บทที่ 3

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยใช้หลักเกณฑ์ในการติดตามตรวจสอบฯ ดัง**ตารางที่ 3-1**

ตารางที่ 3-1
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
1. ปฏิบัติ	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบตามเงื่อนไข
2. ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	◘	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการ แต่ไม่ครบตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วน และมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ
3. ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
4. ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการที่กำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
5. ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	Θ	- มาตรการที่กำหนดไว้ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่หน้าที่ของกรมทางหลวง

3.1 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกรมทางหลวง ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท โชติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ธารา คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการประชุมครั้งที่ 13/2556 เมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2556 และผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด จำนวน 2 เงื่อนไข สรุปในช่วงที่ผ่านมา มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3.1-1**

ตารางที่ 3.1-1
ผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

เงื่อนไขตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามเงื่อนไข	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
- ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่น ๆ ในการประชุมครั้งที่ 13/2556 เมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2556	●	- กรมทางหลวงได้มีการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มอบหมายให้บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอรวิส จำกัด ในเดือนธันวาคม 2558-2560 และ 2564-2566 ได้มอบหมายให้บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในเดือนกุมภาพันธ์ 2562-2564 และหลวงได้มอบหมายให้บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอรวิส จำกัด ในเดือนเมษายน 2566-2568 เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดลอม ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ตามสัญญาเลขที่ สบ.40/2569 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2569 ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เสนอตอกรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นระยะเวลา 2 ปี	-	-
2. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ตามมาตรา 47 แห่งพระราช บัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป	●	- มีการนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในวันที่ 14 กรกฎาคม 2558	-	-

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

3.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยมีมาตรการฯ จำนวน 18 ปัจจัย 90 มาตรการ ดัง**ตารางที่ 3.2-1** และมีรายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดัง**ตารางที่ 3.2-2**

ตารางที่ 3.2-1
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการฯ					รวม
	ปฏิบัติ	ไม่ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	
1. สภาพภูมิสัณฐาน	1	-	-	-	-	**1**
2. ทรัพยากรดิน	1	-	-	-	-	**1**
3. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	6	-	-	12	-	**18**
4. อากาศและบรรยากาศ	4	-	-	1	-	**5**
5. เสียงและความสั่นสะเทือน	8	-	-	-	-	**8**
6. ทรัพยากรป่าไม้	2	-	-	-	-	**2**
7. การใช้ที่ดิน	5	-	-	-	-	**5**
8. การคมนาคมขนส่ง	5	-	-	4	-	**9**
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	3	-	-	1	-	**4**
10. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	2	-	-	-	-	**2**
11. การโยกย้ายและการเวนคืน	1	-	-	-	-	**1**
12. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	3	-	-	-	-	**3**
13. ความปลอดภัยในสังคม	1	-	-	-	-	**1**
14. การแบ่งแยก	3	-	-	-	-	**3**
15. การศึกษา	3	-	-	-	-	**3**
16. การสาธารณสุข	7	-	-	9	-	**16**
17. อาชีวอนามัย	4	-	-	-	-	**4**
18. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	4	-	-	-	-	**4**
รวม	**63**	**-**	**-**	**27**	**-**	**90**

