรณีเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง)** และ **แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านภูมิทัศน์** ซึ่งแผนปฏิบัติการฯ กำหนดไว้ ไม่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้ในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม.9+856)

2) ระยะก่อสร้าง

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการ มีทั้งสิ้น 5 แผน ได้แก่

1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
3. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ
5. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนฯ ครบถ้วน (ตารางที่ 3.3-1)

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร <u>ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง</u> 1) ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างและแนะนำเส้นทางอื่นๆที่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ใช้ในการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
2) ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขี้นยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี้นยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการชนสิ่งก่อสร้าง	ไม่มี	-
3) ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างเด่นชัด ก่อนถึงพื้นที่โครงการ อย่างน้อย 500 เมตร ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีติดตั้งป้ายเตือน พร้อมสัญญาณไฟ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 1 กิโลเมตร	ไม่มี	-
4) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซม ปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิมหรือดีกว่า	⊗	ปัจจุบันยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติตามแผนที่กำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.3-1 (ต่อ)				
การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ <u>การป้องกันและลดผลกระทบในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด</u> 1) ออกแบบขนาดช่องเปิด และสะพาน เพื่อการระบายน้ำตามหลักการทางอุทกวิทยาให้เพียงพอและสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่ แผนกำหนด	ไม่มี	-
<u>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง</u> 1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาได้นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มการก่อสร้าง	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2) กรมทางหลวง ในฐานะเจ้าของโครงการ ต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เช่น - ทำการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในปัจจุบัน เช่น ปัญหาระดับพื้นที่ต่ำเกินไป หรือระดับปากท่อระบายน้ำไม่เหมาะสม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีการอุดตัน มีดิน ทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขบวนการระบายน้ำ พร้อมกับตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกันการชะล้างพังทลาย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเนื่องถึงการ ระบายน้ำ - การก่อสร้างถนนและสะพานทางเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการ ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามแผนงาน โดยดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด รวมทั้งผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังใน พื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
3) กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานฯ บ้านพักคนงานก่อสร้าง บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขณะเดียวกัน ก็ต้องไม่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการท่อน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อ พักน้ำก่อนระบายออก	●	กรมทางหลวงร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสร้างราง ระบายน้ำรอบพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ และบ้านพัก คนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังใน พื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โดยรอบ ส่วนบ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง ไม่เกี่ยวข้อง กับแผนที่กำหนด เนื่องจากไม่อยู่พื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.3-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. แผนการจัดการผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน 1) กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้นักข่าวเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	-
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ลาดคันทาง 1) ปลูกพืชคลุมดินที่ช่วยในการยึดเกาะหน้าดิน เช่น หญ้า กระตุมทอง ดาวตะกั่ว เป็นต้น โดยอาจจะปลูกด้วยการเจาะหลุมเป็นจุด ๆ เรียงกันเป็นแถว เพื่อปล่อยให้เจริญเติบโตคลุมพื้นที่หน้าดิน หรือโดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ	⊗	ปัจจุบันยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติตามแผนที่กำหนด	ไม่มี	-
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้รับเหมาก่อสร้าง 1) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อดำเนินการที่สอดคล้อง และแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาเรื่องร้องเรียนร่วมกันในระหว่างก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
2) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแล และอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่านถนนหรือคลองและเส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
3) การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 3.3-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะก่อสร้าง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน <u>กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน</u> 1) ตั้งหน่วยรับเรื่องร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่เขตและแขวงทางหลวงเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจากหน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
2) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	●	มีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านช่องทาง สื่อ Social media ได้แก่ เว็บไซต์สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง และ YouTube Channel (MotorWay Thailand)	ไม่มี	-
3) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	●	มีการสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบในระยะก่อสร้างของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน	ไม่มี	-
4) ประชุมกลุ่มย่อยประชาชนและองค์กรประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบชีวิตความเป็นอยู่การให้ความช่วยเหลือ และรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการพัฒนาโครงการในรายละเอียดที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของประชาชน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



(1) กม.2+300



(2) กม.3+200



(3) กม.4+500



(4) กม.5+800



(5) ทางบริการ

1. สภาพแนวเส้นทางโครงการ

ภาพที่ 3.2-1 หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ในระยะดำเนินการ



(1) ด้านซังน้ำหนัก



(2) ตำรวจทางหลวง

2. การควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และการจัดจราจร



3. การจัดภูมิทัศน์ (ต้นไม้) (ต้นไม้)

ภาพที่ 3.2-1 (ต่อ) หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ในระยะดำเนินการ



(1) สะพานข้ามแหล่งน้ำ



(2) ภาพรวมพื้นที่ก่อสร้าง



(3) การเทคอนกรีต



(4) กวาดพื้นถนน



(5) ทางบริการที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง



(6) การแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง



(7) รางระบายน้ำของทางบริการ



(8) ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.

ภาพที่ 3.2-2 หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ในระยะก่อสร้าง

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับ นครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 9.856 กิโลเมตร หรือเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ระบุไว้ใน **รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ** ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 รายละเอียดแสดงผลการติดตามตรวจสอบแสดงดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. ระดับเสียง	- L_{eq} (24 hr) - L_{dn} - L_{90} - L_{max}	1) โรงเรียนพลอยจตุรจินดา	2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน และฤดูแล้ง	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 4.2.1) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-25 พฤษภาคม พ.ศ.2569	-	-
2. การควบคุมน้ำท่วม และระบายน้ำ	- ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ - ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ - ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ - การสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำ สะพาน ท่อลอด	อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม	ฤดูแล้ง 2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน 1 ครั้ง/เดือน	ดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตรวจสอบสภาพการสะสมของตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ โครงสร้างอาคารระบายน้ำ สะพาน ข้ามลำน้ำ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 4.2.2) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 23-24 เมษายน พ.ศ.2569 (ฤดูแล้ง) - ครั้งที่ 2 ในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2569 (ฤดูฝน) - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-24 มิถุนายน พ.ศ.2569 (ฤดูฝน)	-	-
3. การคมนาคมขนส่ง	- สภาพการชำรุดเสียหายตลอดแนวเส้นทางโครงการ อุปกรณ์ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่าง รวมถึงปริมาณจราจร - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ บนแนวเส้นทางโครงการ	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	2 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 4.2.3) - ครั้งที่ 1 ในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2569	-	-

ตารางที่ 4.1-1						
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
4. เศรษฐกิจสังคม	- การรับรู้ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ	กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย - ผู้นำชุมชน - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - ผู้ที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม - หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	1 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 4.2.4)	-	-
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- การใช้พื้นที่ในเขตทาง - ความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจการใช้พื้นที่ในเขตทาง และความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 4.2.5)	-	-

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯในอนาคต

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีตรวจวัดระดับเสียง** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 จำนวน 1 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 4.2.1-1)

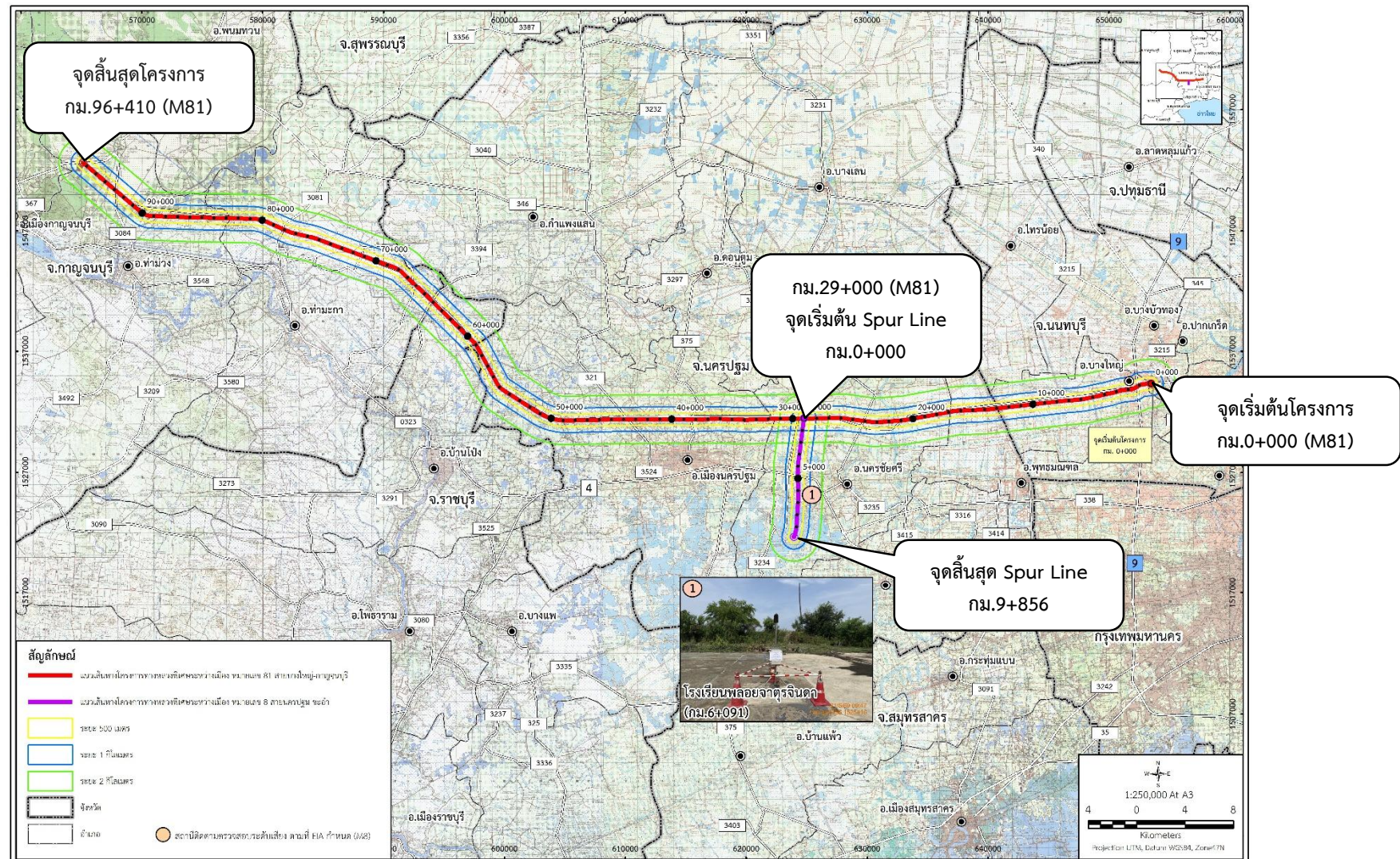
สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)*
โรงเรียนพลอยจตุรจินดา	กม.6+091	160

หมายเหตุ : * อ้างอิงระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการถึงสถานีตรวจวัด ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ, 2555

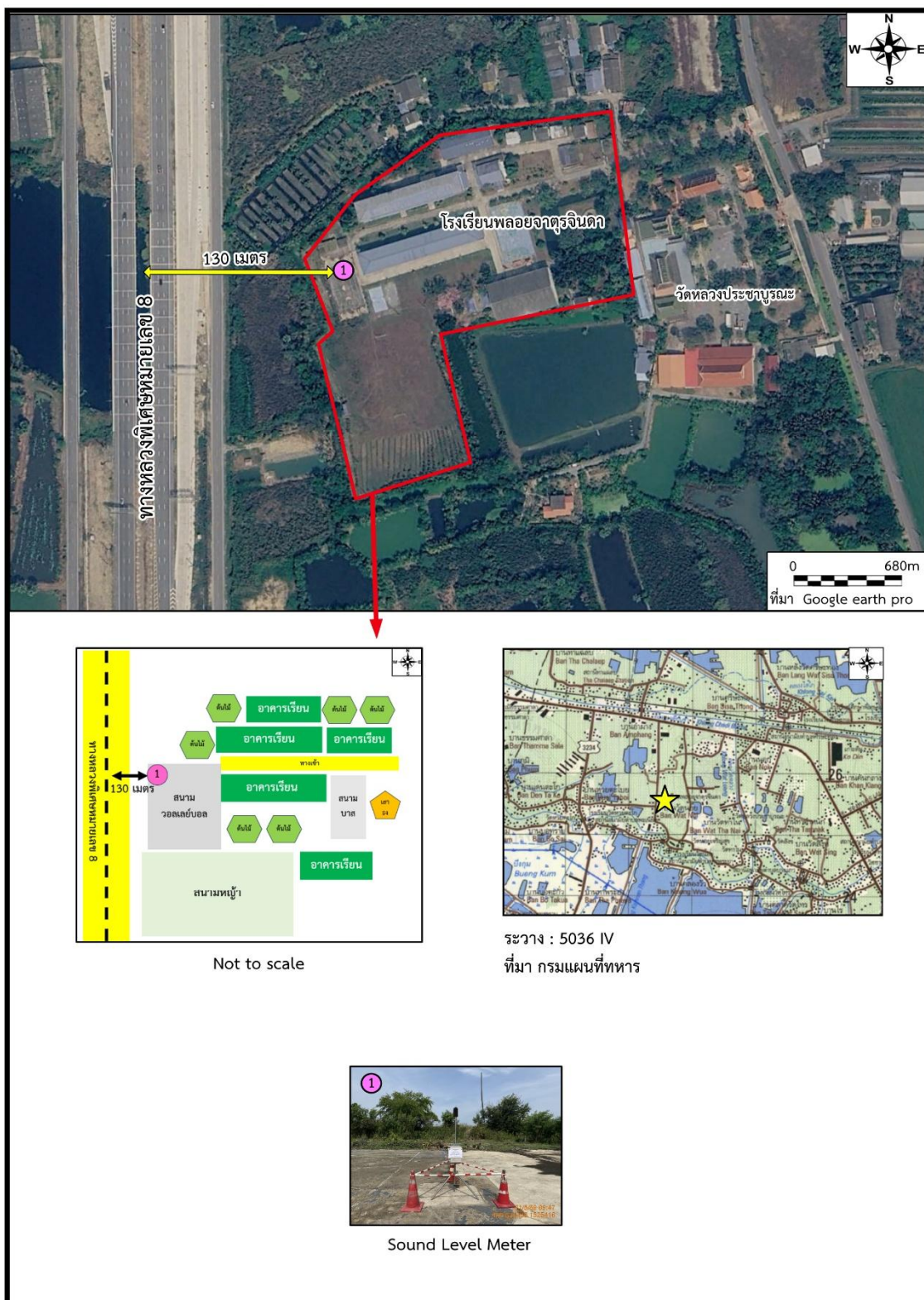
2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน หรือทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง (หรือจะพิจารณาเพิ่มเติมความถี่ในการตรวจวัดมากขึ้นในบริเวณที่มีการร้องเรียนจากชุมชนท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแล้ว 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 21-25 พฤษภาคม พ.ศ.2569 ดังรูปที่ 4.2.2-3

2.3) **ดัชนีตรวจวัด** : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO 1996-1 (International Standard for Organization 1996-1) สรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. L_{eq} (24 ชม.)	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO
2. L_{max}	Sound Level		
3. L_{dn}	Sound Level		
4. L_{90}	Sound Level		



รูปที่ 4.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง (M8)



รูปที่ 4.2.1-2 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา



โรงเรียนพลอยจตุรจินดา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-25 พฤษภาคม พ.ศ.2569

รูปที่ 4.2.1-3 การตรวจวัดระดับเสียง

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) รวมถึงเปรียบเทียบกับผลการตรวจระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 1 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 12-17 กันยายน พ.ศ.2550 และระหว่างวันที่ 17-22 ธันวาคม พ.ศ.2550 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) ระหว่าง 51.5-61.5 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 78.6-91.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.5-62.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 38.8-68.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 36.1-67.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 38.0-69.8 dB(A) และระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที ($L_{eq} 5 \text{ min}$) ระหว่าง 38.0-69.8 dB(A)

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะดำเนินการด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า บริเวณโรงเรียนพลอยจาตุรจินดา ที่ระยะห่างจากแนววิ่งกลางถนน 160 เมตร ในปีที่เปิดให้ดำเนินการ พ.ศ.2564-2574 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 68.4 dB(A)

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564, กรกฎาคม พ.ศ.2565 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 บริเวณโรงเรียนพลอยจาตุรจินดา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.1-62.3 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 51.4-94.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.4-68.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 35.0-61.9 dB(A)

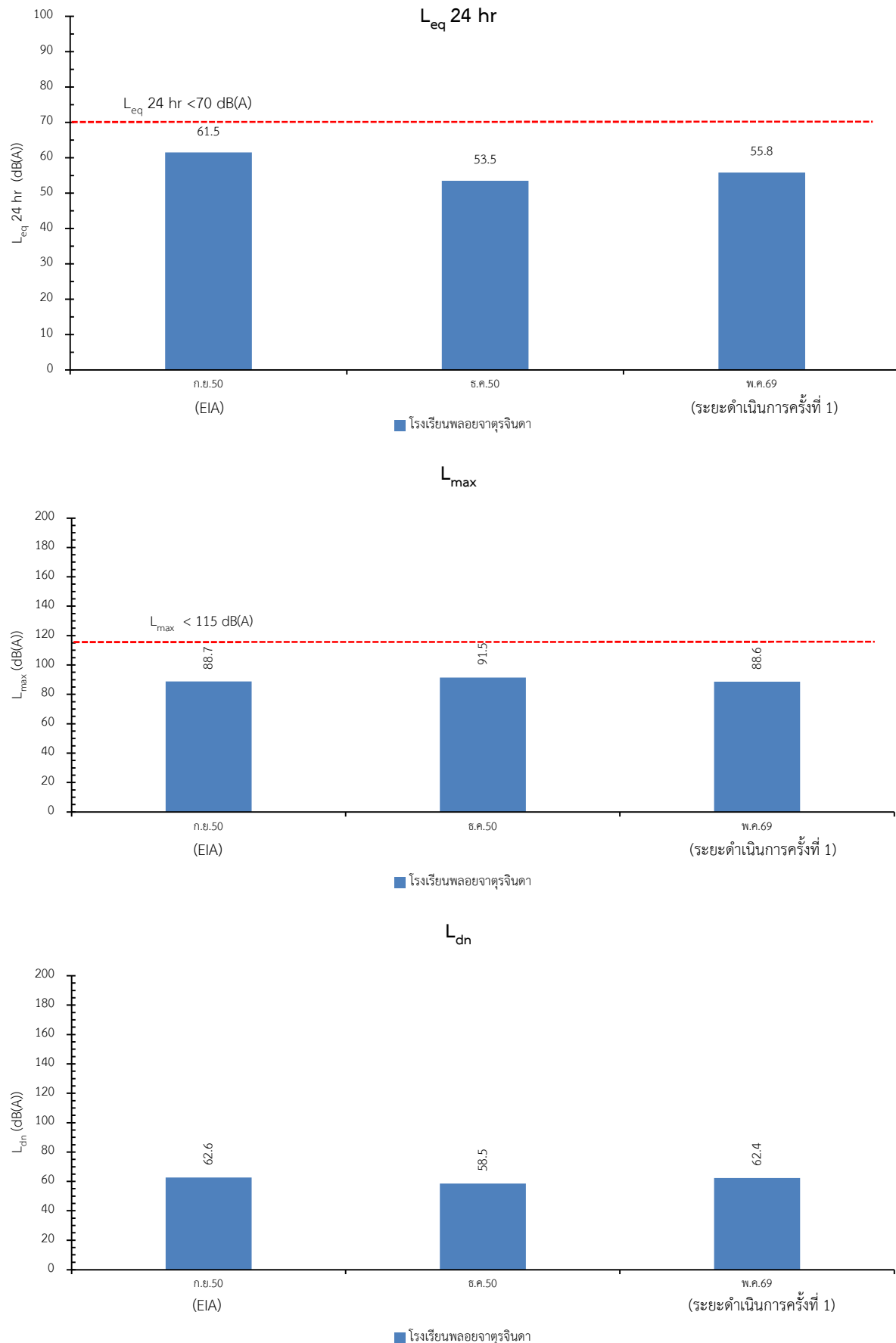
3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พฤษภาคม พ.ศ.2568) โดยบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566, ตุลาคม พ.ศ.2566, พฤษภาคม พ.ศ.2567, และตุลาคม พ.ศ.2567 บริเวณโรงเรียนพลอยจาตุรจินดา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 47.1-65.1 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.8-97.8 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.7-74.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 40.7-71.7 dB(A)

3.3) ผลการตรวจวัดในปัจจุบัน

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจาตุรจินดา (กม.6+091) ระหว่าง 21-25 พฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระหว่าง 38.7-64.1 dB(A) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 49.7-55.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 55.8 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.0-62.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 62.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 77.1-88.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 44.2-58.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 4.2.1-1 และ รูปที่ 4.2.1-4 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข-1)

ตารางที่ 4.2.1-1 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง							
สถานีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด dB(A)						การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
	วันที่ตรวจวัด	L _{eq} 1 hr	L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
โรงเรียนพลอยจาดูจินดา	กันยายน พ.ศ.2550 ¹	**	52.4-61.5	57.7-62.6	84.1-88.7	34.2-61.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ธันวาคม พ.ศ.2550 ¹	**	51.5-53.5	57.5-58.5	78.6-91.5	39.2-58.6	
	พฤษภาคม พ.ศ.2569	38.7-64.1	49.7-55.8	53.0-62.4	77.1-88.6	44.2-58.2	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2564 - พ.ศ.2564		68.4	-	-	-	-	
มาตรฐาน		-	70.0	-	115.0	-	

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ, สิงหาคม พ.ศ.2555
หมายเหตุ : ² มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540
- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 4.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจากการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในการศึกษาค้างนี้ เป็นการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการครั้งแรก ดังนั้น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2569) กับรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-ตุลาคม พ.ศ.2567) สำหรับการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน และธันวาคม พ.ศ.2550) รายละเอียดดังนี้

โรงเรียนพลอยจตุรจินดา กม.6+091 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2569 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการฯ โดยพิจารณาจากระดับเสียงของยานพาหนะ และปริมาณจราจรที่สัญจรบนแนวเส้นทางโครงการฯ ซึ่งคาดว่าจะมีระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) สูงสุดระหว่างปี พ.ศ.2564 - พ.ศ.2574 สำหรับการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการโครงการ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2.1-1 ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการ (พฤษภาคม พ.ศ.2569) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

โรงเรียนพลอยจตุรจินดา กม.6+091 : ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการ พบว่า จะมีค่าระดับเสียงรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ในปี พ.ศ.2564 - พ.ศ.2574 เท่ากับ 68.4 dB(A) สำหรับผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า มีค่าระดับเสียงรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระหว่าง 38.7-64.1 dB(A) ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

4.2.2 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตรวจสอบสภาพการสะสมของตะกอนและวัชพืชในรางระบายน้ำ โครงสร้างอาคารระบายน้ำ สะพานข้ามลำน้ำ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

2.2) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

2.3) ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดำเนินการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน เดือนละ 1 ครั้ง และในช่วงฤดูแล้ง จำนวน 2 ครั้ง ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้

2.3.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง การมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ

2.3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พึ่งอาศัย และลำน้ำหรือไม่

2.3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาการแตกร้าวหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) เดือนละ 1 ครั้ง และในช่วงฤดูแล้ง (พฤศจิกายนและเมษายน) จำนวน 2 ครั้ง/ปี รวมปีละ 8 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมแล้ว จำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 23-24 เมษายน พ.ศ.2569 (ฤดูแล้ง)

ครั้งที่ 2 ในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2569 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 23-24 มิถุนายน พ.ศ.2569 (ฤดูฝน)

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่จังหวัดนครปฐม จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงอุทกภัย วาตภัย และโคลนถล่ม ปี พ.ศ.2548-พ.ศ.2549 พบว่า พื้นที่จังหวัดนครปฐมที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน ไม่พบพื้นที่เสี่ยงภัยประเภทน้ำท่วมขัง ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการ พบว่า การพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากลักษณะพื้นที่เกษตรกรรม มาเป็นชุมชนและย่านธุรกิจ อาจทำให้เกิดการระบายน้ำเร็วขึ้นโดยศักยภาพของพื้นดิน ไม่สามารถดูดซับน้ำได้ดังเดิม อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง ดังนั้น จึงคาดว่าจะเป็ผลกระทบในระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเดิต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือน ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2561 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเดิต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเดิต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือน มีนาคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.4) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พฤษภาคม พ.ศ.2568) โดยบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ชะทองในเดือน กันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มี

กิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว ส่วนในเดือนอื่นๆ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในช่วงฤดูแล้ง : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ การกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.2-1

ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในช่วงฤดูฝน : จากการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ การกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.2-1

3.4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ การกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ และแหล่งน้ำที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนเมษายน ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ การกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 4.2.2-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ระหว่างเดือนเมษายน - มิถุนายน พ.ศ.2569			
สะพานข้ามลำน้ำ/แหล่งน้ำ	ผลการตรวจสอบ		
	เมษายน พ.ศ.2569	พฤษภาคม พ.ศ.2569	มิถุนายน พ.ศ.2569
คลองท้องไทร	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 
คลองเจดีย์บูชา	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 
บ่อดูดทรายเก่า	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 

ตารางที่ 4.2.2-1 (ต่อ)			
ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ระหว่างเดือนเมษายน - มิถุนายน พ.ศ.2569			
สะพานข้ามลำน้ำ/แหล่งน้ำ	ผลการตรวจสอบ		
	เมษายน พ.ศ.2569	พฤษภาคม พ.ศ.2569	มิถุนายน พ.ศ.2569
คลองบางแก้ว	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 	ไม่พบน้ำท่วมขัง 

4.2.3 การคมนาคมขนส่ง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเน้นประเด็นด้านปริมาณการจราจร สภาพการจราจร ความเสียหายของผิวทางจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ สภาพการจราจร จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทาง ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจร และปริมาณจราจร บนเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 ปีละ 1 ครั้ง โดยรวบรวมข้อมูลจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

2.3) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจาก กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ปีละ 2 ครั้ง

2.4) **ระยะเวลาตรวจสอบ :** ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย **ปีละ 2 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง** ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมแล้ว 1 ครั้ง ในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2569

2.5) การประเมินผลการศึกษา

2.5.1) สรุปผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 เป็นช่วงที่ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) คาดว่าจะส่งผลกระทบจากการสัญจรไปมาสำหรับประชาชน พบว่า โครงการมีการควบคุมการเข้า-ออก โดยสมบูรณ์ และมีรั้วกันตลอดแนวโครงการ ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ชุมชนและเกษตรกรรม ดังนั้น การสัญจรไปมาสำหรับประชาชนที่ถูกแบ่งแยกอาจจะได้รับผลกระทบในการเดินทางไปอีกฟากถนน ทำให้เกิดการเดินทางลำบากขึ้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบว่า พื้นที่ผิวดถนนบริเวณโครงการตอน 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

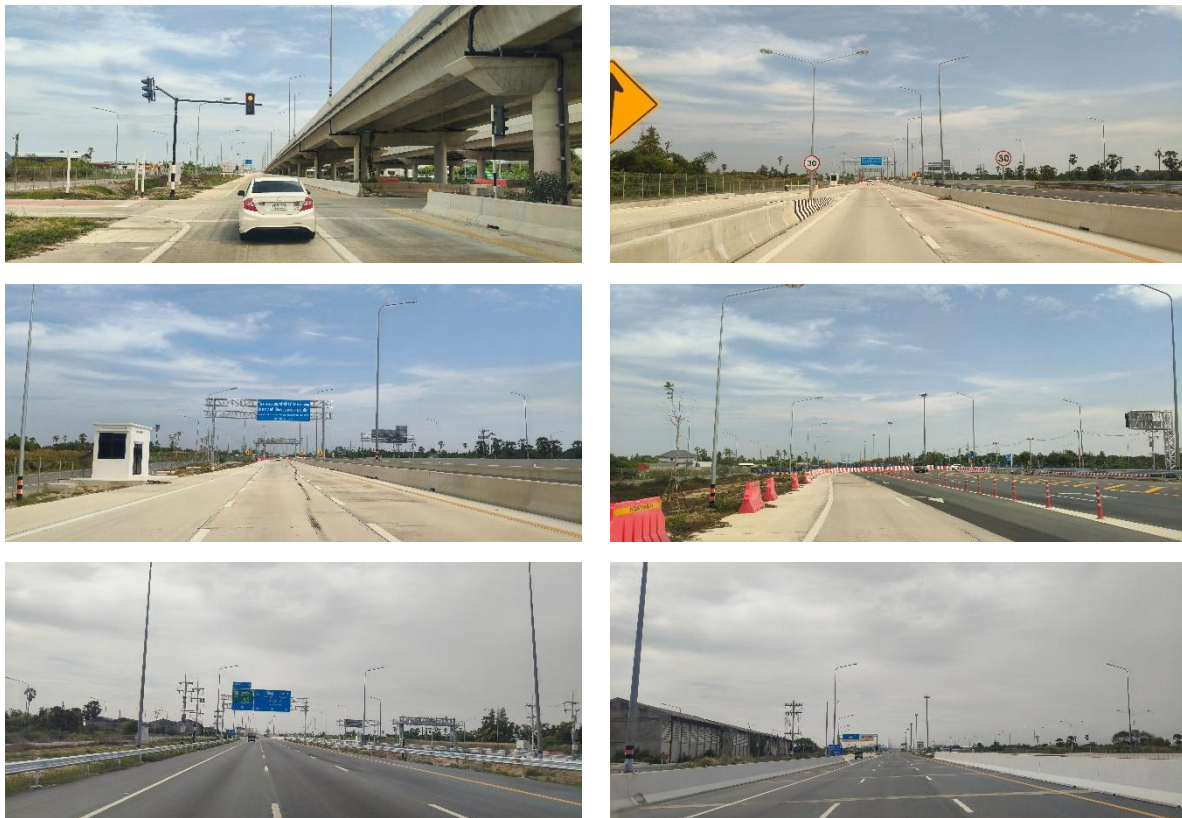
3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 พบว่า พื้นที่ผิวดถนนบริเวณโครงการตอน 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 และพื้นที่การก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีระยอง) พื้นที่ผิวดถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 4 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.4) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พฤษภาคม พ.ศ.2568) โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และพื้นที่การก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีระยอง) พื้นที่ผิวดถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง อยู่ในสภาพดี ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

สภาพการคมนาคมขนส่ง และอุปกรณ์งานทาง : ดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิวจราจรอยู่ในสภาพดี รวมทั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี ไม่พบการชำรุดเสียหาย (ภาพที่ 4.2.3-1)



ภาพที่ 4.2.3-1 สภาพผิวจราจรอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่าง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ : ได้รวบรวมข้อมูลจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ระหว่างวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 ถึง วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม 8 ครั้ง ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.3-1

ตารางที่ 4.2.3-1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	
เดือน	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)
มกราคม พ.ศ.2569	1
กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	2
มีนาคม พ.ศ.2569	2
เมษายน พ.ศ.2569	1
พฤษภาคม พ.ศ.2569	2
มิถุนายน พ.ศ.2569	0

ที่มา : กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง, มิถุนายน พ.ศ.2569

ปริมาณจราจร : อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยจะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับถัดไป

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในช่วงเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิวจราจรอยู่ในสภาพดี รวมทั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี ไม่พบการชำรุดเสียหาย สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบ การเกิดอุบัติเหตุรวม 8 ครั้ง โดยมีการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด

4.2.4 เศรษฐกิจสังคม

บริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน ที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเขตทาง ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา รายงานประจำปีของหน่วยงาน/องค์กรในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ แผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง

2.2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขออนุเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ศึกษารวม 11 ชุมชน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง ตำบลท่าพระยา ตำบลท่ากระชับ และตำบลบางระกำ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยมีขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ดังตารางที่ 4.2.4-1 และรูปที่ 4.2.4-1

ตารางที่ 4.2.4-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท่าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร
		บางระกำ	หมู่ 3 บ้านระกำน้อย
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	11 หมู่บ้าน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566

2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

2.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่างๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และยังมีบทบาทในการชักนำ โน้มน้าว สมาชิกในชุมชนในการกระทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุน และ/หรือได้แย่งกิจกรรมของโครงการได้เช่นเดียวกัน ในการสำรวจครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มผู้นำชุมชนเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

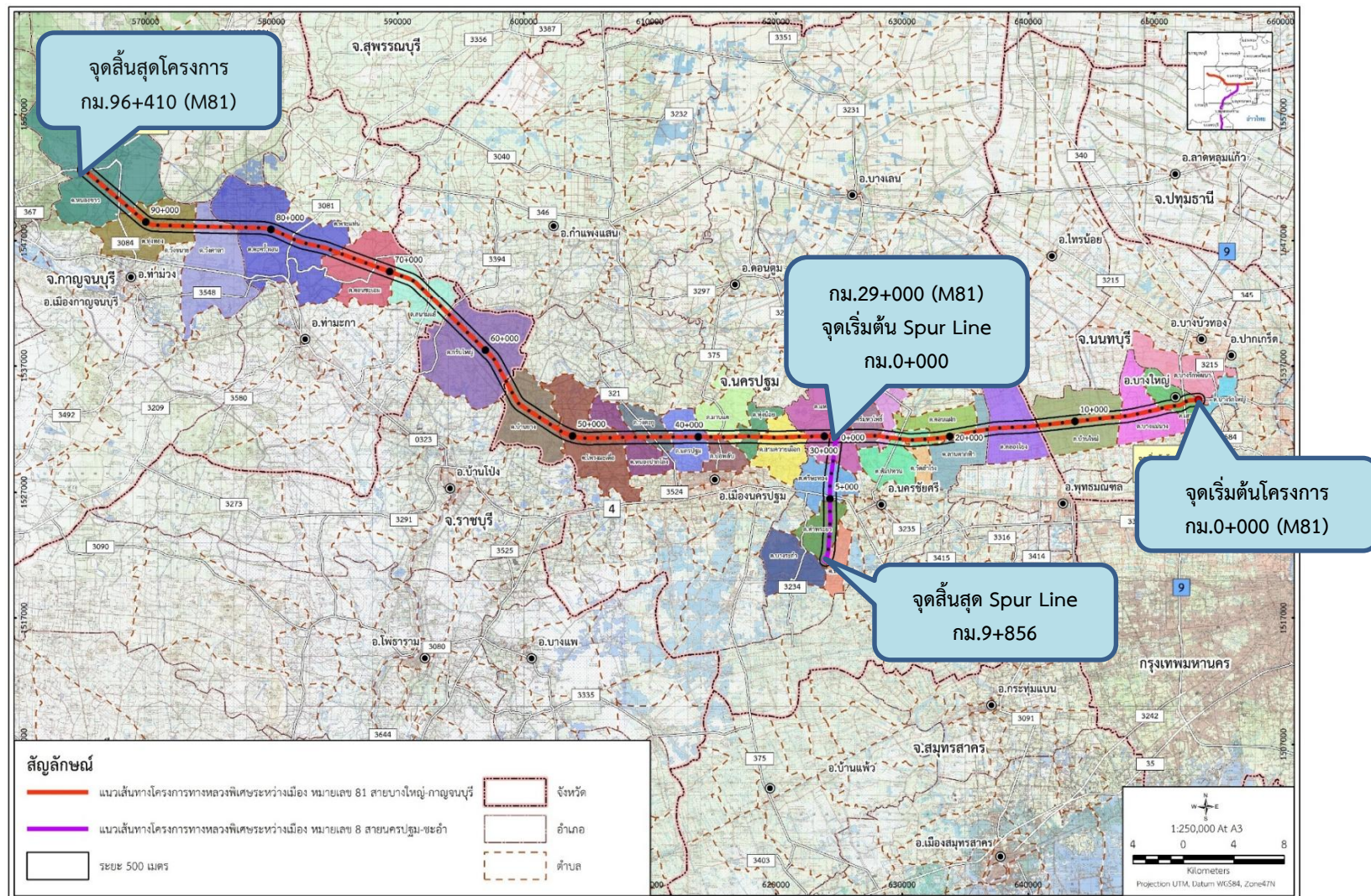
(1) กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชน หรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้าน นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

2.3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ การสำรวจแบบสอบถามจะกระทำในเขตพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่เด่นชัด ซึ่งปรากฏความสัมพันธ์ของผลกระทบทั้งทางบวก/ลบของโครงการที่มีต่อชุมชนหรือหน่วยพื้นที่นั้นๆ โดยดำเนินการสอบถามครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

2.3.4) กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับผลกระทบจากการก่อสร้าง เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อทำการก่อสร้าง โดยจะดำเนินการสอบถามเฉพาะครัวเรือนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 จำนวน 136 ราย



รูปที่ 4.2.4-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ (M8)

2.4) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : การสำรวจในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการเลือกประชากร และการสุ่มตัวอย่างให้สอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย จะดำเนินการสำรวจทุกหน่วยงาน และทุกครัวเรือน (ร้อยละ 100) ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยใช้วิธีการ Sampling Interval และพิจารณาตามเขตพื้นที่ปกครองในแต่ละหมู่บ้าน ในกรณีนี้สัดส่วนจะประมาณ 5-7 หลัง เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยมีแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ประกอบการเดินทางสำรวจ โดยเริ่มต้นจากหลังแรกแล้วเว้นไปอีก 5 หลัง ถ้าไม่มีคนอยู่บ้านก็ขยับไปอีกหลัง และสุ่มไปที่ละ 5-7 หลังต่อไปจนครบแต่ละหมู่บ้านที่คำนวณไว้ โดยสุ่มตัวอย่างครัวเรือนจากแต่ละหมู่บ้านทั้ง 2 ช้างทางให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) สำหรับรายละเอียดในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