ตารางที่ 3.2-2
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. สภาพภูมิสัณฐาน	1. ดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี หากพบว่าต้นไม้ตาย ต้องรีบดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริมโดยทันที โดยตัดแต่งกิ่งอยู่เสมอ	✓		●	- มีการดูแลรักษาหญ้าและต้นไม้ที่ปลูกไว้ในพื้นที่ว่างของทางแยกต่างระดับมาบประชัน (กม.119+700) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (กม.132+400) และทางแยกต่างระดับเขาชีโอน (กม.143+400) รวมถึงหญ้าคลุมดินที่ปลูกไว้ไหล่ทางอย่างสม่ำเสมอ - แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี โดยตัดแต่งกิ่งอยู่เสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (1)**
2. ทรัพยากรดิน	1. เมื่อการก่อสร้างทางเสร็จสิ้นแล้ว ต้องมีการบำรุงรักษาหญ้า และไม้ยืนต้นที่ปลูกไว้ในบริเวณไหล่ทางให้มีความสมบูรณ์อยู่เสมอ	✓		●	- มีการดูแลรักษาหญ้าและต้นไม้ที่ปลูกไว้ในพื้นที่ว่างของทางแยกต่างระดับมาบประชัน (กม.119+700) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (กม.132+400) และทางแยกต่างระดับเขาชีโอน (กม.143+400) รวมถึงหญ้าคลุมดินที่ปลูกไว้ไหล่ทางอย่างสม่ำเสมอ - แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการบำรุงรักษาหญ้าและไม้ยืนต้นบริเวณไหล่ทางอยู่เสมอ		**รูปที่ 3.2-1 (1)**
3. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบระบายน้ำของด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางด่านชั่งน้ำหนัก และสถานีบริการทางหลวง อย่างสม่ำเสมอ ประมาณเดือนละ 1 ครั้ง	✓		●	- มีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบระบายน้ำของด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนักเป็นประจำทุกเดือน พบว่าระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบระบายน้ำของด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และด่านชั่งน้ำหนักยังใช้งานได้เป็นปกติ	-	–
				⊗	- สำหรับสถานีบริการทางหลวง เนื่องจากยังไม่มีการก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินผลได้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ **O** ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ **Θ** ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Activated Sludge เพื่อให้น้ำทิ้งมีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนนำมาใช้ประโยชน์ภายในโครงการ (รดน้ำต้นไม้) และมีบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	✓		⊗	- มาตรการที่กำหนดเป็นมาตรการสำหรับสถานีบริการทางหลวง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้าง จึงยังไม่ได้ดำเนินการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Activated Sludge และบ่อพักน้ำทิ้งตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	3. บริเวณสถานีบริการทางหลวง ต้องจัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลมีระบบบำบัดน้ำเสียรูปแบบระบบบ่อกรองไร้อากาศ (Anaerobic Filter) และระบบบำบัด น้ำเสียส่วนกลาง แบบตะกอนเร่ง (Activated Sludge) ชนิด Sequence Batch Reactor (SBR) จำนวน 2 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียได้สูงสุด 90 ลบ.ม./วัน โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออก	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องสร้างห้องน้ำห้องส้วมและระบบบำบัดน้ำเสียตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	4. ร้านอาหารในสถานีบริการทางหลวงทุกร้านต้องติดตั้งบ่อดักไขมันและตะแกรงดักเศษอาหาร เพื่อรองรับน้ำทิ้งจากห้องครัวส่วนซักล้าง พร้อมทั้งดักคราบไขมันและเศษอาหารออกจากบ่อทุกวัน	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องติดตั้งบ่อดักไขมันและตะแกรงดักเศษอาหารตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	5. สถานีบริการน้ำมันในสถานีบริการทางหลวงจะต้องติดตั้งถังดักไขมัน เพื่อดักคราบไขมันออกจากส่วนที่เป็นน้ำก่อนระบายน้ำออกนอกพื้นที่	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องติดตั้งถังดักไขมันตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	6. จัดให้มีบ่อพักน้ำ เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่ง กำเนิดในสถานีบริการทางหลวงรวมทั้งน้ำฝน มาพักไว้ในบ่อพักน้ำ เพื่อนำไปใช้ในการรดน้ำต้นไม้ภายในสถานีบริการทางหลวง และในเขตทาง	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องมีบ่อพักน้ำตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	7. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดเก็บขนรวบรวมมูลฝอยตามบริเวณจุดที่วางถังขยะ ซึ่งจัดให้มีถังขยะ ขนาด 200 ลิตร จำนวน 16 ถัง แยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดเก็บขนรวบรวมมูลฝอยตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	8. กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับสำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ หรือหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เข้ามาทำการเก็บขนมูลฝอยภายในสถานีบริการทางหลวงต่อไป	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องจะต้องประสานงานกับสำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ เพื่อเข้ามาเก็บขนรวบรวมมูลฝอยตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	9. ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของสถานีบริการทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องตรวจสอบระบบระบายน้ำตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	10. จัดห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณสถานีบริการทางหลวงให้มีจำนวนเพียงพอ	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องมีห้องน้ำห้องส้วมตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	11. ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำ บริเวณสถานีบริการทางหลวง ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง และใช้ระยะเวลาดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่จะเกิดผลกระทบต่อห้วยมาบฟักทอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องขุดลอด/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ **O** ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ **Θ** ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	12. กรมทางหลวงจะต้องมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานหรือแจ้งเหตุต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น	✓		●	- กรมทางหลวงได้จัดให้มีศูนย์บริการข้อมูลทางหลวงพิเศษฯ (Call Center Motorway) ทำหน้าที่ให้บริการข้อมูล รับเรื่องร้องเรียน และประสานงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยกู้ภัย ตำรวจทางหลวง เป็นต้น ซึ่งสามารถแจ้งเหตุต่าง ๆ ผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ ทางโทรศัพท์ หมายเลข 1586 กด 7 และสื่อออนไลน์ต่าง ๆ (Line และ Facebook) - สำหรับแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีหน้าที่รับผิดชอบประสานงานกับหน่วยกู้ภัยในพื้นที่ และช่วงเหลือด้านกำลังคน	-	**รูปที่ 3.2-1 (22)**
	13. จัดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางช่วงข้ามคลอง เพื่อลดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฝนตก	✓		●	- จากการตรวจสอบ พบว่า แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางช่วงข้ามคลอง และไม่พบการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฝนตก	-	**รูปที่ 3.2-1 (2)**
	14. ดูแลพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางช่วงข้ามคลอง เพื่อลดการชะดินตะกอนลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฝนตก	✓	✓	●	- จากการตรวจสอบ พบว่า แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางช่วงข้ามคลองอยู่ในสภาพดี และไม่พบการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฝนตก	-	**รูปที่ 3.2-1 (2)**
	15. การสร้างกำแพงดิน ทั้งลาดดินตัด และลาดดินถมในลักษณะต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ		✓	●	- จากการตรวจสอบ พบว่า มีการสร้างกำแพงกันดิน ทั้งลาดดินตัด และลาดดินถม ซึ่งมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ	-	**รูปที่ 3.2-1 (3)**
	16. กรมทางหลวงจะต้องดูแลรักษาพืชคลุมดินให้เจริญงอกงามอยู่เสมอ		✓	●	- จากการตรวจสอบ พบว่า พืชคลุมดินอยู่ในสภาพที่ดี โดยแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลรักษาพืชคลุมดินอยู่เสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (1) ถึง (3)**