(1) **กลุ่มผู้นำชุมชน :** ได้ใช้วิธีการสำรวจตามรายงาน EIA ด้วยการดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก รวม **11 ตัวอย่าง** ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง	1
			หมู่ 2 บ้านคันทราง	1
			หมู่ 3 บ้านอำผาง	1
			หมู่ 4 บ้านทำนอย	1
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	1
			หมู่ 2 บ้านคลองวัว	1
			หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	1
		ท่ากระชับ บางระกำ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร	1
			หมู่ 3 บ้านระกำน้อย	1

(2) **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม :** การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากเขตทางรวมทั้งหมด **5 แห่ง** ดังนี้

- (1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร
- (2) วัดหลวงประชาบุญ
- (3) โรงเรียนพลอยจตุรจินดา
- (4) วัดน้อยเจริญสุข
- (5) โรงเรียนวัดน้อย

(3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : เนื่องจากรายงาน EIA ได้สำรวจกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิด ถึง 500 เมตรจากเขตทาง ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบและกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \text{-----}(1)$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน

e = ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05 เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไปยอมรับผลการวิจัยที่มีความคลาดเคลื่อนได้ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

จากการตรวจสอบข้อมูลจำนวนประชากร จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,681 หลังคาเรือน เมื่อแทนค่าในสูตร จะได้จำนวนตัวอย่างอย่างน้อย 324 ตัวอย่าง

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{1,681}{1+[(1,681)(0.05^2)]}$$

$$= 323.26$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 323.26 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1n}{N} \text{-----}(2)$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (324 ตัวอย่าง)

N =ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (1,681 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$\frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(324)}{1,681}$$

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวนตัวอย่าง จากการคำนวณ	แผนการ เก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	50	9.61	10
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	172	33.06	34
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง	276	53.04	54
			หมู่ 2 บ้านคันราง	28	5.38	6
			หมู่ 3 บ้านอำผาง	238	45.75	46
			หมู่ 4 บ้านท้าน้อย	222	42.67	43
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	421	80.92	81
			หมู่ 2 บ้านคลองวัว	46	8.84	9
			หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	204	39.21	40
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร	16	3.08	4
		บางระกำ	หมู่ 3 บ้านระกำน้อย	8	1.54	2
		รวม		1,673	323.11	329

(4) กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้ายในแนวเส้นทาง Spur Line : ดำเนินการสำรวจผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อทำการก่อสร้างทุกราย (ร้อยละ 100) จำนวน 136 ราย

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น 481 ตัวอย่าง สามารถสรุปได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	11
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	5
3. กลุ่มครัวเรือน	329
4. กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	136
รวม	481

2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ จะใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 4.2.4-2

2.6) การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็นเช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ

2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

2.7.1) การเตรียมความพร้อมของทีมสำรวจ เป็นการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมของทีมสำรวจ ก่อนลงพื้นที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยประชุมคณะทำงานภาคสนามเพื่อทำความเข้าใจรายละเอียดโครงการ รวมถึงขั้นตอนและรายละเอียดของการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังนี้

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือโครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบการความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ สังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

ตารางที่ 4.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (M8)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย (เฉพาะ Spur Line)
ข้อมูลทั่วไป ของผู้ให้สัมภาษณ์	- ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา	- ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา	- เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิฐานะเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่	- เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิฐานะเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่
สถานภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม	-	-	- จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินทุน - การออมของครัวเรือน	- จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินทุน - การออมของครัวเรือน

ตารางที่ 4.2.4-2 (ต่อ)				
โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (M8)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย (เฉพาะ Spur Line)
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	- จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน - จำนวนประชากรในหมู่บ้าน - ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน - การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา - ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน - การประกอบอาชีพหลักของชุมชน - การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆของชุมชน	- กิจกรรมภายในหน่วยงาน - จำนวนผู้ใช้พื้นที่/ใช้บริการ - ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม - ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด	-	-
ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย การถือครองที่ดิน และ ทรัพย์สินของครัวเรือน	-	-	-	- ประเภทของที่ดิน/ทรัพย์สิน ที่ถูกเวนคืน - ขนาดของที่ดินที่ถูกเวนคืน - ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/ทรัพย์สิน
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน ของหมู่บ้าน/ชุมชน	- การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง	-	- การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง	-
ข้อมูลการเดินทาง	-	- การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง	- การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง	-
ข้อมูลด้าน สุขภาพอนามัย	-	-	- การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน - สถานพยาบาลที่ปรึกษา	-

ตารางที่ 4.2.4-2 (ต่อ)				
โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (M8)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย (เฉพาะ Spur Line)
การรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ และการมีส่วนร่วม กับโครงการ	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสาร ของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการ ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสาร ของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการ ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสาร ของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการ ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสาร ของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการ ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะ ก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะ ก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะ ก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะ ก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- กลุ่มครัวเรือน จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชน เพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ

2.8) ระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง

ครั้งที่ 1 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2569

ครั้งที่ 2 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2570

2.9) การประเมินผลการศึกษา

2.9.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.9.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.9.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย นครปฐม-ชะอำ (รายงานฉบับสมบูรณ์), สิงหาคม พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด พบว่า ผลกระทบด้านบวก ด้านราคาที่ดิน บริเวณที่จะเป็นที่น่าสนใจของนักลงทุน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดกับถนนโครงข่ายที่สามารถเข้า-ออก โครงการได้สะดวก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งมีการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย สถานีบริการน้ำมัน และพาณิชยกรรม โดยราคาที่ดินบริเวณดังกล่าวมีแนวโน้มจะสูงขึ้นกว่าเมื่อไม่มีโครงการ รวมทั้งการขนส่งวัตถุดิบและผลผลิตภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ดังนั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

สำหรับผลกระทบด้านลบ การสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน และการเดินทางไปที่พื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่คนละฝั่งของถนนไม่สะดวก เนื่องจากมีรั้วกัน และทางคู้ขนานที่ไม่เชื่อมต่อกัน ประชาชนต้องใช้ทางลัด ในการเดินทาง ส่วนด้านสภาวะเศรษฐกิจ และการค้าท้องถิ่น ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น จึงไม่ได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจและการค้าขายท้องถิ่นของสองข้างทาง สำหรับด้านจากการเสียโอกาสในการพัฒนาที่ดิน พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและสังคมชนบท โอกาสของการพัฒนาในเชิงเศรษฐกิจค่อนข้างน้อยหากไม่ได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เพียงพอ ดังนั้น เมื่อมีโครงการจะส่งผลกระทบต่อโอกาสในการพัฒนาที่ดินไม่มาก ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนกันยายน พ.ศ.2560 และเดือนเมษายน พ.ศ.2561 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ ได้รับข้อมูลข่าวสารการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง ซึ่งส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน การกีดขวางทางเดินหรือทางสัญจรเดิม และปัญหาความไม่สะดวก หรืออุบัติเหตุจากการเดินทาง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวส่วนใหญ่มีความกังวลในเรื่องการรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยของผู้สัญจรและผู้พักอาศัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ความล่าช้าในการก่อสร้าง และผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงดัง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคู้ขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคู้ขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ สำหรับการเร่งดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องการเงินค่าธรรมเนียมที่ดิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ โดยหากทางผู้รับเหมาแต่ละตอนได้รับมอบพื้นที่ จะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

สำหรับการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 21 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 19 เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 2 เรื่อง

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562 และเดือนกันยายน พ.ศ.2563 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง กีดขวางทางเดิน การจราจรติดขัด และปัญหาเสียงดัง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาเสียงดัง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และกีดขวางทางเดิน การจราจรติดขัด จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ฝุ่นละอองรบกวนต่อสมาธิในการทำงาน/การเรียนการสอน และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ จึงอยากให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาในแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 18 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 14 เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 3 เรื่อง และอยู่ระหว่างติดตามตรวจสอบ จำนวน 1 เรื่อง

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2564 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดัง กีดขวางทางเดิน ความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุในการเดินทาง และการประกอบอาชีพของคนในชุมชน จึงอยากให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม จากข้อเสนอแนะ ทางโครงการก่อสร้างแต่ละตอนได้มีดำเนินการปฏิบัติตามในแต่ละข้ออย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่าง

ต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความ สั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 35 เรื่อง พบว่า ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว และไม่พบเรื่องร้องเรียนเพิ่มเติม จำนวน 27 เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 7 เรื่อง และอยู่ระหว่างติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน จำนวน 1 เรื่อง

3.2.4) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พฤษภาคม พ.ศ.2568) โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้สำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยในพื้นที่โครงการ และกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย ซึ่งอยู่ในระยะก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ได้ดังนี้

ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง และความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาและชุมชนใกล้เคียง กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดปัญหาเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเส้นทางของผู้ใช้ทาง เนื่องจากมีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่

ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพการเกษตร ต้องใช้เวลาในการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตรมากขึ้น เพราะจากการสอบถามกลุ่มเป้าหมาย ให้ความเห็นว่าหากเกิดปัญหาน้ำท่วมจะส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพโดยตรง เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประมง

ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การจ้างงานในท้องถิ่นอาจมีน้อยกว่าการจ้างแรงงานต่างถิ่น เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย เกษตรกรรม มีเพียงบางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง อย่างไรก็ตามการจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2569 และจะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับต่อไป

4) สรุปผลการศึกษา

จะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับต่อไป

4.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการดำเนินงานของโครงการ ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากขอบเขตงาน (Terms of Reference) เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขประกอบความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งทางเข้า-ออกชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ และพื้นที่เกษตรกรรม ต่างๆ โดยการสำรวจในภาคสนาม ร่วมกับข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาพถ่ายทางอากาศ

2.2) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินปีละ 1 ครั้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2569

ครั้งที่ 2 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2570

2.4) สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ : แสดงผลการตรวจสอบแต่ละครั้งในรูปแบบตาราง การแสดงภาพ และรูปประกอบ ทั้งนี้เพื่อเปรียบเทียบ ผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง ในแต่ละบริเวณตลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งสรุปข้อมูล และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการในการจัดการ/ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ซึ่งได้มีการศึกษาข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2540 พบว่า แนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur line) ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่ตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง ตำบลท่าพระยา ตำบลท่ากระชับ และตำบลบางระกำ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนพื้นที่บริเวณเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม รองลงมาเป็นพื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ พื้นที่ส่วนใหญ่จะยังคงรูปแบบการใช้ที่ดินตามเดิม และพัฒนาไปตามสภาพเศรษฐกิจ และเป็นไปตามผังบังคับการใช้ที่ดิน ส่วนผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนและการเกษตรกรรมอาจถูกแบ่งแยกทำให้เกิดความยากลำบากในการเดินทาง ดังนั้น จึงคาดว่าเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง

รวมทั้งการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ จะเป็นผลกระทบต่อเนื่องในการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมภาคบริการต่างๆ เช่น การท่องเที่ยว การขนส่ง เป็นต้น ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนและย่านการค้าอย่างรวดเร็วในบริเวณจุดตัดทางเข้า-ออก โดยลักษณะการขยายตัวของใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยดังกล่าว จะรุกตัวเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น ผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พฤษภาคม พ.ศ.2568) ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ติดตามตรวจสอบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน แนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur line) ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยยังไม่มีเปิดให้บริการเส้นทาง จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่ถนนทั้งหมดแล้ว ส่วนผลการสำรวจความพอเพียง ความต้องการ ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ต่อทางเข้า-ออกชั่วคราว ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา กลุ่มผู้ใช้ที่ดิน ที่ต้องใช้ทางเข้า-ออกชั่วคราว พบว่า ส่วนใหญ่ใช้ทางเข้า-ออกชั่วคราวเพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่อยู่อาศัย โดยบางครั้งถึงแม้จะไม่สามารถเดินทางผ่านได้บ้าง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปิดทางเพื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและน้ำท่วมขังทางจากฝนตกหนัก แต่กลุ่มผู้ใช้ที่ดินทั้งหมดก็ให้ความคิดเห็นว่า ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านทางเข้า-ออกชั่วคราวอยู่ในระดับที่พอเพียง และปัจจุบันทางเข้า-ออกชั่วคราวที่พบปัญหาน้ำท่วมขังเส้นทางได้รับการปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว และทางเข้า-ออกชั่วคราวอื่นๆ ได้ปรับเป็นทางเข้า-ออกถาวร และไม่มีการก่อสร้างบริเวณนั้นแล้ว จึงไม่มีการปิดถนนชั่วคราวเพื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างโครงการแล้ว

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

จะดำเนินการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ครั้งที่ 1 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2569 โดยจะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับต่อไป

4) สรุปผลการศึกษา

จะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับต่อไป

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 27 มกราคม พ.ศ.2571

5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้เปิดให้บริการตลอดแนวเส้นทางโครงการเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2568 และได้เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 มีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พบว่า มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ครบถ้วน

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ทั่วไป พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน ดังตารางที่ 5.1.1-1

ตารางที่ 5.1.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของมาตรการทั่วไป	
การปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป	
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	5
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	-
ไม่สามารถประเมินผลได้	3
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-
รวม	8

ส่วนผลการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เฉพาะในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5.1.1-2

ตารางที่ 5.1.1-2 สรุปผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	จำนวน
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	10
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	-
ไม่สามารถประเมินผลได้	6
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	16
รวม	32

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เฉพาะในระยะก่อสร้าง พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5.1.1-3

ตารางที่ 5.1.1-3 สรุปผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	จำนวน
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	68
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	4
ไม่สามารถประเมินผลได้	18
รวม	90

3) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่า แผนปฏิบัติการฯ กำหนดไว้ ไม่เกี่ยวข้องกับแนวเส้นทางโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้ในปัจจุบัน (กม.0+000 ถึง กม. 9+856) สำหรับผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง พบว่า แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ “**แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ**” **แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน** และ **แผนปฏิบัติการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน** ส่วนแผนปฏิบัติการอื่นๆ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน ได้แก่ “**แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร**” และ **แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ**”

5.1.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1. ระดับเสียง	มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 21-25 พฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน	-	-
2. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชในราง ระบายน้ำ โครงสร้างอาคารระบายน้ำ และ สะพานข้ามลำน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง	ระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบปัญหาด้าน การระบายน้ำ การกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วม บริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ	-	-
3. การคมนาคมขนส่ง	- สภาพการคมนาคมของโครงการ และความ เสียหายของผิวจราจรและอุปกรณ์งานทาง	สภาพผิวจราจรอยู่ในสภาพดี รวมทั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และ ระบบไฟส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี ไม่พบการชำรุดเสียหาย	-	-
	- สภาพการจราจร และปริมาณจราจรบน เส้นทางโครงการ	ยังไม่มีผลสำรวจปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ	อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลจาก กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	-
	- สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ	ระหว่างวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2569 ถึง วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2569 เกิดอุบัติเหตุรวม 8 ครั้ง โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกิน อัตรากำหนด	-	-

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

- ไม่มี

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะถัดไปของโครงการ

- ไม่มี

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่ต้องจัดทำรายงาน EIA ในอนาคต

- ไม่มี

ภาคผนวก ก
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ



ที่ ทล 1009.4/ 5770

ถึง บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ด้วย กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ซึ่งจัดทำรายงาน โดยบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการพิจารณาว่า เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวงนำไปปฏิบัติตามรายละเอียดที่แนบ สำนักงานฯ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



สำนักงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ 0-2265-6500 ต่อ 6805
โทรสาร 0-2265-6616



ที่ ทล 1009.4/ 5727

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
60/1 ซอยสุขุมวิท 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

22 มิถุนายน 2554

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง หนังสือ กรมทางหลวง ที่ คค 0633.3/8351 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2553

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

ด้วย กรมทางหลวง ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ มีจุดเริ่มต้นจากอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และจุดสิ้นสุดที่อำเภอท้ายช้างจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) โดยมีระยะทางรวมประมาณ 119 กิโลเมตร ซึ่งจัดทำรายงาน โดย บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา ความละเอียดแล้วแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาว่ารายงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ไม่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวง นำไปปฏิบัติ ดังรายละเอียดตามที่ส่งด้วย อนึ่ง ในการนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอให้กรมทางหลวง จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ

ฉบับหลัก ...

จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์พัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3. ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการให้ผลดี การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและประเมินมาตรการที่ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทั่งต่อสาระสำคัญของโครงการให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่รุนแรงมาให้อัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อได้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ

4. ในชั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ

รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของ กรมทางหลวง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป		1.กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน 2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติมีดังนี้ 2.1 กรมทางหลวงจะดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนด	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		เป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ 2.2 กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อนุญาตไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ผู้แทนจากจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และ	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		เพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว 2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯและรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ 3.ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นการทำให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการแล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่การเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทั่งต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักรงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ 4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวงและ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการ โครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 ซึ่งต้องก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อจำนวน 2 ตอม่อลงในแม่น้ำ โดยขนาดตอม่อ 11.4X15.5 เมตร ซึ่งลักษณะของตอม่อที่จะก่อสร้างดังกล่าวจะมีความโค้งของมุม ซึ่งจะตามารถลดการกัดเซาะของกระแสน้ำได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ในช่วงของฤดูน้ำหลาก ความเร็วของน้ำบริเวณรอบๆ ตัวตอม่อสะพานจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ในขณะที่สภาพการไหลของน้ำในช่วงความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักทั้งทิศทางการไหลของน้ำและการกระจายความเร็วตลอดหน้าตัดลำน้ำ กล่าวคือความเร็วของน้ำบริเวณด้านข้างของตอม่อจะมีค่าเพิ่มขึ้น ในขณะที่ความเร็วของน้ำจะลดลงที่บริเวณด้านหน้าของตอม่อ เนื่องจากเป็นบริเวณที่น้ำไหลเข้าปะทะสิ่งกีดขวางและบริเวณด้านหลังของตอม่อ ความเร็วของน้ำจะลดลงไปจากเดิมเล็กน้อย เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ทั้งนี้ ผลจาก	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> ในขั้นก่อนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันคลังทั้งสองด้าน โดยให้ยึดถือวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASHTO <u>ระยะก่อสร้าง</u> - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบตอม่อแม่น้ำแม่กลองให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้มากที่สุด - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียบแนวขวางตัวขนานไปกับลำน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในแม่น้ำแม่กลอง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	แบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่าบริเวณด้านข้างของคอม่อ ความเร็วของน้ำจะเพิ่มขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณรอบๆคอม่อเท่านั้น ซึ่งจากการเปรียบเทียบกับความเร็ววิกฤติที่กำหนดไว้ กับค่าความเร็วดังกล่าวไม่ได้มีค่าสูงกว่าแต่อย่างใด ยกเว้นในบางพื้นที่เฉพาะบริเวณข้างคอม่อที่มีความเร็วใกล้เคียงกับค่าวิกฤติ(1.87 เมตรต่อวินาที) คาดว่าอาจจะเกิดการกัดเซาะพื้นที่ตอม่อขึ้นได้บ้างในช่วงฤดูน้ำหลาก โดยคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตรและจะไม่ผลทำให้เกิดสภาพการเปลี่ยนแปลงของตลิ่งแม่น้ำทั้งสองด้านตม่นั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงมีอยู่ในระดับต่ำจากการมีโครงสร้างตอม่อในแม่น้ำ		
	ระยะดำเนินการ ในขณะที่ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ นั้นพบว่า บริเวณด้านข้างของคอม่อของสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง มีความเร็วของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่บริเวณรอบๆตอม่อเท่านั้น ทั้งนี้ ความเร็วของกระแสน้ำที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม นั้น ไม่ได้มีค่ามากกว่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการกัดเซาะรอบคอม่อได้ แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีความ	ระยะดำเนินการ สภาพการเกิดการกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน (Local Scour) ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ก) ดังนั้น ต้องใช้วิธีการเดิมรั้งตอม่อในการป้องกันการเกิด การกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน ทั้งนี้ ต้องพิจารณาเลือกประเภทวัสดุท้องน้ำที่มีความเหมาะสม ตลอดจนการคัดขนาดของวัสดุท้องน้ำ เพื่อให้สามารถบรรเทาและป้องกันการกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองได้ ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ข)	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลโดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลง โดยตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำในแม่น้ำแม่กลอง หลังจากมีโครงการ โดยดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	จำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อการเกิดการกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองด้วย		
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการปรับพื้นที่ การเปิดหน้าดิน จะมีองค์ดินเกิดขึ้น รวมถึงการก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อลงในแม่น้ำแม่กลอง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งกำเนิดตะกอนดินเป็นปริมาณมาก หากมีฝนตกลงมา จะเกิดการชะพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำก่อให้เกิดความขุ่น โดยเฉพาะแม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 สำหรับน้ำเสียจากสำนักงานควบคุมงานและที่พนักงานชั่วคราวจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำและห้องส้วมและกิจกรรมการใช้อื่นๆ ก่อให้เกิดการปนเปื้อนและส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ ส่วนผลกระทบจากการพังกระเจายตะกอนในระหว่างการก่อสร้างฐานรากของตอม่อจำนวน 2 คัน ซึ่งแต่ละตอม่อมีเสาเข็มจำนวน 10 คัน ทำให้มีเสาเข็มจำนวนทั้งหมด 20 คันที่จะทำการขุดเจาะลงไปใต้มแม่น้ำ โดยปริมาณตะกอนที่พังกระเจายทั้งหมดที่เกิดขึ้นประมาณ 1,526.69	ระยะก่อสร้าง - ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น - การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพื้นที่ผู้ขึ้นอยู่รับน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างสู่ลำน้ำและปลูกพืชคลุมดินพื้นที่หลังเสร็จงาน - จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้ระบบระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน - ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดหาขนระวางรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พนักงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด - น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พนักงานชั่วคราว	ระยะก่อสร้าง - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านทรัพยากรดินและคุณภาพน้ำผิวดิน - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้างเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ จุดตรวจวัด (รูปที่ 2) - แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 ดัชนีที่ตรวจวัด - ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน 14 ดัชนี ได้แก่ ความลึกของน้ำ, ความเร็วกระแสน้ำ, อุณหภูมิ, ความโปร่งแสง, ความเป็นกรด-ด่าง, ความนำไฟฟ้า,ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี,ออกซิเจนละลาย,ของแข็งแขวนลอย,น้ำมันและไขมัน,

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	ดิน ในการเจาะเสาเข็มวันละ 1 คัน จะทำให้เกิด ตะกอนประมาณ 76 คันต่อวัน ซึ่งจะมีค่าสูงกว่า ตะกอนที่มีอยู่ในลำน้ำในปัจจุบัน (11.3-13.21 คัน) ทั้งนี้ ปริมาณตะกอนที่เกิดขึ้นจริงนั้นจะ ขึ้นอยู่กับวิธีการก่อสร้างคอกม่อ ซึ่งหากใช้วิธีการ คอกเสาเข็มลงไปในแม่น้ำด้วยปั้นจั่น จะทำให้ ตะกอนดินที่เกิดขึ้นพุ่งกระจายออกมาในแม่น้ำ ก่อนจะถูกพัดพาไปตามความเร็วของกระแสน้ำ ในช่วงเวลานั้น โดยหากทำการคอกเสาเข็ม ในช่วงที่อิทธิพลจากน้ำทะเลหนุน จะทำให้ ตะกอนไม่สามารถพัดออกไปทางท้ายน้ำได้ เนื่องจากความเร็วของน้ำมีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งถือ ว่าเป็นกรณีเลวร้าย (Worst Case) สอดคล้องกับ ผลการตรวจวัดค่าความเร็วกระแสน้ำในช่วง ระหว่างวันที่ 7-8 พฤษภาคม 2553 อยู่ในช่วง 0.01-0.65 เมตรต่อวินาที โดยจะมีผลทำให้ คุณภาพน้ำในบริเวณนั้นมีความขุ่นและมีการ ตกตะกอนที่มากขึ้นกว่าสภาพธรรมชาติ แต่จะ ไม่เกิดการพุ่งกระจายตะกอนเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด	ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่ง รองรับ - หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลด ปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการ - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการ ใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) ดังรูปที่ 3 เพื่อป้องกันไม่ให้มีน้ำฝนชะล้าง ตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพัง กระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านค้ำตะกอน (Silt Curtain) ดังรูปที่ 4 - ขุดลอกแหล่งน้ำ ทบทวนการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง - ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้าง ตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ - กองดิน ทราช และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจาก ริม ลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้มีการชะ ดิน ทราช ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออก จากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไนเตรท-ไนโตรเจน, ฟอสเฟตทั้งหมด, แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม,แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมด <u>วิธีการตรวจวัด</u> เก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีการมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและ น้ำเสีย Standard Methods for Examination of Water and Wastewater ที่กำหนดโดย APHA AWWA และ WPCF <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง - ระยะก่อสร้าง 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 34,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 204,000 ล้านบาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)		- บุคลากรต้องให้มีสภาพดีหลังจากการก่อสร้างแล้ว เสร็จทันที - ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูก พืชไคเร็วในบริเวณคลังกึ่งที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของ โครงการ - จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมี ประสิทธิภาพ - จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระอะ-ถัง กรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พัก คนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้างใน อัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> น้ำเสียที่เกิดขึ้นจะเป็นน้ำเสียจากสถานีบริการทาง หลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอน มะขามเทศ ต. โลกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ. นครปฐม (ห่างจากสถานีทางหลวง 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณ กม. 52+000 ที่บ้านคลองคางจ่า ต.ทุ่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสนองประมาณ 200 เมตร) สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่ บ้านไร่หัวโลด ต.ไระสะท้อน อ. บ้านลาด	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณ สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้าน ลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสีย สำหรับแบบถังกระอะ-ถังกรองไร้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับ ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถ รองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถึง และ 35 ลบ.ม./ วัน จำนวน 2 ถึง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสีย จนกระทั่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ผิวดิน ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด</u> (รูปที่ 2) - ดำเนินการตรวจวัดและคล่องสนองที่เป็นแหล่ง รับน้ำทิ้งจากสถานีบริการทางหลวง - แม่น้ำแม่กลอง - แม่น้ำเพชรบุรี <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะ

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องิ่แวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	จ.เพชรบุรี คาดการณ์ปริมาณน้ำเสียในกรณี เลวร้ายสุดจากปริมาณรถที่ให้บริการบนทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง คาดว่ามีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น ประมาณ 51.84 ลบ.ม./วัน สำหรับสถานีบริการ ทางหลวง และ 210.82 ลบ.ม./วัน สำหรับ ศูนย์บริการทางหลวง	- ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำ เสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการ ทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่าง สม่ำเสมอ ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ - จัดหาน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแพ ที่พักริมทาง เขาชัย และด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ - ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลา ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่ เกิดผลกระทบต่อการท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง - ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนคร ชัยศรีและสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดจะดำเนินการ จัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยวางไว้ในแหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดคุ้รับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่เพื่อรอการขนถ่าย ให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น และ ประสานงานติดต่อกับวิสาหกิจชุมชนที่ปฏิบัติงานกับกรมทาง หลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดต่อไป	ก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>วิธีการตรวจวัด</u> เก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีการมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและ น้ำเสีย Standard Methods for Examination of Water and Wastewater ที่กำหนดโดย APHA AWWA และ WPCF <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 952,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องิ่แวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการ ก่อสร้างในบริเวณก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ ซึ่งจะทำให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองเท่ากับ 0.66 ก./ลบ.ม. (660 มก./ลบ.ม.) ที่ระยะ 100 เมตรจากขอบเขตการ ก่อสร้าง ซึ่งมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชน ในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงาน ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์ แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการ ก่อสร้าง - กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวัน ละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตาม ความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลด ปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจาก กิจกรรมการก่อสร้าง - จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆเพื่อลดการเปิดหน้าดิน และโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ ก่อสร้าง - กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมามาให้ดำเนินการปลูก ต้นไม้เป็นแนวกันแสงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการลดระดับมลพิษจาก ยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ ยืนต้นข้างละ 4 แถวสลับฟันปลา เช่น ถั่วงอกกล้วย ทรงบาโค ชงโค กระถินณรงค์ เตย ทุเรียน ทองอุไร หางนกยูง ไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นการปลูกต้นไม้เพื่อ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน คุณภาพอากาศ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อ ในการ ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด (จุดที่ ๑)</u> - สถานีอนามัยตำบลวันดาว ตำบลวันดาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี - สถานีอนามัยหนองน้ำดำ ตำบลท่าแสง อำเภอกำแพง จังหวัดเพชรบุรี <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 ดัชนี ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวม - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน - ความเร็วลมและทิศทางลม <u>วิธีการตรวจวัด</u>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		ปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย - ในกระบวนการขุดและรื้อถอนปฏิบัติงานในกิจกรรมก่อสร้าง จำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางขุดขุดระหว่างที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและจัดให้มีวัสดุปิดคลุมตัวรถบรรทุกของรถบรรทุก เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง - ห้ามบรรทุกวัสดุแอสฟัลต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องขุดนั้นๆ - บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ก่อสร้างวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการขุดรื้อถอน โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก - วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย	- High-Volume Air Sample - PM-10 High-Volume Air Sample - Wind Speed & Direction Recorder <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ - ระยะก่อสร้าง 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 200,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 1,200,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินพื้นที่ที่ไม่มีน้ำท่วมจำเป็นใช้งาน - จะต้องทำการกำจัดดิน ทราบ โกลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการฉีดน้ำรดหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย - การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน - จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต - เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที - ในการเปิดหน้าดินทั้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ จากการประเมินคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ในปี 2554-2584 พบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 30 แห่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ส่วนความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์บริเวณสถานีอนามัยตำบลวันดาวมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานในปี 2564-2584 โดยมีค่าเท่ากับ 0.1826-0.2526 ส่วนในล้านส่วน เนื่องจากอยู่ใกล้กับถนนสายหลักเดิม (ทางหลวงหมายเลข 35) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนบริเวณสถานีอนามัยตำบลวันดาวมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานในปี 2554-2584 เช่นกัน โดยมีค่าเท่ากับ 152.4-293.5 มคก/ลบ.ม.	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงจะติดตั้งแลกรักราชคันไม่ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ผิดปกติพบว่ามีต้นไม้ตายต้องรีบดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริม - กรมทางหลวงจะตั้งประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) บริเวณที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	ระยะดำเนินการ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเพื่อเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้ จุดตรวจวัด (รูปที่ 6) - สถานีอนามัยตำบลวันดาว ตำบลวันดาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี - สถานีอนามัยหนองน้ำท้าย ตำบลท่าแดง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ดัชนีที่ตรวจวัด ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 6 ดัชนี ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่รวมมีเทน ก๊าซทางและความเร็วลม วิธีการตรวจวัด - High-Volume Air Sample - PM-10 High-Volume Air Sample - Impinger Absorption - Tedlar Bag - Total Hydrocarbon Analysis - Wind Speed & Direction Recorder

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)			ความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ในช่วง 2 ปีแรกและจากนั้นทุก 5 ปี หน่วยงานรับผิดชอบ - บุคคลที่ 3 (Third Party) งบประมาณ - ระยะดำเนินการ 2,800,000 บาท
2.4 เสียง	ระยะก่อสร้าง การใช้เครื่องมือ เครื่องจักรในการก่อสร้างรวมทั้งการขนส่ง ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและตามเส้นทางขนส่ง โดยพบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุดคือ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสวคนธ์ จะได้รับเสียงจากการก่อสร้าง 69 และ 70 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม ระดับเสียงจากการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในพื้นที่ได้	ระยะก่อสร้าง - ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง - กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง - เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น	ระยะก่อสร้าง - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระดับเสียง - ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ จุดตรวจวัด (รูปที่ 7)

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)		รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือนี้ทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักรเพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย - ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยการใส่ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง - หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง - จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	- โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม - วัดเสาวคนธ์ ตำบลห้วยตะพาน อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี ดัชนีที่ตรวจวัด ตรวจวัดระดับเสียง 4 ดัชนี ได้แก่ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคล์ที่ 90 (L₉₀) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ.ยอมรับ ความถี่ในการตรวจวัด - ระยะก่อนก่อสร้าง 1 ครั้ง/ปี ก่อนก่อสร้าง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการ - ระยะก่อสร้าง 2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)			หน่วยงานรับผิดชอบ - บุคคลที่ 3 (Third Party) งบประมาณ - ระยะก่อนก่อสร้าง 100,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 600,000 บาท
	ระยะดำเนินการ ระดับเสียงรบกวนจากทางหลวงที่เสริมระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว ในช่วงปี 2564-2574 ซึ่งเป็นช่วงที่มีระดับเสียงสูงสุด พบว่าโรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเท่ากับ 65.4 และ 65.7 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้มีสภาพดี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ - กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ - จาการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้จากการดำเนินโครงการ และการปลูกต้นไม้เพื่อจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในพื้นที่เขตทางและพื้นที่บริการทางหลวง ทั้งนี้สามารถลดผลกระทบต่อระดับเสียงได้ด้วย ซึ่งดำเนินการปลูกต้นไม้จำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเทียบทางรถไฟ ระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลที่ตำบ่ออิมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลนาข้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอนาย้อย จังหวัดเพชรบุรีจำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวตลอดพื้นที่ในที่ดินที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวน	ระยะดำเนินการ ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้ จุดตรวจวัด (รูปที่ 7) - โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม - วัดเสาวคนธ์ ตำบลห้วยตะพาน อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี ดัชนีที่ตรวจวัด เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง วิธีการตรวจวัด - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ.ยอมรับ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)		110 ไร่ แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงจะพิจารณาในการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่รอบนอกด้านสิ่งแวดล้อม ดังกล่าวอีกครั้งในกรณีที่พบว่ามีความเสี่ยงสูงกว่าค่า มาตรฐานที่กำหนดภายใต้กฎหมายที่ได้มีการติดตาม ตรวจสอบระดับเสียง (Monitoring Programs) ในปี 2574 แล้ว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 1,400,000 บาท
2.5 ความสั่นสะเทือน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจิน ดา และวัดเสาวคนธ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทาง โครงการมากที่สุด มีค่าประมาณ 0.07-0.1 มม./ วินาที และ 0.09-0.12 มม./วินาที ตามลำดับ ซึ่ง ไม่มีผลกระทบ แต่อาจได้รับความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ปกติได้ เช่น คาน หล่น เป็นต้น	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น คิว เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์และได้รับการ แก้ไขปัญหโดยเร็ว - ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยค่อน้อย ที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด - ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรง กระทบที่น้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการ ตอกเสาเข็ม - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00 – 17.00 น. เท่านั้น เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมในระยะดำเนินการส่งผลให้รับรู้ถึง ความรู้สึกสั่นสะเทือนได้เล็กน้อย อย่างไรก็ตาม จะไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของโบราณสถานที่	<u>ระยะดำเนินการ</u> - กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ใน สภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถ กับผิวทาง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.5 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	สำคัญ ได้แก่ วัดทุ่งกระต่าย วัดท่าสุวรรณ์ และวัด เกาะศาลพระ	- กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด	
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในการดำเนินการก่อสร้างโครงการ จะมีการขุด เจาะ ปรับถมพื้นที่ ซึ่งมีการเปิดหน้าดินและการ ก่อสร้างสะพาน/ฐานรากสะพาน อาจก่อให้เกิด การปนเปื้อนและส่งผลกระทบท่อการ เปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ ซึ่งจะทำให้ลดการ ท่องเที่ยวของแสง และขัดขวางการสังเคราะห์ แสงของแหล่งก่อกอนพืชและพืชน้ำ ส่งผลให้ จำนวนแพลงก์ตอนลดลง และความสมบูรณ์ของ แหล่งน้ำลดลงด้วย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับ กิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของ ดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะ บริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำพระบุรี เป็นต้น - การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัด การก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ ขึ้นอยู่ริมแม่น้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้าง ลงสู่ลำน้ำและปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน - จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้าง และใช้ระบบระบายน้ำ เช่น ท่อ ปะทะดินและอื่นๆเพื่อ ลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน - ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ใน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดการขนของรับน้ำดื่มที่ใช้แล้ว ในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจาก แหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยเด็ดขาด - นำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พนักงานชั่วคราว ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่ง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทาง น้ำ ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ใน การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม หลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด</u> - แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - สัณฐานนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ ความ หลากหลายทางชีวภาพ ปริมาณแพลงก์ตอน พืช และแพลงก์ตอนสัตว์และปริมาณสัตว์ หน้าดิน <u>วิธีการตรวจวัด</u> - แพลงก์ตอนเก็บโดยใช้ถุงเก็บแพลงก์ตอน เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและปริมาณต่อไป