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

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และบรรยากาศ	1. ดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี หากพบว่า ต้นไม้ตาย ต้องรีบดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริมโดยทันทีด้านข้างเขตทางของทางหลวง โดยตัดแต่งกิ่งอยู่เสมอ	✓	✓	●	- มีการดูแลรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ในพื้นที่ว่างของทางแยกต่างระดับมาบประชัน (กม.119+700) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (กม.132+400) และทางแยกต่างระดับเขาชีโอน (กม.143+400) อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่าต้นไม้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี - แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี โดยตัดแต่งกิ่งอยู่เสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (1)**
	2. ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) บริเวณที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ได้มีการประสานงานกับตำรวจทางหลวง ในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษแล้ว	-	-
	3. ดูแลไม่ให้มีวัสดุตกหล่นบนถนนสายต่าง ๆ จากรถบรรทุกวัสดุ โดยต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการควบคุมรถบรรทุกที่มาใช้เส้นทางต้องมีผ้าใบปิดคลุมมิดชิด เพื่อป้องกันวัสดุตกหล่นแล้ว	-	**รูปที่ 3.2-1 (4)**
	4. กำหนดให้รถยนต์ที่เข้าจอดในสถานีบริการทางหลวง (Service Area) ต้องดับเครื่องยนต์ในขณะจอดพักรถ โดยติดตั้งป้ายเตือนไว้เป็นระยะ ๆ ภายในพื้นที่จอดรถ	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และบรรยากาศ (ต่อ)	5. จัดให้มีการระบายอากาศที่เพียงพอ โดยมีพัดลมดูดอากาศ หรือระบายอากาศ สำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้ (Booth) เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) เช่น ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น สำหรับพนักงานใช้ทุกครั้ง	✓		●	- มีการติดตั้งระบบปรับอากาศสำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และพนักงานที่ปฏิบัติงานได้มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานแล้ว	-	**รูปที่ 3.2-1 (17)**
5. เสียงและความสั่นสะเทือน	1. จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนถนนโครงการไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้	✓		●	- มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วตามประเภทของยานพาหนะไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้	-	**รูปที่ 3.2-1 (5)**
	2. ตรวจสอบสภาพผิวทาง และซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงผิวทางอย่างสม่ำเสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (9)**
	3. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหาย จะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงที่ติดตั้งไว้อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า กำแพงกันเสียงในบริเวณต่าง ๆ ยังอยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.2-1 (6)**
	4. ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงิน หรือบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้เครื่องป้องกันเสียง (Ear Muff) เพื่อป้องกันระดับเสียง ถ้าต้องมีการทำงานเป็นเวลานาน	✓		●	- ผู้ปฏิบัติงานในตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียงจะมีรอบการทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง โดยมีเครื่องป้องกันเสียงชนิด Ear Plug ไว้ให้ผู้ปฏิบัติงานได้ใช้ ซึ่งผู้ปฏิบัติงานจะใช้เมื่อรู้สึกว่าได้รับความรำคาญจากเสียง	-	**รูปที่ 3.2-1 (17)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. เสียงและความสั่นสะเทือน (ต่อ)	5. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในช่วงที่ผ่านเขตชุมชน สถานที่ราชการ และโรงเรียน กำหนดให้ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อควบคุมความเร็วของรถช่วงที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าว ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงรวมทั้งแรงสั่นสะเทือน และมีประโยชน์ในด้านความปลอดภัยต่อราษฎรที่อยู่บริเวณสองฝั่งทาง โดยต้องติดตั้งป้ายสัญญาณให้ทราบก่อนถึงจุดที่เป็นเขตชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวดังกล่าวอย่างน้อย 100 เมตร		✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. บริเวณก่อนผ่านพื้นที่ชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวเป็นระยะทาง 100 เมตร	-	**รูปที่ 3.2-1 (5)**
	6. กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ		✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ได้มีการประสานงานกับตำรวจทางหลวง ในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติแล้ว	-	-
	7. มีข้อบังคับห้ามรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดมาใช้ทาง โดยการติดตั้งป้ายน้ำหนักบรรทุกที่สามารถยอมรับได้ให้สามารถใช้เส้นทางได้	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายจำกัดน้ำหนักบรรทุกก่อนเข้าสู่แนวเส้นทางโครงการ และมีด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางอู่ตะเภา กม.147+650	-	**รูปที่ 3.2-1 (7) และ (18)**
	8. กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุก ของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายจำกัดน้ำหนักบรรทุกก่อนเข้าสู่แนวเส้นทางโครงการ และมีด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางอู่ตะเภา กม.147+650	-	**รูปที่ 3.2-1 (7) และ (18)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. ทรัพยากรป่าไม้	1. ภายหลังการก่อสร้างเส้นทางแล้วเสร็จ กำหนดให้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวสองข้างทางที่มีที่ว่างหลงเหลืออยู่ เพื่อฟื้นฟูสภาพนิเวศตามแนวสองข้างทาง และยังเป็นการเสริม สร้างทัศนียภาพที่สวยงาม ตลอดจนช่วยลดผลกระทบด้านเสียงดังจากการจราจรของโครงการ สำหรับพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นพันธุ์ไม้ท้องถิ่นที่พบในพื้นที่โครงการ หรือเป็นพันธุ์ไม้ที่ได้จากการขุดล้อมในช่วงที่แผ้วถางพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนเลือกชนิดพันธุ์ไม้ที่เป็นอาหารสัตว์ป่า เช่น ประดู่ จามจุรี มะขามเทศ เป็นต้น	✓		●	- จากการตรวจสอบ พบว่า มีการปลูกต้นไม้ไว้ในพื้นที่ว่างของทางแยกต่างระดับมาบประชัน (กม.119+700) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (กม.132+400) และทางแยกต่างระดับเขาชีโอน (กม.143+400) โดยไม่มีการปลูกต้นไม้ตามแนวสองข้างทางซึ่งปัจจุบัน กรมทางหลวงมีนโยบายที่กำหนดแนวทางในการปลูกต้นไม้ โดยคำนึงถึงระยะเว้นว่าง (Clear Zone) ระยะการมองเห็น (Sight Distance) ตำแหน่งและชนิดต้นไม้ที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง โดยพิจารณาปลูกไม้พุ่มหรือไม้ขนาดเล็ก ที่ช่วยในการดักฝุ่นละอองและมลพิษ และหญ้าคลุมดิน รวมทั้งเสริมทัศนียภาพในบริเวณที่ว่างของทางแยกต่างระดับ และบริเวณอื่น ๆ จึงไม่จำเป็นต้องปลูกต้นไม้บริเวณสองข้างทางตามที่มาตรการกำหนด	-	**รูปที่ 3.2-1 (1) ถึง (3)**
	2. กำหนดให้มีการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้และปัญหาไฟป่าที่อาจเกิดจากการจราจรที่ใช้ทาง และการขยายตัวของชุมชนตามแนวเส้นทาง โดยกรมทางหลวงจะต้องติดตั้งป้ายเพื่อเตือนใจผู้ที่สัญจรไปมามิให้ประมาทเลินเล่อ หรือทิ้งก้นบุหรี่ที่ยังติดไฟอยู่ลงข้างทาง เช่น ป้าย “ห้ามทิ้งก้นบุหรี่ที่ยังไม่ดับไฟลงข้างทาง”		✓	●	- มีการติดตั้งป้าย “ห้ามทิ้งก้นบุหรี่ที่ยังไม่ดับไฟอาจทำให้เกิดไฟไหม้” เพื่อเตือนผู้ใช้เส้นทางที่สัญจรไปมามิให้ประมาทเลินเล่อ หรือทิ้งก้นบุหรี่ที่ยังติดไฟอยู่ลงข้างทาง ตามมาตรการที่กำหนด	-	-