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		รองรับ - หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมฝั่งน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระเจายตะกอนดินในแม่น้ำ - ต้องมีบานดักตะกอน (Silt Curtain) - ขุดลอกแหล่งน้ำหาพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือแนววัสดุก่อสร้าง - ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงาน โครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ - กองดิน ทราบ และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้มีการชะดิน ทราบไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ - บุคลากรให้มีสภาพดีหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	- ติดหัวน้ำดินเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บตัวอย่างตะกอนท้องน้ำ เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและนับจำนวนต่อไป - <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง - 2 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพดินและตะกอน - ระยะก่อสร้าง - 4 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพดินและตะกอน - <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) - <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 34,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 204,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		- ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณลุ่มที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ - จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ - จัดหาน้ำที่สะอาดที่ถูกต้องลักษณะแบบถังกรอง-ถังกรองไร้อากาศและต้องมียาฆ่าเชื้อสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องสุขาอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอนมะขามเทศ ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม (ห่างจากถ้ำรางธรรมชาติ 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณกม. 52+000 ที่บ้านคลองคาจ่า ค.ทุ่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสองพระองค์ประมาณ 200 เมตร) สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่บ้านไร่หัวโลก ต.ไร่ตะกอน อ. บ้านลาด จ.เพชรบุรี ซึ่งน้ำเสียจากอาคารเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำบริเวณข้างเคียงดังกล่าวข้างต้น และจะส่งผลกระทบต่อระบบ	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกรอง-ถังกรองไร้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถรองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสียจนกระทั่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่าง	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนี้ - <u>จุดตรวจวัด</u> - ดำรงธรรมชาติ และคลองสองพระองค์ที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานีบริการทางหลวง - แม่น้ำแม่กลอง - แม่น้ำเพชรบุรี - <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - เช่นเดียวกับที่การติดตามตรวจสอบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - <u>วิธีการตรวจวัด</u> - แพ่งก่อกองเก็บโดยใช้ถุงเก็บแหล่งก่อกอง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	นิเวศวิทยาทางน้ำได้ แต่อย่างไรก็ตาม น้ำเสีย ดังกล่าวจะมีการบำบัดและจัดการที่ดีก่อนปล่อย ออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะดังกล่าว ดังนั้น คาดว่า จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของ ลำธารธรรมชาติ คลองหนอง แม่น้ำแม่กลองและ แม่น้ำเพชรบุรีในระดับต่ำ	สม่ำเสมอ ให้สามารถนำน้ำดื่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ - จัดห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแห่ง ที่พักริมทาง เขาไผ่ และตามเก็บค่าผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ - ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลา ดำเนินการไว้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่ เกิดผลกระทบต่อคลองหนอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง แล้ง - ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีและสถานีบริการทางหลวง นครชัยศรีและสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดจะ ดำเนินการจัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยวางไว้ใน แหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ เพื่อรอการขนถ่ายให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้น และประสานงานติดต่อกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทาน กับกรมทางหลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัด ต่อไป	เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและปริมาณต่อไป - สักวณน้ำดื่มเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บ ตัวอย่างตะกอนท้องน้ำ เพื่อนำไปวิเคราะห์ ชนิดและนับจำนวนต่อไป <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 952,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ ป่า	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการพัฒนาโครงการต้องผ่านพื้นที่ป่า ชายเลนเป็นระยะทาง 9.7 กม. ซึ่งในแนวเขตทาง มีสภาพพื้นที่ป่าชายเลนประมาณ 24.87 ไร่ โดย ในปัจจุบันสภาพป่าชายเลนถูกบุกรุกโดย ประชาชนใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่บ่อเลี้ยง บ่อปลา เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ทางยกระดับที่ต้องผ่านใน พื้นที่ป่าชายเลน ส่งผลให้คุณค่าของระบบนิเวศ ป่าชายเลนลดลง แต่อย่างไรก็ตามไม่ได้สูญเสีย ไปทั้งหมด เนื่องจากสภาพป่าชายเลนในพื้นที่ ศึกษามีคุณค่าทางนิเวศค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้อาจมีการ รบกวนและทำลายที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าใน บริเวณเขตทางได้ อย่างไรก็ตามผลกระทบที่เกิด ขึ้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสัตว์ป่าเหล่านี้สามารถ อพยพออกจากพื้นที่ได้เอง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสาร สิทธิในการครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถ ฟื้นฟูได้ - การก่อสร้างเสาตอม่อต่าง ๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไป บริเวณที่เป็นลำคลองสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อ ไม่รบกวนระบบการไหลของน้ำเดิมและกีดขวาง การคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่หรือเสาคอม่อ ไม่ควรเข้าไปอยู่ติดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปกคลุม ซึ่งจะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่ - การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้ กว้างเพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลน ด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศ ของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควร ก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชาย เลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วย รักษาระบบนิเวศได้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี - ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดย เฉพาะที่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับ หรือไล่ค้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไปหรือนำไปปล่อยในที่ ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้กรมทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)		- มีการก่อกะเบียดห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้างหรือผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้าม ดำเนินการล่าสัตว์โดยวิธีการใด ๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย - ดำเนินการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับลียบทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาชัย อำเภอนาทม จังหวัดน่าน จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวสลับฟันปลาพร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่	
	ระยะดำเนินการ สภาพโครงสร้างของ โครงการอาชญาบัตร บัง แสงแดด และอาจมีผลกระทบต่อ การสังเคราะห์แสงของต้นไม้ป่าชายเลนบริเวณริมขอบทางได้	ระยะดำเนินการ - ต้องดำเนินการดูแลบำรุงรักษาดินไม่ให้แห้งเหี่ยวดินโดยวางแนวอยู่ตามขอบริเวณพื้นที่ปลูกป่าชายเลน จำนวน 39 ไร่ และพื้นที่ปลูกต้นไม้ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 110 ไร่	
2.8 การคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่นในปัจจุบัน จะรบกวนความคล่องตัวของกระแสจราจรบนโครงข่ายถนนใน	ระยะก่อสร้าง - กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดติดขัดของถนน ในท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทาง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องานวิศวกรรมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ปัจจุบัน ซึ่งบริเวณจุดตัดกับ โครงการทางหลวงพิเศษดังกล่าว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ โดยมีจุดตัดถนนที่สำคัญ เช่น - ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.4+780) - ทางหลวงหมายเลข 3097 (กม.20+060) - ทางหลวงหมายเลข 325 (กม.37+000) - ทางหลวงหมายเลข 35 (กม.71+215) - ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.95+435) เป็นต้น นอกจากนี้แนวเส้นทาง โครงการยังตัดผ่านถนนท้องถิ่นอีกประมาณ 56 จุด ทั้งนี้ การโยกย้ายถนนในการขนส่ง และการก่อสร้างของโครงการ จะทำให้ปริมาณจราจรในโครงข่ายถนนในปัจจุบันโดยรวมเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณจราจรหนาแน่นและติดขัดส่งผลกระทบต่อการสัญจรของผู้ใช้ทางและทำให้เกิดความเสียหายของผิวถนนอาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทางทุกประเภท	เบื้องต้น (รูปที่ 8) อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง - กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมาให้อัดศูนย์รวมเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ - กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลาดำเนินการ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้นั้นเห็นได้เด่นชัด และสัญจรในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง - ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสงเพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางสามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่จำเป็น - ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนทั้งองถื่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และ	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		กวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางขนส่งเกิดความเสียหาย - กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการก่อตัวของฝุ่นละอองทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองในปัจจุบัน - ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจรของเส้นทางปัจจุบันหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกปิดหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน - ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางการจราจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปได้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ จากการพัฒนาโครงการจะส่งผลให้การกระจายปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากทางหลวงหมายเลข 4 และถนนโครงข่าย เช่น ทางหลวงหมายเลข 35 3097 325 เป็นต้น ที่กำลังประสบปัญหา และจะประสบปัญหาความแออัดของการจราจรในอนาคตอันใกล้นี้ ให้เปลี่ยนมาใช้ถนนโครงการ ทำให้โครงข่ายถนนในพื้นที่อิทธิพลโครงการสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น รวมทั้งทำให้เกิดสภาพที่ต้องควมขึ้น และช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง ช่วยให้เดินทางได้ด้วยความเร็วที่สูงขึ้น และเดินทางบนมาตรฐานที่ดีขึ้น นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางสู่ภาคใต้อีกด้วย อย่างไรก็ตามอาจทำให้เกิดการกีดขวางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่น เนื่องจากลักษณะโครงการมีการควบคุมการเข้า-ออก อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้จะไม่เกิดผลกระทบต่อการศึกษาความเหมาะสมทางน้ำเช่นกันเนื่องจากได้มีการออกแบบช่องล้นระบายน้ำแม่กลองให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ใช้เส้นทางน้ำยังสามารถใช้การสัญจรผ่าน	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงจะต้องบำรุงรักษาและซ่อมแซมเส้นทางให้ใช้งานได้อย่างเต็มอ - หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทางจะต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาคัดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ไปมาบริเวณดังกล่าวได้อย่างสะดวกสบายและมีความปลอดภัยเช่นเดียวกับในระยะก่อสร้าง		
2.9 สาธารณูปโภค	ระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการฯ มีระยะทาง 119 กม. ซึ่งจะมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นเกิดความเดือดร้อนในการใช้สาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งหมู่บ้านที่มีระบบประปาหมู่บ้าน คาดว่าแนวเส้นทางโครงการจะตัดผ่าน จำนวน 79 หมู่บ้าน นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการยังตัดผ่านกับแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่ ■ หมู่ที่ 2 บ้านคลองวัว ค.ท่าพระยา อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ■ หมู่ที่ 12 บ้านคลองขุดลัดราชบุรี ต.บางป่า อ.ดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี ■ หมู่ที่ 14 บ้านห้วยสะพานสามัคคี ต. ห้วยสะพาน อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี ทั้งนี้ ในบริเวณดังกล่าวลักษณะโครงสร้างของโครงการเป็นถนนบนพื้นที่ดินไม่ได้มีการขุดระดับ	ระยะก่อสร้าง - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน - คัดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และโรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน - ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรับดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด - จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (รูปที่ 9) โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานก่อสร้างคือชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น ■ กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.9 สาธารณูปโภค (ต่อ)	ดังนั้น เสาไฟฟ้าแรงสูงจะไม่ได้รับผลกระทบ แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าและโทรศัพท์ เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านถนนหรือทางหลวงสายหลักที่ทั้งสองฝั่งถนนมีเสาไฟฟ้าและสายโทรศัพท์อยู่	■ จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร ■ จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน ■ กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการทงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก ■ ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ■ ห้ามตั้งเสียงดังในยามวิกาล ■ ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง ■ จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ	
	ระยะดำเนินการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคของประชาชน		
2.10 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	ระยะก่อนก่อสร้าง กิจกรรมต่างๆในการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะกิจกรรมการเตรียมพื้นที่เขตทางเป็นกิจกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำโดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราว	ระยะก่อนก่อสร้าง กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องิ่แวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	เพื่อเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากการดำเนินการ ก่อสร้างทาง/ถนนเข้า เพื่อเข้าให้ถึงพื้นที่แนว เส้นทาง คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ใน ระดับต่ำ เนื่องจากการดำเนินโครงการดังกล่าว จะต้องมีการปรับและถมพื้นที่ที่อาจจะเป็นพื้นที่ ระบายน้ำเป็นช่วงๆ โดยไม่ได้ก่อสร้างเป็นแนว คันทางยาวอันจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดการกัด เซาะทางไหลของน้ำเหนือตามแนวก่อสร้าง เป็นช่วงๆ <u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษที่ต้องการ ถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงชันกว่าพื้นดิน เดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจจะทำให้เกิดการกัด เซาะที่สททาง การไหลของน้ำได้ เกิดการกัด เซาะทางน้ำไหลของน้ำ ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก และระบายน้ำไม่ทัน อาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ขังในบางบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้ สำหรับพื้นที่ที่ เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง (กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2549) ได้แก่ - กม.53+000 กม.53+200 กม.53+400 และ กม.54+200 (ค.ทุ่งกระเจียน)	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ออกแบบโครงสร้างเส้นทางและโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมี โครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบ เพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำที่คัดผ่าน ในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพานกรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับ ความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้เกิดขวางการไหลของน้ำ และให้มี ประสิทธิภาพอย่างเพียงพอในการระบายน้ำท่วมหรือมากกว่า สภาพการไหลเดิมของน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการ ควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้ <u>สถานีตรวจวัด</u> - พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างสำนักงาน บ้านพักพนักงาน บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมค่า ณ สถานี บริการทางหลวง - พื้นที่ชุมชนและแนวทางหลวงเดิมที่ได้รับ ผลกระทบจากการถูกน้ำท่วม อันเนื่องมาจาก โครงการ - อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องิ่แวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)	- กม.54+450 ถึง กม.56+800 (ค.เกาะศาลพระ) - กม.57+100 และ กม.59+550 (ค.วัดเพดง) - กม.60+270 และ กม.60+900 (ค.จอมประดัก) - กม.64+200 กม.64+550 และ กม.65+300 (ค.วัด ยางงาม) - กม.67+700 และ กม.70+050 (ค.วันดาว) - กม.72+250 และ กม.76+300 (ค.แพรกหนาม แดง) - กม.85+375 กม.86+125 กม.87+900 และ กม.88+800 (ค.หนองปลาไหล) - กม.94+ 125 กม.94+800 กม.95+400 กม.95+800 กม.96+500 และกม.98+100 (ค.หัว สะพาน)	- บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบ โครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่มากขึ้นหรือให้มีค่าความ ปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S=1-2 เท่า) ซึ่งเพียงพอในการออกแบบ ดังนี้ - กม.52+250 กม.52+850 กม.53+300 และ กม.53+350 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) - กม.54+100 กม.45+152 กม.55+888 กม.56+152 กม.56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) - กม.59+550 กม.60+270 กม.60+900 กม.60+270 และกม.60+900 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 5.56) - กม.62+206 กม.63+246 กม.64+078 และกม. 65+446 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.41) - กม.83+322 กม.84+348 กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) - กม.92+100 กม.92+708 กม.93+500 กม.93+860 กม.94+476 และ กม.96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบ ระบายน้ำในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า - กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะใน บริเวณที่เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทาง	สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม ศูนย์บริการ ทางหลวง และสถานีบริการทางหลวง <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ <u>วิธีการตรวจวัด</u> - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความ ลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของ ของน้ำ และพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการ ก่อสร้างโครงการ <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - หากเกิดการเปลี่ยนแปลงให้มีการตรวจสอบ ภายใน 24 ชั่วโมง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> รวมอยู่ในงบประมาณการก่อสร้าง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)	ระยะดำเนินการ ท่อระบายน้ำ ที่ออกแบบไว้ จะสามารถรองรับปริมาณน้ำที่เกิดขึ้น ได้เพียงพอ แต่ในระยะยาว หากไม่มีการดูแลและบำรุงรักษาที่ดีพอ อาจเกิดปัญหาการระบายน้ำที่ท่วมขังบริเวณสองฝั่งของแนวเส้นทางโครงการได้ นอกจากนี้ การดำเนิน โครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทำให้ปริมาณและอัตราการไหลสูงสุดของน้ำผิวดินในพื้นที่เพิ่มขึ้น จึงจัดเป็นผลกระทบระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงจะตั้งดูแลและบำรุงรักษาท่อระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดี หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไข - จุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ ในท่อระบายน้ำปีละ 2 ครั้ง	ระยะดำเนินการ - ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้ <u>สถานีตรวจวัด</u> - อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพานทางลอดและทางเชื่อม ศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ - ความสามารถในการรองรับของแหล่งรับน้ำ <u>วิธีการตรวจวัด</u> - ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)			ทางลอดและทางเชื่อม สถานีบริการทางหลวง <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 1 ครั้ง และเพิ่มความถี่เป็นเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 2 ปีแรกและจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของโครงการ
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	<u>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</u> สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 9,175.74 ไร่ พื้นที่อยู่อาศัย 296.85 ไร่ (หมู่บ้าน) และพื้นที่อื่นๆ 1,113.36 ไร่ (พื้นที่รกร้าง แอ่งน้ำ ไม้พุ่มเตี้ย ฯลฯ)ซึ่งจะถูกเปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนอย่างถาวร นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น การเดินทางไปประกอบอาชีพลำบากขึ้น หรือโครงสร้างของโครงการกีดขวางทางน้ำที่นำไปใช้ในการประกอบอาชีพเกษตรกรรมทำให้ผลผลิตลดลง ส่งผลกระทบต่อการได้ประโยชน์จากการประกอบอาชีพเกษตรกรรมที่ลดลง นอกจากนี้จะมีการขยายของพื้นที่ชุมชน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร - การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมามีประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ - พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรือพืชอายุสั้น ควรขอให้	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการใช้ที่ดินในระยะก่อสร้าง - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ <u>สถานีตรวจวัด</u> - พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - การใช้พื้นที่ในเขตทาง - การประเมินความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ที่ดิน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)	หนาแน่นและขบวนการค้ามากขึ้นในบริเวณ จุดเชื่อมต่อของโครงการกับถนนสายหลัก จำนวน 9 แห่ง	เกษตรกรรมเกี่ยวผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง - การปฏิบัติงานต้องใช้เวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการ ทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด - คำนวณผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความ เสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น - จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจรไป-มาได้ ในกรณี ที่พื้นที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยก ออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อ 5.2.4.3 การแบ่งแยก - ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและ กิจกรรมก่อสร้างทางควร ใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่ อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด	วิธีการตรวจวัด - สำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ใน เขตทางสำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ สำนักงาน ชั่วคราว - สำรวจและติดตามตรวจสอบทางเข้าออก ชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่ที่อยู่อาศัย ร้านค้า สถาน ประกอบการต่างๆ พื้นที่เกษตรกรรมที่ถูก แบ่งแยก ความถี่ในการตรวจวัด - 1 ครั้งก่อนก่อสร้าง และ 1 ครั้ง/ปี ตลอด ระยะเวลาก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ - บุคคลที่ 3 (Third Party) งบประมาณ - ระยะก่อนก่อสร้าง 654,500 บาท - ระยะก่อสร้าง 1,963,500 บาท
		ระยะดำเนินการ - จัดสถานที่ขายของบริเวณศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีไว้ สำหรับให้เกษตรกร โดยให้สัมพันธ์กับผู้อยู่อาศัยใน พื้นที่เป็นอันดับแรก ทั้งนี้ อาจรวมตัวกันเป็นกลุ่มเกษตรกร และให้การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่มาจากในพื้นที่ของทั้ง 4	ระยะดำเนินการ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ สภาพตรวจวัด - พื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรจากแนวเขตทาง

ASD/SPR/ENV51102/P0957/สผ.1_Final.doc

สผ.1-34

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)		จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรีที่ แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน - จัดทำทางตลอด-ทางข้าม เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น ทางแยก ต่างระดับ และทางบริการ ดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนใน ท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจรไป-มาได้ รวมทั้งช่วยลดการ สูญเสียสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน	และ 2 กิโลเมตร ในพื้นที่จุดตัดเข้าออก โครงการ ดัชนีตรวจวัด - การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน วิธีการตรวจวัด - สำรวจจัดทำแผนที่ประเภทการใช้ที่ดิน วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และ เปรียบเทียบกับผังเมืองรวม ความถี่ในการตรวจวัด - 1 ครั้ง/ปี ทุก ๆ 5 ปี หน่วยงานรับผิดชอบ - บุคคลที่ 3 (Third Party) งบประมาณ - ระยะดำเนินการ 3,927,000 บาท
2.12 เศรษฐกิจและสังคม	ระยะก่อนก่อสร้าง การพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้ - ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินที่ อยู่ในเขตทางของแนวเส้นทางโครงการและทาง แยกต่างระดับ จำนวน 614 ราย ซึ่งอาจได้รับ ผลกระทบต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการ ■ ผลกระทบต่อการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำ	ระยะก่อนก่อสร้างระยะก่อสร้าง - เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก โครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะ เริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ - จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงาน	ระยะก่อนก่อสร้าง - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจและสังคม - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ และสังคม ในระยะก่อนก่อสร้าง ทั้งนี้