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

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การใช้ที่ดิน	1. กำหนดเขตทางหลวงให้เด่นชัด เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการเรื่องการขยายตัวของชุมชนเข้ามาในเขตทางหลวง	✓		●	- มีการติดตั้งรั้วกั้นเขตทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับชุมชนบริเวณรอบ ๆ พื้นที่โครงการอย่างชัดเจน และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ได้มีการกำหนดเขตทางหลวงให้เด่นชัด และมีการจัดการเรื่องการขยายตัวของชุมชนเข้ามาในเขตทางหลวง	-	**รูปที่ 3.2-1 (8)**
	2. กำหนดเขตการใช้ที่ดินในบริเวณสองข้างทางของโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางในผังเมืองรวมให้เหมาะสม ภายหลังจากการก่อสร้างเสร็จสิ้น	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ได้มีการประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง เพื่อกำหนดเขตการใช้ที่ดินตลอดแนวเส้นทางของโครงการแล้ว	-	-
	3. ลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดินในบริเวณสองข้างโครงการ เพื่อลดผลกระทบจากระดับเสียงดัง และฝุ่นละออง จากยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ โดยประสานงานกับสำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง เพื่อกำหนดเขตการใช้ที่ดินโดยรอบโครงการทั้งสองด้าน	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้มีการประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง เพื่อกำหนดเขตการใช้ที่ดินตลอดแนวเส้นทางของโครงการแล้ว	-	-
	4. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ สำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ต้องเข้ามาจัดการเรื่องการจัดการที่ดิน	✓		●	- จากการตรวจสอบ พบว่า พื้นที่โครงการอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	5. ออกแบบการก่อสร้างทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานและปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน		✓	●	- มีการออกแบบและก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมามีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเคร่งครัด	-	-
8. การคมนาคมขนส่ง	1. ซ่อมบำรุงป้าย สัญญาณจราจรให้อยู่ในสภาพดี สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงป้าย และสัญญาจราจรต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดี จากการตรวจสอบ พบว่า ป้ายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ อยู่ในสภาพดี และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล	-	**รูปที่ 3.2-1 (9)**
	2. จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุง รักษาเส้นทาง	✓	✓	●	- จากการตรวจสอบ พบว่า แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งกรวยยาง เพื่อเตือนผู้ใช้เส้นทางให้ใช้ความระมัดระวัง ก่อนถึงบริเวณที่มีกิจกรรมการบำรุงรักษาเส้นทาง	-	**รูปที่ 3.2-1 (20)**
	3. ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ และอยู่ในสภาพดี มีความชัดเจน โดยเฉพาะจุดที่สำคัญ เช่น ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นระยะตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีป้ายบอกระยะทางก่อนถึงจุดสำคัญ ได้แก่ ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง	-	**รูปที่ 3.2-1 (10)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ทางออก ทางเชื่อม โดยควรบอกระยะทางด้วย เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถวางแผนการใช้ช่องจราจรที่เหมาะสม				ทางออก และทางเชื่อม จากการตรวจสอบ พบว่าป้ายต่าง ๆ อยู่ในสภาพดี		
	4. ภายในสถานีบริการทางหลวงกำหนด ให้มีมาตรการดังนี้						
	4.1 กำหนดให้รถยนต์ที่เข้าจอดต้องดับเครื่องยนต์ โดยติดตั้งป้ายเตือนไว้เป็นระยะ ๆ ในพื้นที่จอดรถ และจัดทำป้ายเตือน ป้ายห้าม และข้อ แนะนำต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	4.2 ถนนผิวทางลาดยางในสถานีบริการทางหลวง กำหนดให้มีการบำรุงรักษาปกติประจำปี และบำรุง รักษาตามกำหนดเวลา โดยต้องฉาบผิวทางหลังเปิดใช้งานได้ประมาณ 3 ปี และเสริมผิวทางทุก ๆ 6 ปี เพื่อให้อยู่ในสภาพที่ดี	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	4.3 จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่คนชรา และผู้พิการ ตามประกาศกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการ หรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ **O** ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ **Θ** ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	5. หากเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมากและสารพิษที่รั่วไหล มีความเป็นพิษสูง ทางโครงการไม่สามารถควบคุมได้ ควรแจ้งหรือขอความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมควบคุมมลพิษ ให้เข้ามาดำเนิน การต่อไป	✓		⊗	- จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง หรือการเกิดอุบัติเหตุที่มีสารพิษรั่วไหล จึงยังไม่จำเป็นต้องมีการประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง	-	-
	6. มีการซ่อมผิวทาง อุปกรณ์ และสัญญาณ ช่วยในการจราจรและความปลอดภัยของทางหลวงพิเศษฯ และทางบริการ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีตลอดเวลา	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการซ่อมบำรุงผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่าง ๆ สม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า สภาพผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่าง ๆ ทั้งในทางหลวงพิเศษฯ และทางบริการ อยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.2-1 (9)**
	7. แผ้วถางหญ้า/วัชพืชเป็นประจำไม่ให้รุกล้ำเข้ามาบนผิวจราจร และส่งผลกระทบต่อการกีดขวาง	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการแผ้วถางหญ้าและวัชพืชบริเวณไหล่ทางสม่ำเสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (21)**
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. ดูแลและบำรุงรักษาสะพาน และท่อลอดให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจจะก่อ ให้เกิดการอุดตัน	✓		●	- จากการตรวจสอบ พบว่า แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลบำรุงรักษาสะพาน ท่อลอดให้อยู่ในสภาพดี ไม่พบการอุดตัน และไม่มีเศษขยะหรือวัชพืชในบริเวณสะพาน และท่อลอด	-	**รูปที่ 3.2-1 (12)**
	2. ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำและอาคารระบายน้ำ ท่อลอด และสะพาน เป็นประจำทุก 3 เดือน และควรเพิ่มความถี่เป็นเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน หากพบการสะสมของตะกอนให้รีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืช ในทางระบายน้ำและอาคารระบายน้ำ ท่อลอด และสะพาน อย่างสม่ำเสมอ	-	**รูปที่ 3.2-1 (12)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)	3. จัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบสภาพ น้ำท่วมขังบริเวณสองฟากทางหลวงพิเศษฯ โดยตรวจสอบในช่วงฤดูฝน และหลังฝนตกหนัก เพื่อให้เห็นสภาพที่แท้จริง และนำมาวางแผนแก้ไขปัญหาต่อไป	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบสภาพน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน และดำเนินการแก้ไขในบริเวณที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง	-	**รูปที่ 3.2-1 (12)**
	4. ตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำจากบริเวณสถานีบริการทางหลวง และสภาพความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ว่าเป็นไปตามที่คาดการณ์และออกแบบไว้หรือไม่ หากเกิดปัญหาต้องดำเนิน การปรับปรุงแก้ไขทันที	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่มีตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำในบริเวณดังกล่าว	-	-
10. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อนำมาปรับปรุงมาตรการการให้บริการของทางหลวงพิเศษ		✓	●	- กรมทางหลวงได้จัดให้มีศูนย์บริการข้อมูลทางหลวงพิเศษฯ (Call Center Motorway) ทำหน้าที่ให้บริการข้อมูล รับเรื่องร้องเรียน และประสานงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยกู้ภัย ตำรวจทางหลวง เป็นต้น ซึ่งสามารถแจ้งเหตุต่าง ๆ ผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ ทางโทรศัพท์ หมายเลข 1586 กด 7 และสื่อออนไลน์ต่าง ๆ (Line และ Facebook)	-	**รูปที่ 3.2-1 (22)**
	2. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการ และผู้เกี่ยวข้องทราบถึงแผนการดำเนิน การกิจกรรมต่าง ๆ ที่กรมทางหลวงส่งเสริมกิจกรรมในชุมชน		✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ได้จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้บริการและผู้เกี่ยวข้องทราบถึงแผนการดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ ที่แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ดำเนินการ ได้แก่ ป้ายข้อความ โทรทัศน์ จส.100 และศูนย์บริการข้อมูล	-	**รูปที่ 3.2-1 (16)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
11. การโยกย้ายและการเวนคืน	1. ทำการติดตามตรวจสอบสภาพความเป็นอยู่และความพอใจของผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินหลังเปิดดำเนินการ		✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้มีการติดตามตรวจสอบความเป็นอยู่และความพอใจของผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินหลังเปิดใช้เส้นทางโครงการแล้ว	--	-
12. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ในช่วงที่เปิดใช้เส้นทางโครงการแล้ว กรณีที่ผิวจราจรชำรุดเสียหาย กรมทางหลวงจะต้องรีบดำเนินการซ่อมแซม โดยเร็ว	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการซ่อมแซมผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ	-	-
	2. ควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะ โดยกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงที่วิ่งผ่านชุมชนหรือบ้านเรือนประชาชน เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และป้องกัน อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของยานพาหนะ เพื่อควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะในเส้นทางโครงการไม่ให้เกินที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะในช่วงที่วิ่งผ่านชุมชนหรือบ้านเรือนประชาชน	-	**รูปที่ 3.2-1 (5)**
	3. ให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เอง และผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้เส้นทางมีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	**รูปที่ 3.2-1 (5) และ (7)**
13. ความปลอดภัยในสังคม	1. ติดตั้งไฟฟ้าบริเวณทางข้ามสะพานลอย ให้มีความสว่างเพียงพอ รวมถึงควรติดไฟฟ้าตามทางบริการเช่นกัน เพื่อป้องกันการเกิดอันตราย	✓		●	- มีการติดตั้งไฟฟ้าบริเวณสะพานลอย สำหรับคนเดินข้าม และมีความสว่างเพียงพอในตอนกลางคืน	-	**รูปที่ 3.2-1 (13)**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
14. การแบ่งแยก	1. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงบริเวณทางข้าม (Overpass) ทางบริการ และสะพานลอย ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ที่อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมขังให้เพิ่มความถี่ในการตรวจสอบ โดยทำการตรวจสอบ สภาพน้ำท่วมขังทุกครั้งหลังจากมีฝนตกหนัก เพื่อให้การเดินทางไป-มาหาสู่ของชุมชนสองฟากฝั่งดำเนินไปตามปกติ	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบและซอมบำรุงทางข้าม (Overpass) ทางบริการ (Service Road) และสะพานลอย อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า ทางข้าม ทางบริการ และสะพานลอย อยู่ในสภาพดี รวมทั้งมีการจัดเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจ สอบสภาพน้ำท่วมขังหลังจากที่มีฝนตกหนัก	-	**รูปที่ 3.2-1 (13), (14) และ (15)**
	2. ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงบริเวณ ทางข้าม ทางบริการ และสะพานลอย ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัยตลอดเวลา		✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบและซอมบำรุงทางข้าม (Overpass) ทางบริการ (Service Road) และสะพานลอย อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า ทางข้าม ทางบริการ และสะพานลอย อยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.2-1 (13), (14) และ (15)**
	3. พิจารณาจัดให้มีทางสัญจรพิเศษ (Service Road) เพื่อให้ผู้พักอาศัยในชุมชนเดิมสามารถใช้เส้นทางไปมาหาสู่กับชุมชนเดิมที่ถูกแบ่งแยกได้		✓	●	- มีทางบริการ (Service Road) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของชุมชนท้องถิ่นเดิม	-	**รูปที่ 3.2-1 (14)**