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	กินแห่งใหม่ เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบไม่มีเงินเพียงพอที่จะหาที่อยู่แห่งใหม่ ไม่รู้จะไปหาที่อยู่ใหม่ ไม่มีที่ไป และยังไม่ได้เตรียมการล่วงหน้า ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากตอนที่ 1 และตอนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงไม่อยากหาที่อยู่และที่ทำกินใหม่ คิดเป็นร้อยละ 12.44 และร้อยละ 18.18 ตามลำดับ ทำให้เสียโอกาสในการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 21.49 และร้อยละ 22.39 ตามลำดับ ▪ ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เนื่องจากในระยะแรกในช่วงที่ยังไม่มีความชัดเจนในการพัฒนาโครงการทำให้ผู้ได้รับผลกระทบไม่กล้าที่จะขยายการลงทุน มีผลให้เสียโอกาสของรายได้จากการลงทุน และเมื่อเริ่มการพัฒนาโครงการ ทำให้ต้องสูญเสียอาชีพที่มีนัยยะในระยะยาวไป และอาจจะต้องเปลี่ยนอาชีพใหม่ที่ไม่ถนัด ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากตอนที่ 1 และตอนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง อาจทำให้เสีย	ก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น - เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น - สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพลอยจากรูจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด	ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องให้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ดังนี้ <u>กลุ่มเป้าหมาย</u> - ครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและต้องโยกย้าย ทั้ง ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2 ● กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกซื้อ 614 ราย ● กลุ่มผู้นำชุมชน 133 ราย ● กลุ่มพื้นที่ชอนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 30 ราย <u>ดัชนีตรวจวัด</u> ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบ - การจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ - ลักษณะสภาพแวดล้อมของที่อยู่แห่งใหม่ - ความพร้อมในการโยกย้าย - ปัญหาอุปสรรคในการโยกย้าย - ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการโยกย้าย - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <u>วิธีการตรวจวัด</u> - ดำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม ชุมชนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	โอกาสในการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 21.49 และร้อยละ 22.39 ตามลำดับ ▪ ผลกระทบด้านจิตใจ อาจส่งผลกระทบต่อผู้ที่ตั้งรกรากถิ่นฐานเป็นเวลายาวนาน เนื่องจากมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมของชุมชนส่งผลให้ไม่คิดจะย้ายไปอาศัยที่อื่น ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากตอนที่ 1 และตอนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง อาจมีผลต่อด้านจิตใจ ไม่อยากย้ายไปที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 95.04 และร้อยละ 95.52 ตามลำดับ ▪ ผลกระทบต่อการเรียนของบุตรหลาน โดยอาจทำให้เดินทางไกลขึ้นหรืออาจต้องย้ายที่เรียน ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นมีผลต่อทรัพย์สินและวิถีความเป็นอยู่ ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง - ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ เนื่องจากในช่วงเตรียมการก่อสร้างจะมีการสำรวจรายละเอียดต่างๆ การสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินในเขตทาง ทางแยกต่างระดับ และอาคารคาน้ำเก็บเงิน		โครงการ และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจ และข้อเสนอแนะ <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - หลังจากที่ได้มีการสำรวจกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สิน และได้มีการแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบแล้ว ก่อนดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 1 ครั้ง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 893,550 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	เป็นดิน ซึ่งการสำรวจดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความวิตกกังวล ความหวาดระแวง และความไม่พอใจของผู้ได้รับผลกระทบทางตรง คาดว่าจะเป็นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - ความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ก่อสร้างชุมชนใกล้เคียง อาจทำให้ครัวเรือนใกล้เคียงไม่ได้รับความสะดวกในการสัญจรไป-มา ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีครัวเรือนไม่หนาแน่น คาดว่าผลกระทบจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ - ผลกระทบต่อการทำการเกษตร ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดจากกิจกรรมการเตรียมการก่อสร้าง โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราวและทางเบี่ยงชั่วคราว อาจเกิดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าว หรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างบ้าง เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวจะก่อสร้างเป็นช่วงๆและเป็นแนวยาวเพื่อทำถนนชั่วคราวไปยังพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าผลกระทบเกิดขึ้นในระดับปานกลาง		

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างต่างๆจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อครัวเรือนที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เติงคัง ผืนละออง เป็นต้น นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางในลักษณะกีดขวางการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนที่ยังมีอยู่เดิมภายในชุมชน คาดว่าจะเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง - ผลกระทบต่อการทำการเกษตรทั้งการปลูกพืชและเลี้ยงสัตว์ โดยจะทำให้ลำบากในการข้ามจากฝั่งถนนหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง ต้องข้อมิโกลกว่าปัจจุบัน อาจทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานดินตัดดินถม งานโครงสร้างชั้นทาง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าวหรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ การก่อสร้างดำเนินการเป็นช่วงๆ คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง		ระยะก่อสร้าง - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงระยะก่อสร้างเพื่อในการติดตามผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้าง ดังนี้ กลุ่มเป้าหมาย - กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ดูแลหรือข้าวย้ายทั้งหมดที่ 1 และตอนที่ 2 จำนวน 614 ราย - กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ • ตอนที่ 1 84 ราย • ตอนที่ 2 49 ราย - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม • ตอนที่ 1 18 ราย • ตอนที่ 2 12 ราย วิธีตรวจวัด ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้าง - ความเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการข้อคิดเห็น และ

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องานสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	- ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ซึ่งผู้รับเหมาควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและให้ท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์ รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของแรงงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่นด้วย โดยกลุ่มคนงานที่ได้รับประโยชน์โดยตรง คือ ผู้ที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติของคนทั้ง 1 และตอนที่ 2 พบว่าร้อยละ 17.36 และร้อยละ 26.83 คำนวณค่าจ้างที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไปเป็นอาชีพหลัก และอีกร้อยละ 8.96 และร้อยละ 26.32 คำนวณค่าจ้าง เป็นอาชีพรอง สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลจากมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ส่งผลกระทบด้านบวกต่อการให้บริการบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้องเช่า และรถรับจ้างทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง ระยะดำเนินการ การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้ - ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ		ข้อเสนอแนะต่อโครงการ วิธีการตรวจวัด - สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและข้อเสนอแนะ กลุ่มเป้าหมายคือ หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้าย และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ความถี่ในการตรวจวัด - 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ - บุคคลที่ 3 (Third Party) งบประมาณ - ระยะเวลาสร้าง 2,680,650 บาท
	ระยะดำเนินการ การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้ - ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ		ระยะดำเนินการ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะดำเนินการ เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายหลังจากมี

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องานสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	ขนส่งสินค้าและบริการ เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วได้ดีกว่าถนนทางหลวงหลัก - ผลกระทบด้านราคาที่ดิน ซึ่งพื้นที่ติดกับถนนโครงข่ายที่สามารถเข้าออกทางหลวงพิเศษได้โดยสะดวก โดยราคาที่ดินมีแนวโน้มจะสูงขึ้น - ผลประโยชน์ต่อการพัฒนาการเป็นเส้นทางหลักที่รองรับการจราจรระหว่างภาคตะวันตกภาคใต้และภาคกลาง ซึ่งต้องมีการสัญจรไปมาทั้ง การขนส่ง วัตถุ ดิน และ ผลผลิตภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุน การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านลบ ดังนี้ - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลพิษที่เพิ่มขึ้นได้ เช่น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียง เป็นต้น นอกจากนี้การสัญจรไปมาระหว่างชุมชนและการเดินทางไปที่ดินทำกินที่อยู่คนละฝั่งของถนนไม่สะดวก โดยคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ - เนื่องจากพื้นที่บริเวณสองข้างของแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น จึง		โครงการเกิดขึ้นแล้ว ดังนี้ สถานีตรวจวัด กลุ่มเป้าหมาย - กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้ายทั้งหมดที่ 1 และตอนที่ 2 จำนวน 614 ราย - กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ • ตอนที่ 1 84 ราย • ตอนที่ 2 49 ราย - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม • ตอนที่ 1 18 ราย • ตอนที่ 2 12 ราย ดัชนีตรวจวัด ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้าง - ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้น จาก โครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ วิธีการตรวจวัด - สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและ

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	ไม่มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและการค้าท้องถิ่น ของทั้งสองข้างทาง -ผลกระทบจากการเสียโอกาสในการพัฒนาที่ดิน เนื่องจากการคัดถนนใหม่ ทำให้เกิดการแบ่งแปลง ที่ดินเป็น 2 ส่วนอยู่คนละฝั่งถนนทำให้ ประสิทธิภาพในการดำเนินกิจกรรม/ธุรกิจต่างๆ บริเวณที่มีอยู่ลดลง จึงเสียโอกาสที่จะพัฒนาที่ดิน แปลงนั้นๆ ไปด้วย แต่พื้นที่ตามแนวเส้นทาง โครงการในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ เกษตรกรรมและเป็นสังคมชนบท ดังนั้น เมื่อมี โครงการ จึงส่งผลกระทบในระดับค่าต่อการเสีย โอกาสในการพัฒนาที่ดิน		ข้อเสนอแนะ กลุ่มเป้าหมายคือ หัวหน้า ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย และผู้นำชุมชนในพื้นที่ โครงการ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้ง/ปี ในปีแรก และจากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 1,124,700 บาท
2.13 การโยกย้ายและการเวนคืน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ต้องเวนคืน ที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในพื้นที่ เขตทางและทางแยกต่างระดับ ทำให้เกิดผล กระทบโดยตรงและเป็นผลกระทบถาวรต่อ ครัวเรือนที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินหรือที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง มีที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน จำนวน 10,585 ไร่และสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 614 หลัง โดยคิดเป็นค่าทดแทนทรัพย์สิน 4,435.5	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินตลอดแนว เส้นทางโครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่ เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มี กระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้ง ในรูปคณะกรรมการประจักษ์ต่อทรัพย์สินและให้ผู้แทนใน ท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทาง โครงการคัดค้านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของสำนัก จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการโยกย้ายและเวนคืน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.13 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)	ด้านบาท	<u>ดำเนินการก่อสร้าง</u> - สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินการกิจกรรม ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้ง สิทธิที่ควรจะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	
2.14 การแบ่งแยก	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ในปัจจุบันสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ เกษตรกรรมเป็นหลัก ลักษณะการปฏิสัมพันธ์ ของหมู่บ้านที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมี ลักษณะความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่เป็นกลุ่ม ๆ กระจาย ตามพื้นที่ทำกิน ดังนั้น การก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการ แบ่งแยกพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน ออกเป็น 2 ส่วน จำนวน 90 ชุมชน ทำให้คนใน ชุมชนได้รับความสะดวกลดลงในการเดินทาง ติดต่อระหว่างชุมชน <u>ระยะดำเนินการ</u> จากลักษณะของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มี รั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางโครงการ เมื่อตัดผ่าน ชุมชนทั้งหมด 90 ชุมชนจะทำให้เกิดการ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างสอง ฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้าม สำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชนหรือใน บริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของ คนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของ ประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มี ประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อจัดสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อ ลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไปกีดขวางการไ้ ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่มีชุมชนหนาแน่น (ตารางที่ 5.2.3-1) โดยมีรายละเอียด ดังนี้	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการแบ่งแยก

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.14 การแบ่งแยก (ค่อ)	แบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง อย่างถาวร อาจทำให้ประชาชนมีความรู้ดีกว่าเป็นคณะชุมชนและถูกแบ่งแยกอย่างถาวร ทั้งนี้ ลักษณะผลกระทบที่ชุมชนได้รับเป็นผลกระทบต่อเนื่องจากระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าเป็นผลกระทบในระดับสูง	▪ ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง (รูปที่ 10) ▪ ทางลัด จำนวน 16 แห่ง (รูปที่ 11) ▪ สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง (รูปที่ 12) ▪ ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร (รูปที่ 13) ▪ ที่กั้นรถไฟสะพาน (รูปที่ 14)	
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง ในรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุจากการชนตั้งเครื่องจักรหนักในการทำงานของรถบรรทุกได้ แต่เป็นช่วงสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ <u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจจะทำให้เกิดการกีดขวาง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างค่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนความถี่ระดับล่วงหน้าเพื่อบอกถึงแนวเขตการ	

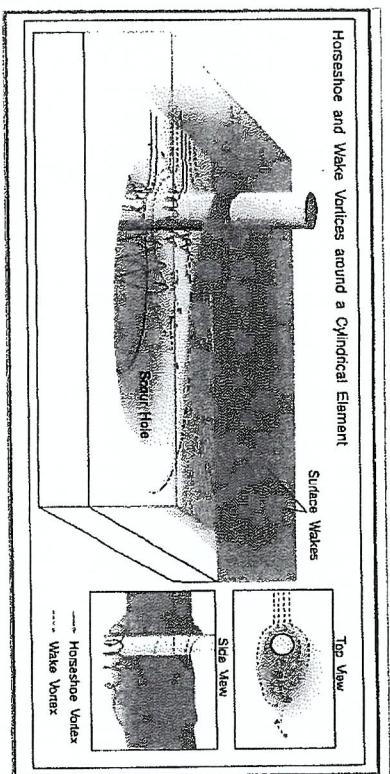
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ค่อ)	การจราจร ของผู้ใช้เส้นทาง รวมทั้งจุดตัดของถนนท้องถิ่นต่างๆที่จะก่อสร้างเป็นถนนท้องถิ่นเป็นถนนยกข้ามทางหลวงพิเศษ อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงผู้ใช้ทางเท้าสองข้างริมถนนช่วงที่ตัดผ่านและยังก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนงานได้อีกด้วย นอกจากนี้ผลกระทบต่อการขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ต้องใช้เส้นทางหลัก บริเวณจุดตัดและจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง	ก่อสร้าง - กั้นเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆสามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้ - ปิดฝาป้องกันและหลีกเลี่ยงที่ไหลซึมมาไม่เหมาะสมและติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างค่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหยา - จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับ โรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการ ใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อบริการกรณีมีผู้บาดเจ็บของโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานค่อม่อจะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นถึงกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกะพริบบริเวณที่มีความจำเป็น - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามาถึงพื้นที่ก่อสร้างให้ครอบคลุมพื้นที่ทุก - ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในเส้นทางก่อสร้าง - ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		เคร่งครัด - ศึกษาและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน - ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อย่างเคร่งครัด - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ใน ระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ - พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย - ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนหรือในพื้นที่สัญจรไป- มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	
	ระยะดำเนินการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ระยอง ซึ่งมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษแบบมีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ มีการกั้นรั้วตลอด แนวเส้นทาง ทำให้มีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้เส้นทาง เนื่องจากไม่มีจุดตัดที่เป็นอุปสรรคในการ	ระยะดำเนินการ - ซ่อมแซมถนนที่เสียหายชำรุด เนื่องจากยานพาหนะที่มาใช้ แนวเส้นทางโครงการ รวมถึงบำรุงรักษาและดูแลสภาพถนน อย่างสม่ำเสมอ - จัดหาสัญญาณเตือนความปลอดภัยและระบบแสงสว่าง (ถ้าจำเป็น) ให้พอเพียงในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงรักษาเส้นทาง	

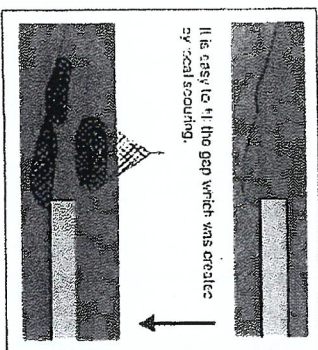
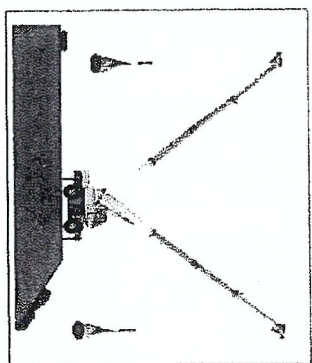
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	อุบัติเหตุ ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบต่อการเกิด อุบัติเหตุและความปลอดภัยจากการขับขีได้ ส่วนใน ด้านความปลอดภัยของประชาชนทั้ง 2 ฝ่ายจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง โครงการ สามารถลดอุบัติเหตุจากการข้ามถนนได้	- จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ	
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากในการดำเนินโครงการได้คำนึงถึงสถานที่ ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และ โบราณคดี/ โบราณสถานโดยหลีกเลี่ยงไม่ให้แนวเส้นทาง โครงการตัดผ่าน แต่อย่างไรก็ตาม ในบริเวณ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดคู่งกระดิน วัดท่าสุวรรณ และวัดเกาะศาลพระ มีระยะทางอยู่ห่างจากแนว เส้นทางโครงการประมาณ 500 745 และ 1,600 เมตร ตามลำดับ ซึ่งกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง สำนักรงานโครงการ สำนักรงานก่อสร้างและ บ้านพักคนงาน เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบจาก ความสั่นสะเทือน แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะไม่มี ผลกระทบ เนื่องจากได้พิจารณาเลือกใช้พื้นที่ ก่อสร้างที่ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งโบราณสถานและ พื้นที่ชุมชนให้มากที่สุด นอกจากนี้ในการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการยังมีความสั่นสะเทือนที่อาจ	ระยะก่อสร้าง - ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรง กระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการ คอกเสาเข็ม	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	ก่อให้เกิดอันตรายต่อโบราณสถานได้บ้าง เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เครื่องมือหนัก แต่อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์และวัตถุประสงค์ของโครงการจะไม่ได้รับความเสียหายจากการขุดเจาะดินในขณะก่อสร้าง สำหรับวัตถุประสงค์ของโครงการเมื่อพิจารณาถึงระยะทางจากโครงการถึงวัดทุ่งกระถิน ซึ่งตั้งห่างไกลมากกว่า 100 เมตร (ประมาณ 500 เมตร) ถึงแม้ข้อมูลจากการหาการเคลื่อนตัวของดินที่พบว่ามีผลกระทบต่อการก่อสร้าง แต่อาจมีผลกระทบต่อความถี่ของมนุษย์ตามผลของ Reicher and Meister บ้าง (ผู้ศึกษาได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้บ้าง) ซึ่งการก่อสร้างจะมีผลกระทบต่อความถี่และการจราจรจะขึ้นอยู่กับการก่อสร้างที่เหมาะสม ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ ปริมาณรถยนต์ที่เข้าใช้บริการถนนของโครงการจะมีปริมาณมาก อาจก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่เข้าใช้เส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ระดับความถี่ของความสั่นสะเทือนจากการจราจรจะขึ้นอยู่กับน้ำหนัก ความเร็วของยานพาหนะ และสภาพการใช้เส้นทางจราจร ซึ่ง	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกกระหว่างล้อของรถกับผิวทาง - กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างค่องเนื่องและเคร่งครัด	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	จะลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไปจากแหล่งกำเนิดคลื่นสั่นสะเทือน ในการที่แรงสั่นสะเทือนจากโครงการอาจสร้างความเสียหายต่อแหล่งโบราณสถานวัดทุ่งกระถิน จากข้อมูลจากการคาดการณ์ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ในระยะทางจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ถ้ามีระยะทางห่างออกไปไกลกว่า 50 เมตร คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ เมื่อพิจารณาถึงระยะทางจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการถึงวัดทุ่งกระถิน พบว่า อยู่ไกลกว่า 50 เมตร (500 เมตร) ถึงแม้ว่าข้อมูลจะแสดงว่าไม่น่าจะมีผลกระทบต่ออาคารเกณฑ์ตามมาตรฐานของ DIN 4150 แต่อาจมีผลกระทบต่อความถี่ของมนุษย์ตามผลของ Reicher and Meister บ้าง (ผู้ศึกษาได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้บ้าง) ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินโครงการอาจจะก่อให้เกิดความถี่ที่สั่นสะเทือนเล็กน้อยต่อผู้ที่มาประกอบพิธีกรรมในบริเวณวัดทุ่งกระถินหรือนักท่องเที่ยวที่ได้เข้ามาเยี่ยมชมเท่านั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		