15. การศึกษา	1. มีการซ่อมบำรุง อุปกรณ์ และสัญญาณ ช่วยในการจราจร และความปลอดภัย ของทางหลวงพิเศษ และทางบริการ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีตลอดเวลา	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการซ่อมบำรุง อุปกรณ์ และสัญญาณจราจรต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางทางหลวงพิเศษ และทางบริการ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีตลอดเวลา	-	**รูปที่ 3.2-1 (9)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ **O** ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ **Θ** ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
15. การศึกษา (ต่อ)	2. ดูแลรักษาหรือซ่อมบำรุงสะพานลอย ให้เด็กนักเรียนในชุมชนที่อาศัยอยู่บนถนนฝั่งตรงข้ามกับโรงเรียนชุมชนบ้านหนองปรือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดหนองปรือ โรงเรียนอนุบาลเพ็ญศิริ โรงเรียนบ้านบึง โรงเรียนผินแจ่มวิชาสอน และโรงเรียนวัดศีรีภาวนาราม เพื่อให้สามารถเดินทางไปยังโรงเรียนได้อย่างสะดวก	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงสะพานลอยให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า สะพานลอย อยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.2-1 (15)**
	3. ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ และอยู่ในสภาพดี มีความชัดเจน โดยเฉพาะจุดที่สำคัญ เช่น ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทางออกทางเชื่อม โดยควรบอกระยะทางด้วย เพื่อนักเรียนและครูสามารถวางแผนการใช้ช่องจราจรที่เหมาะสม	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นระยะตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีป้ายบอกระยะทางก่อนถึงจุดสำคัญ ได้แก่ ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทางเชื่อม และทางออกต่าง ๆ จากการตรวจสอบ พบว่า ป้ายต่าง ๆ อยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.2-1 (10)**
16. การสาธารณสุข	1. จัดการขยะมูลฝอยในสถานีบริการทางหลวงอย่างเหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการหมักหมม หรือเน่าเสีย หรือทิ้งขยะไม่เป็นที่	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	2. จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมทั่วไปแยกชายหญิง และสำหรับผู้พิการ คนชรา และหญิงมีครรภ์ที่ถูกหลักสุขาภิบาล	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีห้องน้ำห้องส้วมตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	3. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Activated Sludge เพื่อมิให้น้ำทิ้งจากสถานีบริการทางหลวงมีคุณภาพ ตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนนำมาใช้ประโยชน์ภายในโครงการ (รดน้ำต้นไม้) และระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	✓		⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. รณรงค์หรือปลูกจิตสำนึกให้ใช้รถสาธารณะมากขึ้น เพื่อลดมลพิษทางอากาศ	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการรณรงค์ให้ใช้รถสาธารณะผ่านทางป้าย LED ประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ	-	**รูปที่ 3.2-1 (16)**
	5. หากมีผู้ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านโครง ข่ายถนนเดิม โดยเฉพาะช่วงพื้นที่ใต้ทางหลวงพิเศษฯ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่คาดไม่ถึง	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางในโครงข่ายถนนเดิม ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	**รูปที่ 3.2-1 (5), (7), (10) และ (16)**
	6. ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ (เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ เว็บไซต์ หรือโทรทัศน์ ฯลฯ) และการให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนทั่วไป และผู้ไม่ใช้ทางหลวงพิเศษฯ ได้รับทราบถึงความ สำคัญและอันตรายที่เกิดขึ้นจากปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ และพยายามหลีกเลี่ยงการสัมผัสกับมลพิษทางอากาศโดยตรง และต้องดูแลรักษาสุขภาพอนามัยของตนเองอย่างเคร่งครัด	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการประชาสัมพันธ์ผ่านป้าย LED ประชาสัมพันธ และสื่อต่าง ๆ ในแนวเส้นทางโครงการ ให้ผู้ใช้ทางทราบถึงอันตรายจากปัญหามลพิษทางอากาศ และหลีกเลี่ยงการสัมผัสกับมลพิษทางอากาศโดยตรง	-	**รูปที่ 3.2-1 (16)**
	7. จัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ให้เป็นมาตรฐานสากล โดยให้มีการทดสอบและซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัยในกรณีเลวร้ายต่าง ๆ อย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี เช่น การเกิดอัคคีภัยบนทางหลวงพิเศษ/ด่านเก็บค่าธรรมเนียม การอพยพ	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้จัดให้มีแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งจัดให้มีการซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเป็นประจำปีละ 2 ครั้ง	-	**รูปที่ 3.2-1 (21) และภาคผนวก ข-1**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	ผู้โดยสาร ออกจากทางหลวงพิเศษฯ การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้ทางหลวงพิเศษฯ ระหว่างการอพยพ/กรณีเกิดอุบัติเหตุสารเคมีคว่ำ ฯลฯ						
	8. ประสานงานและขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาความปลอดภัยที่ตั้งอยู่ตามแนวทางหลวงพิเศษ เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล หรือหน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย โดยจัดให้มีการประสานงานด้วยระบบ สื่อสารที่ทันสมัย สามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ทันท่วงที	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นต่าง ๆ ได้แก่ ตำรวจ สถานพยาบาล และหน่วยงานบรรเทาสาธารณภัยต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประสานงานกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินได้	-	-
	9. จัดให้มีการระบายอากาศอย่างเพียงพอ โดยมีพัดลมดูดอากาศสำหรับพนักงานที่ทำงานในตู้ (Booth) เก็บค่าธรรมเนียม และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) เช่น ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น สำหรับพนักงานใช้ทุกครั้ง	✓	✓	●	- มีการติดตั้งระบบปรับอากาศสำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และพนักงานที่ปฏิบัติงานได้มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานแล้ว	-	**รูปที่ 3.2-1 (17)**
	10. กำกับดูแลและจัดการสถานีบริการทางหลวงให้มีน้ำใช้ที่สะอาด ปริมาณ เพียงพอ มีการจัดการร้านอาหารอย่างถูกสุขลักษณะ มีการจัดการห้องสุขา และน้ำเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะเป็นการป้องกันทางด้านสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการและดูแลด้านสาธารณสุขตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	11. จัดการขยะมูลฝอยในสถานีบริการทางหลวงอย่างเหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการหมักหมมเน่าเสีย หรือทิ้งขยะไม่เป็นที่ โดยควรมีการจัดการดังนี้ 11.1 จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยแบบมีฝาปิด ขนาด 200 ลิตร จำนวน 16 ถัง แยกประเภทเป็น ขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้บริเวณต่าง ๆ เช่น ลานจอดรถ ทางเดินเท้า ภายในอาคาร โดยจัดให้มีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน หรือจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล หรือวันหยุด ที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	11.2 รณรงค์และชี้ชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้กลยุทธ์การดึงดูดความสนใจจากรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน ทั้งนี้ เนื่องจากขยะจากสถานที่บริการทางหลวงส่วนใหญ่มีที่แน่นอน และสามารถจัดการเพื่อประโยชน์ด้านการรักษาและลดผล กระทบสิ่งแวดล้อมได้	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	11.3 จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีบริการทางหลวง เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	11.4 จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายในหลังคา มีผนังล้อม เพื่อจัดวางถังรองรับขยะชนิดเกี่ยวยกได้ หรือวางถุงดำที่รวบรวมขยะและมัดปากถุงเรียบร้อยแล้ว เพื่อรอการเก็บขนของหน่วยงานท้องถิ่น	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	11.5 ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อมิให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ โดยเฉพาะขยะเปียก		✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็น ต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณดังกล่าวตามที่มาตรการกำหนดไว้	-	-
	12. พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวง จะต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบู๊ท และเสื้อแถบสะท้อนแสง หรือเสื้อก๊กสีสด ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	✓	✓	●	- จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสมกับประเภทของกิจกรรมการซ่อมบำรุง ได้แก่ ถุงมือ รองเท้าบู๊ท หมวกแข็ง และเสื้อแถบสะท้อนแสงหรือเสื้อก๊กสีสดใสที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล	-	**รูปที่ 3.2-1 (19)**
17. อาชีวอนามัย	1. จัดให้มีการระบายอากาศที่เพียงพอสำหรับพนักงานที่ทำงานในตู้ (Booth) เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และควรจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) เช่น ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น สำหรับพนักงานใช้ในกรณีที่จำเป็น	✓		●	- มีการติดตั้งระบบปรับอากาศสำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และพนักงานที่ปฏิบัติงานได้มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ ผ้าปิดจมูกกันฝุ่น ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานแล้ว	-	**รูปที่ 3.2-1 (17)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
17. อาชีวอนามัย (ต่อ)	2. ประสานงานกับสถานพยาบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้ารับการรักษาพยาบาลของพนักงาน		✓	●	- มีการประสานงานกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรีและสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง ในการเข้ารับการรักษา พยาบาลของพนักงาน	-	-
	3. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง อย่างเคร่งครัด		✓	●	- มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงครบถ้วน	-	-
	4. กำหนดให้พนักงานในส่วนของด่านเก็บค่าธรรมเนียมสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และพิจารณาการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงตามความเหมาะสม		✓	●	- จากการตรวจสอบพบว่า พนักงานเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีการสวมใส่ผ้าปิดจมูกป้องกันฝุ่น ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน	-	**รูปที่ 3.2-1 (17)**
18. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. เลือกใช้วิธีการก่อสร้างให้เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดความสั่นสะเทือน	✓		●	- โครงการได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้เส้นทางเป็นระบบปิดโดยสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2564 โดยในช่วงระยะก่อสร้างที่ผ่านมาได้มีการเลือกใช้วิธีการก่อสร้างอย่างเหมาะสมในแต่ละพื้นที่แล้ว	-	-
	2. ตรวจสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์ และน้ำหนักบรรทุก ไม่ให้เกินค่ามาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก	✓		●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ และมีการติดตั้งป้ายจำกัดน้ำหนักบรรทุก ก่อนเข้าสู่แนวเส้นทางโครงการ และมีด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางอู่ตะเภา กม.147+650	-	**รูปที่ 3.2-1 (7) และ (18)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.2-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
18. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	3. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ในช่วงที่โครงการผ่านวัดหนองปรืออย่างเคร่งครัด	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการผ่านวัดหนองปรืออย่างเคร่งครัดแล้ว	-	-
	4. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก เพื่อให้การเดินทางไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนาของชุมชนสองฟากฝั่งดำเนินไปอย่างปกติ	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกครบถ้วน ตามที่มาตรการกำหนด	-	-