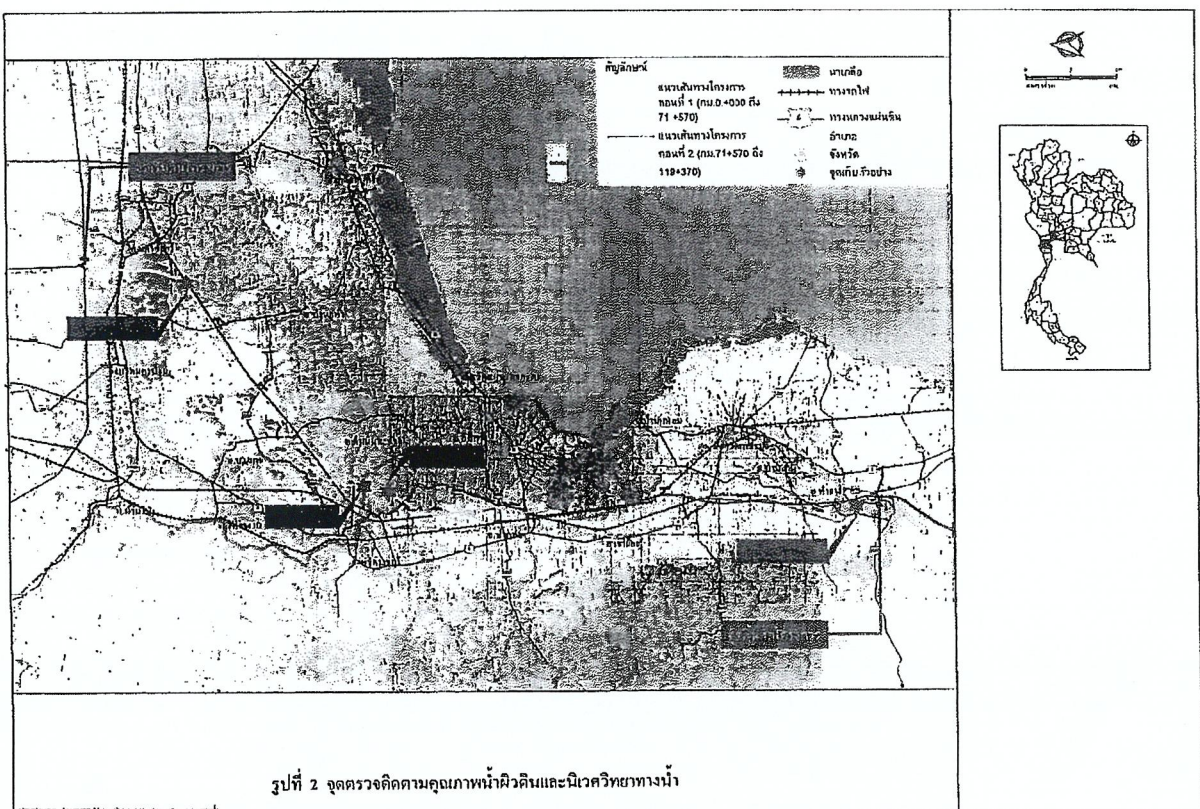


(ก) สภาพการเกิดการัดจะรอบท่อสะพาน ลักษณะรูปปลีอกน้ำ

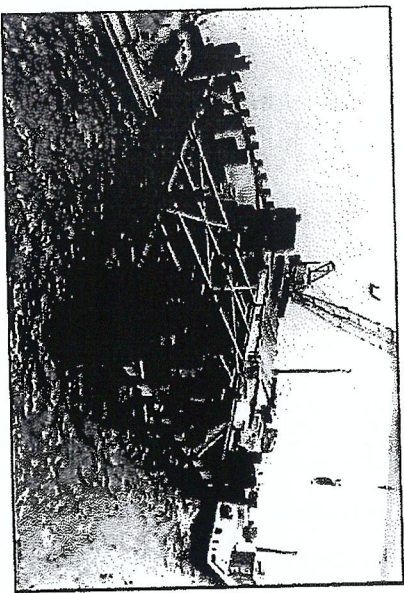
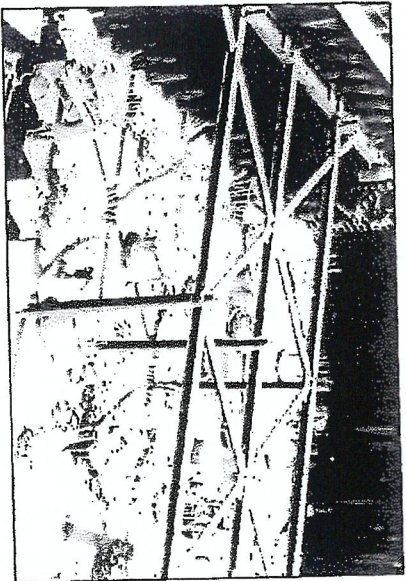


(ข) แนวการป้องกันเกิดการัดจะรอบท่อสะพานโดยการเติมวัสดุป้องกัน

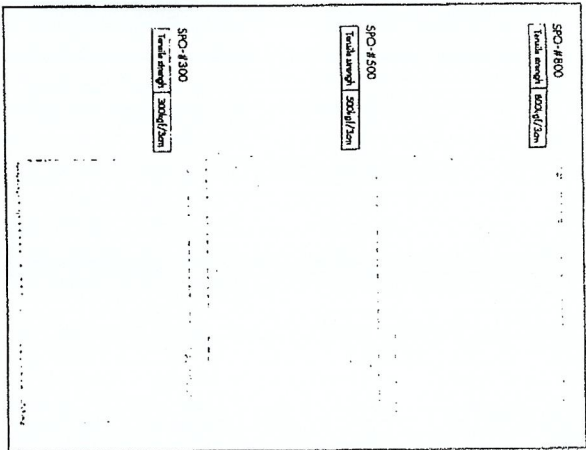
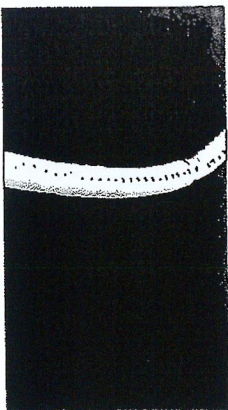
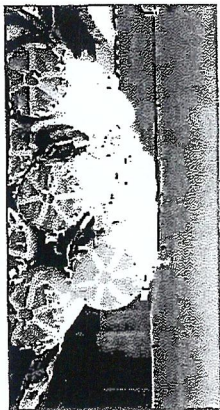
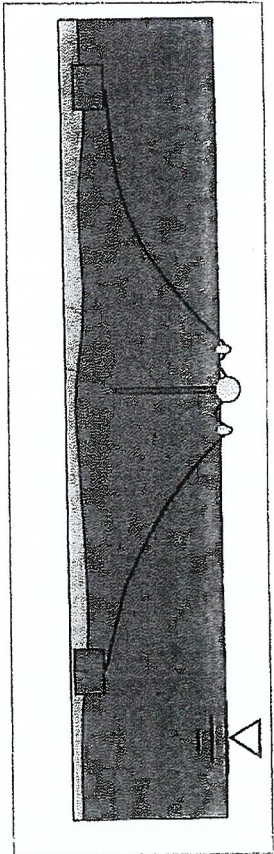
รูปที่ 1 สภาพการเกิดการัดจะรอบท่อสะพานและการบรรเทาและป้องกันด้วยการเติมวัสดุป้องกัน



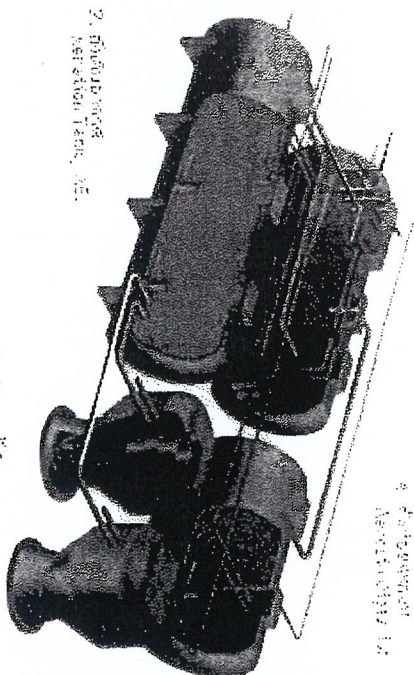
รูปที่ 2 จุดตรวจติดตามคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ



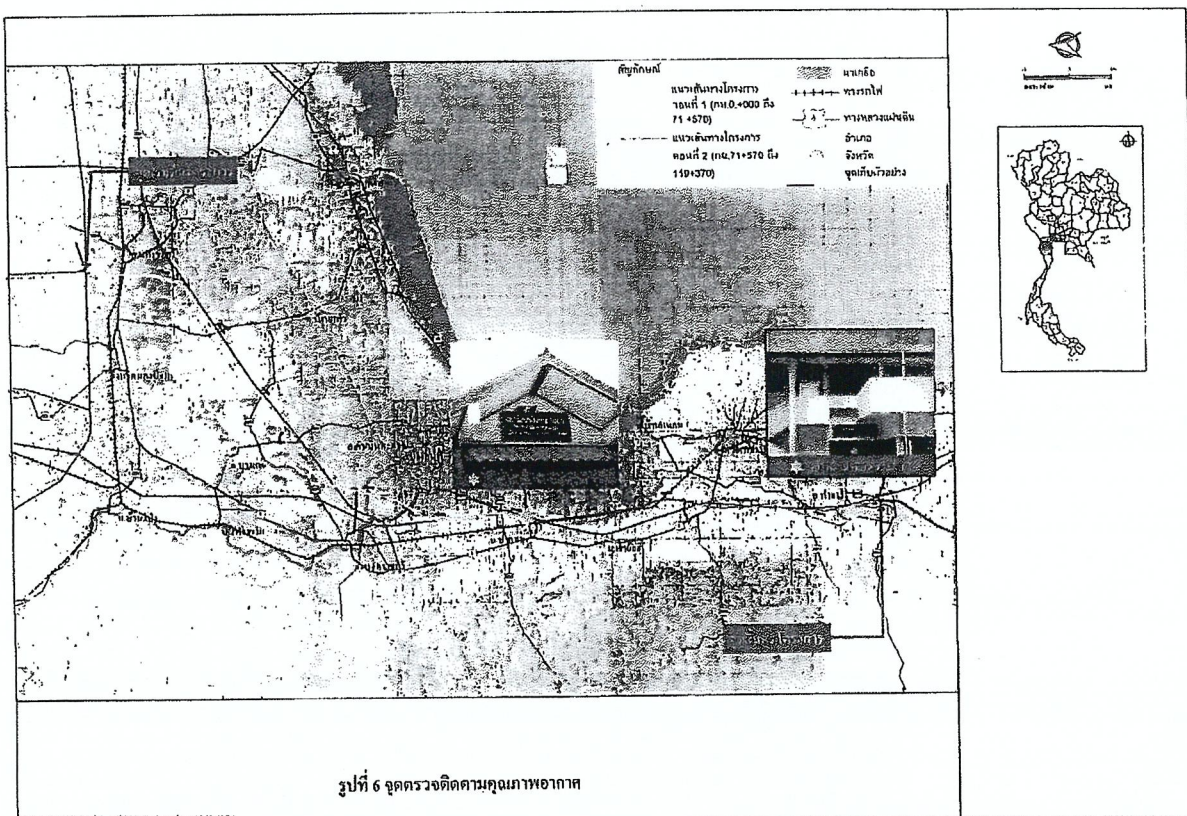
รูปที่ 3 ตู้กันดิน (Coffer Dam)



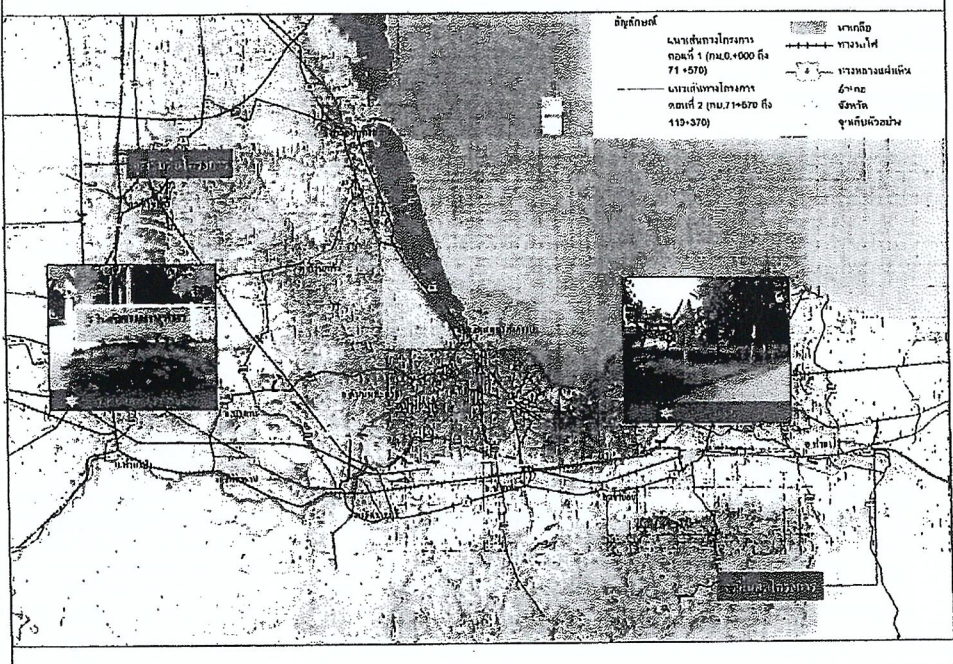
รูปที่ 4 รายละเอียดของงานตู้กันดิน (Silt Curtain)



รูปที่ 5. ตั้งบ้านจัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถาวรอย่างถาวร

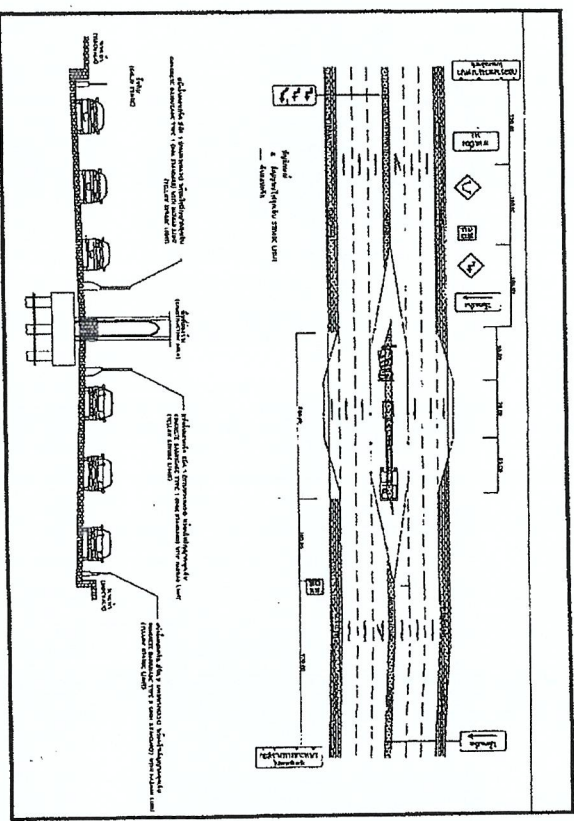


รูปที่ 6 จุดตรวจติดตามคุณภาพอากาศ

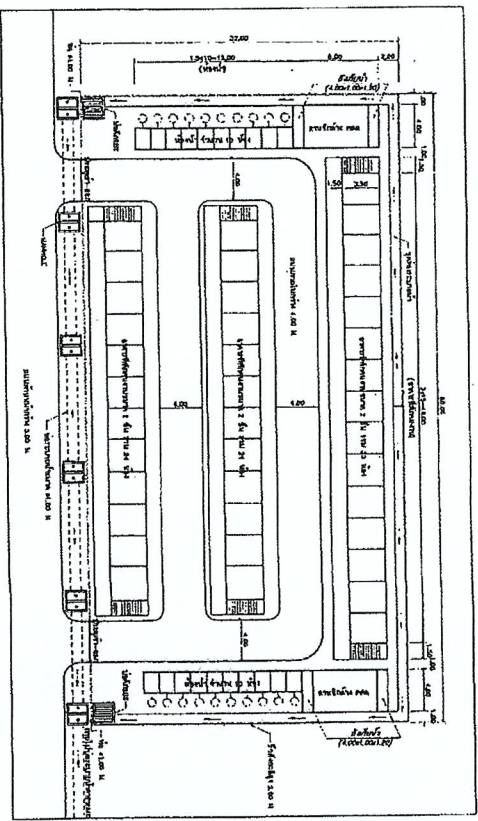


สัญลักษณ์
 แนวเส้นทางโครงการ
 ตอนที่ 1 (กม.0+000 ถึง 71+570)
 แนวเส้นทางโครงการ
 ตอนที่ 2 (กม.71+570 ถึง 115+370)
 แนวถนน
 ทางรถไฟ
 ทางหลวงแผ่นดิน
 6-10 กม.
 ชั่วคราว
 ขุดค้นพบโบราณวัตถุ

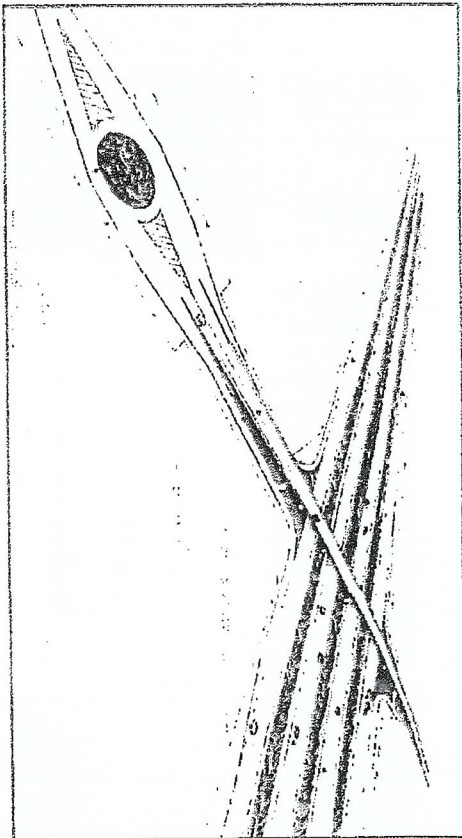
รูปที่ 7 จุดตรวจติดตามระดับเสียง



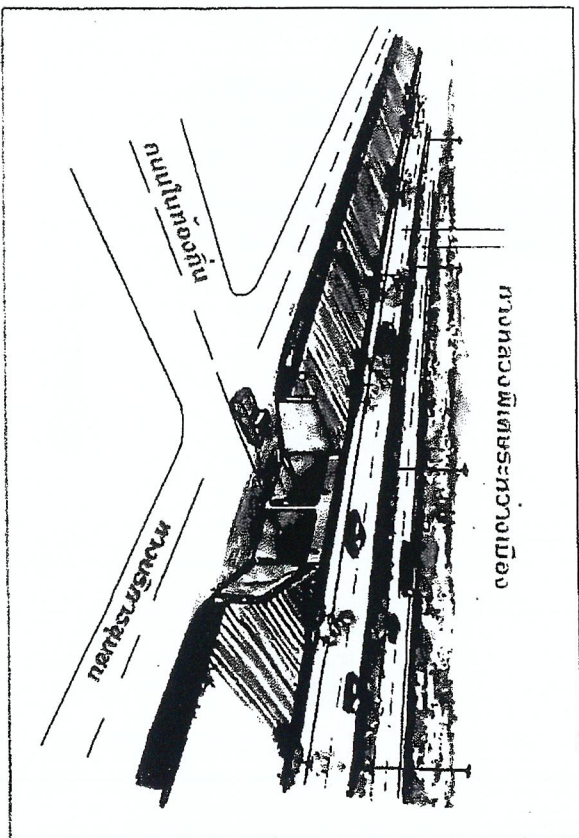
รูปที่ 8 รูปแบบก่อสร้างทางเบี่ยง



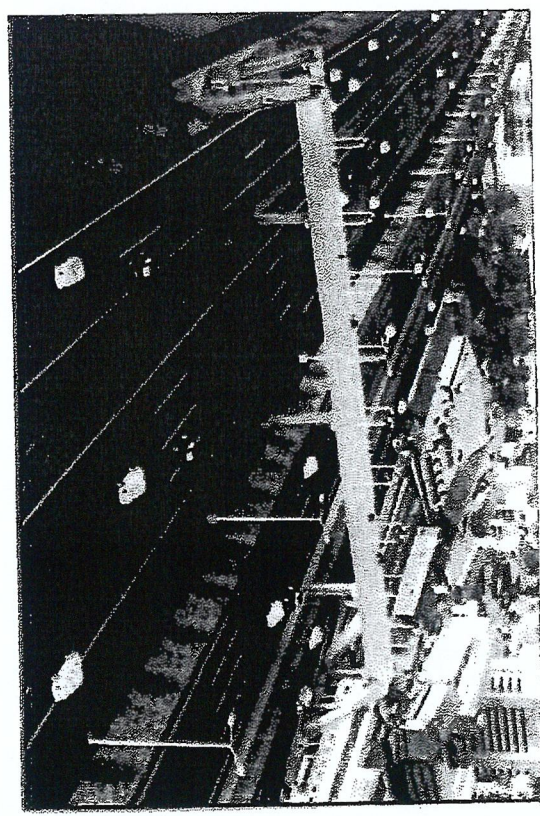
รูปที่ 9 แผนผังพื้นที่ถนนก่อสร้าง



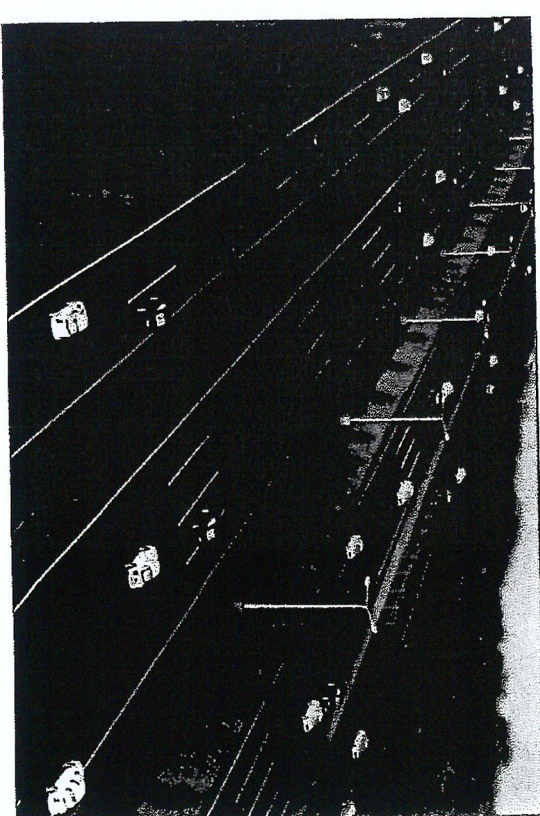
รูปที่ 10 ทางข้าม



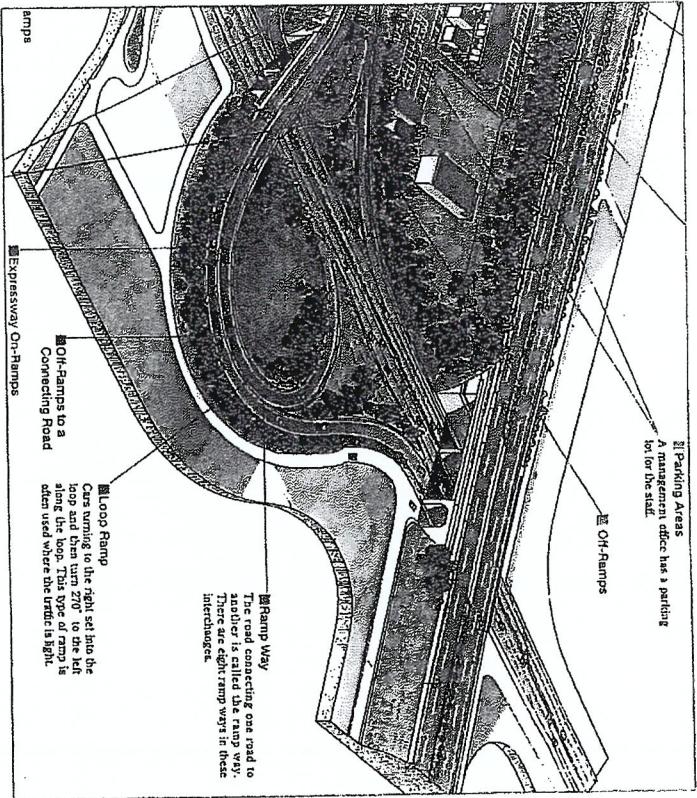
รูปที่ 11 ทางแยก



รูปที่ 12 สะพานลอยคนเดินข้าม



รูปที่ 13 ทางบริการ



รูปที่ 14 ลักษณะของทางแยก

ภาคผนวก ข
ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ข-1

ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-26 พฤษภาคม พ.ศ.2569

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะดำเนินการ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2569
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจางตุจินดา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624434E 1525416N วันที่เก็บตัวอย่าง : 21 - 26 พฤษภาคม พ.ศ.2569
วันที่วิเคราะห์ : 27 พฤษภาคม - 15 มิถุนายน พ.ศ.2569 วันที่รายงานผล : 16 มิถุนายน พ.ศ.2569
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2605016
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2605016
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-22/05/2569					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	49.0	61.1	48.3	41.2	
11:00-12:00 น.	47.4	64.1	49.6	42.1	
12:00-13:00 น.	52.2	68.5	49.4	41.5	
13:00-14:00 น.	48.4	66.1	48.8	41.4	
14:00-15:00 น.	46.8	69.7	47.7	40.4	
15:00-16:00 น.	49.0	65.1	50.8	43.8	
16:00-17:00 น.	52.6	81.8	51.2	44.2	
17:00-18:00 น.	50.6	72.3	51.7	44.0	
18:00-19:00 น.	52.2	73.3	51.9	44.1	
19:00-20:00 น.	46.4	63.1	49.0	41.8	
20:00-21:00 น.	49.1	74.5	48.7	40.3	
21:00-22:00 น.	50.8	79.1	45.5	38.9	
22:00-23:00 น.	41.9	60.5	44.0	37.9	
23:00-24:00 น.	42.5	67.4	42.9	37.8	
00:00-01:00 น.	40.1	56.2	41.7	37.4	
01:00-02:00 น.	38.7	61.4	40.4	36.6	
02:00-03:00 น.	39.0	62.2	40.3	34.3	
03:00-04:00 น.	38.9	62.7	40.5	35.5	
04:00-05:00 น.	40.9	58.5	43.2	36.3	
05:00-06:00 น.	49.2	75.9	50.2	40.0	
06:00-07:00 น.	50.7	79.1	51.1	40.8	
07:00-08:00 น.	57.8	77.3	58.1	42.7	
08:00-09:00 น.	50.4	71.0	50.4	42.2	
09:00-10:00 น.	47.0	70.7	49.0	41.3	
L _{eq} 24 hr	49.7				70 dB (A)*
L _{dn}	53.0				-
L _{max}	81.8				115 dB (A)*
L ₉₀	44.2				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : อนุสรณ์ ผู้จัดทำ : กัญญาณัฐ ผู้รับรองผล : วิภาดา
(นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์) (นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธ์) (นางสาววิภาดา เหลืองทองคำ)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะดำเนินการ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2569

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุรจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624434E 1525416N วันที่เก็บตัวอย่าง : 21 - 26 พฤษภาคม พ.ศ.2569

วันที่วิเคราะห์ : 27 พฤษภาคม - 15 มิถุนายน พ.ศ.2569 วันที่รายงานผล : 16 มิถุนายน พ.ศ.2569

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2605016

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2605016

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

22-23/05/2569					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	49.4	66.5	51.5	45.1	
11:00-12:00 น.	47.0	67.3	49.2	42.9	
12:00-13:00 น.	52.4	67.3	50.9	43.7	
13:00-14:00 น.	49.9	72.4	50.7	44.6	
14:00-15:00 น.	50.1	68.6	51.3	43.4	
15:00-16:00 น.	51.0	71.6	52.9	45.8	
16:00-17:00 น.	49.6	65.7	51.6	43.4	
17:00-18:00 น.	50.8	67.6	53.6	45.6	
18:00-19:00 น.	52.6	77.1	54.3	46.3	
19:00-20:00 น.	48.2	74.6	49.0	41.3	
20:00-21:00 น.	47.8	74.7	47.2	39.8	
21:00-22:00 น.	43.3	65.9	44.5	38.9	
22:00-23:00 น.	47.4	71.2	46.4	39.7	
23:00-24:00 น.	58.5	74.8	59.4	57.0	
00:00-01:00 น.	56.3	63.4	56.7	54.5	
01:00-02:00 น.	53.9	61.6	55.0	52.7	
02:00-03:00 น.	54.6	60.0	55.7	52.9	
03:00-04:00 น.	59.1	64.8	60.6	57.4	
04:00-05:00 น.	59.6	65.1	60.7	58.2	
05:00-06:00 น.	57.0	70.2	58.4	52.5	
06:00-07:00 น.	50.3	75.2	50.9	42.5	
07:00-08:00 น.	49.4	72.8	51.1	43.0	
08:00-09:00 น.	49.1	71.7	50.7	43.5	
09:00-10:00 น.	49.9	70.1	52.5	45.3	
L _{eq} 24 hr	53.6				70 dB (A)*
L _{dn}	62.4				-
L _{max}	77.1				115 dB (A)*
L ₉₀	58.2				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : อนุสิทธิ์
(นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้จัดทำ : กัญญารัตน์
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : วิภาดา
(นางสาววิภาดา เหลืองทอง)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะดำเนินการ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2569
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุรจินดา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624434E 1525416N วันที่เก็บตัวอย่าง : 21 - 26 พฤษภาคม พ.ศ.2569
วันที่วิเคราะห์ : 27 พฤษภาคม - 15 มิถุนายน พ.ศ.2569 วันที่รายงานผล : 16 มิถุนายน พ.ศ.2569
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2605016
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2605016
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

23-24/05/2569					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	50.6	71.2	52.9	45.2	
11:00-12:00 น.	47.9	72.5	49.2	41.5	
12:00-13:00 น.	48.6	71.9	49.3	42.0	
13:00-14:00 น.	48.0	58.4	49.5	44.4	
14:00-15:00 น.	47.7	66.2	49.7	43.3	
15:00-16:00 น.	49.5	80.5	47.9	40.6	
16:00-17:00 น.	49.8	75.5	50.1	41.2	
17:00-18:00 น.	53.7	85.1	49.6	42.2	
18:00-19:00 น.	53.4	74.2	52.8	45.2	
19:00-20:00 น.	53.2	78.6	53.3	48.5	
20:00-21:00 น.	48.3	68.1	50.4	40.9	
21:00-22:00 น.	46.8	69.4	46.0	41.9	
22:00-23:00 น.	45.0	65.8	44.8	41.7	
23:00-24:00 น.	55.6	83.1	48.9	45.5	
00:00-01:00 น.	45.9	76.0	45.8	38.4	
01:00-02:00 น.	42.8	68.5	42.7	36.4	
02:00-03:00 น.	43.2	73.7	43.4	36.2	
03:00-04:00 น.	41.8	62.4	40.2	33.4	
04:00-05:00 น.	44.0	69.3	40.0	35.7	
05:00-06:00 น.	52.2	73.2	52.6	37.6	
06:00-07:00 น.	57.4	84.5	56.6	54.9	
07:00-08:00 น.	56.9	73.1	58.6	54.9	
08:00-09:00 น.	54.0	75.5	55.9	49.1	
09:00-10:00 น.	48.0	71.6	47.4	39.7	
L _{eq} 24 hr	51.5				70 dB (A)*
L _{dn}	57.8				-
L _{max}	85.1				115 dB (A)*
L ₉₀	54.9				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : อนุสรณ์
(นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้จัดทำ : กัญญาภัค
(นางสาวกัญญาภัค กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นางสาวพิศมร เหลืองทอง)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะดำเนินการ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2569
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจางตุจินดา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624434E 1525416N วันที่เก็บตัวอย่าง : 21 - 26 พฤษภาคม พ.ศ.2569
วันที่วิเคราะห์ : 27 พฤษภาคม - 15 มิถุนายน พ.ศ.2569 วันที่รายงานผล : 16 มิถุนายน พ.ศ.2569
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2605016
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2605016
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

24-25/05/2569					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	50.0	74.9	48.4	39.2	
11:00-12:00 น.	52.5	77.9	53.7	39.9	
12:00-13:00 น.	56.7	85.7	50.1	39.1	
13:00-14:00 น.	53.6	83.7	49.7	37.3	
14:00-15:00 น.	49.8	73.9	51.0	36.0	
15:00-16:00 น.	51.7	79.6	50.6	39.3	
16:00-17:00 น.	55.2	75.7	55.9	53.6	
17:00-18:00 น.	55.9	83.5	55.4	53.9	
18:00-19:00 น.	57.0	73.6	58.1	55.2	
19:00-20:00 น.	54.5	72.5	55.1	50.3	
20:00-21:00 น.	49.2	64.9	49.5	43.3	
21:00-22:00 น.	45.6	66.8	45.8	42.0	
22:00-23:00 น.	47.6	75.0	47.5	46.0	
23:00-24:00 น.	44.8	60.9	46.2	43.0	
00:00-01:00 น.	51.0	79.9	46.6	40.1	
01:00-02:00 น.	48.7	69.8	47.9	46.6	
02:00-03:00 น.	49.9	66.4	50.1	48.8	
03:00-04:00 น.	46.7	63.8	46.3	45.0	
04:00-05:00 น.	45.2	64.5	45.0	37.1	
05:00-06:00 น.	52.9	73.9	54.4	43.5	
06:00-07:00 น.	57.0	78.2	57.4	55.8	
07:00-08:00 น.	58.4	81.9	58.9	55.9	
08:00-09:00 น.	53.7	79.2	55.3	42.4	
09:00-10:00 น.	50.0	71.8	50.5	42.0	
L _{eq} 24 hr	53.2				70 dB (A)*
L _{dn}	58.1				-
L _{max}	85.7				115 dB (A)*
L ₉₀	55.9				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : อนุรัตน์
(นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้จัดทำ : กัญญารัตน์
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นางสาวพิศมร เหลืองทอง)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะดำเนินการ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2569

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุรจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624434E 1525416N วันที่เก็บตัวอย่าง : 21 - 26 พฤษภาคม พ.ศ.2569

วันที่วิเคราะห์ : 27 พฤษภาคม - 15 มิถุนายน พ.ศ.2569 วันที่รายงานผล : 16 มิถุนายน พ.ศ.2569

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2605016

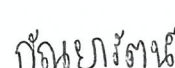
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2405 เลขที่รายงาน : RPS2605016

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/05/2569					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	51.6	74.1	53.3	36.9	
11:00-12:00 น.	48.9	71.6	48.9	33.1	
12:00-13:00 น.	52.9	78.7	52.6	33.5	
13:00-14:00 น.	56.2	81.2	53.0	34.1	
14:00-15:00 น.	64.1	88.6	61.3	46.1	
15:00-16:00 น.	59.0	73.2	54.8	43.3	
16:00-17:00 น.	51.3	73.9	54.4	41.4	
17:00-18:00 น.	57.3	82.9	58.6	54.7	
18:00-19:00 น.	57.3	71.9	57.2	55.6	
19:00-20:00 น.	58.5	85.8	52.7	48.9	
20:00-21:00 น.	49.8	72.3	48.0	43.1	
21:00-22:00 น.	50.9	81.7	44.9	40.5	
22:00-23:00 น.	52.9	83.3	43.5	40.1	
23:00-24:00 น.	49.5	70.9	42.3	38.8	
00:00-01:00 น.	50.9	74.8	47.1	36.8	
01:00-02:00 น.	53.8	61.6	54.2	53.2	
02:00-03:00 น.	51.9	68.2	53.9	52.4	
03:00-04:00 น.	51.4	57.7	53.1	52.1	
04:00-05:00 น.	49.4	64.4	49.9	32.5	
05:00-06:00 น.	46.8	69.1	48.4	37.2	
06:00-07:00 น.	56.1	72.6	57.3	54.9	
07:00-08:00 น.	58.1	81.0	59.2	56.0	
08:00-09:00 น.	56.9	71.2	58.2	55.2	
09:00-10:00 น.	51.2	71.6	52.2	35.2	
L _{eq} 24 hr	55.8				70 dB (A)*
L _{dn}	59.7				-
L _{max}	88.6				115 dB (A)*
L ₉₀	56.0				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายคุณุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญยารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศสมร เหลืองทอง)