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



ทางแยกต่างระดับพัทยา (โป่ง)



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่



จุดพักรถมาบประชัน

(1) การดูแลรักษาต้นไม้



ห้วยใหญ่



บริเวณ กม.126+900



บริเวณ กม.142+800

(2) การปลูกพืชคลุมดิน
บริเวณไหล่ทางช่วงข้ามคลอง

(3) การสร้างลาดดินถม

(4) การเก็บวัสดุตกหล่น
บริเวณสายทาง



บริเวณ กม.122+500



บริเวณ กม.124+400



บริเวณ กม.129+050

(5) ป้ายจำกัดความเร็ว



บริเวณ กม.126+000



บริเวณ กม.133+300



บริเวณ กม.125+200

(6) กำแพงกันเสียง

(7) ป้ายจำกัดน้ำหนักรถ

(8) รั้วกั้นแนวเขตทางหลวงพิเศษฯ

รูปที่ 3.2-1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด



บริเวณ กม.118+450



บริเวณ กม.120+000



บริเวณ กม.126+300

(9) การซ่อมบำรุง



บริเวณ กม.120+100



บริเวณ กม.120+400



บริเวณ กม.120+850



บริเวณ กม.124+400



บริเวณ กม.124+650



บริเวณ กม.129+600

(10) การติดตั้งป้ายบอกทาง และสัญลักษณ์



บริเวณ กม.117+800



บริเวณ กม.120+300



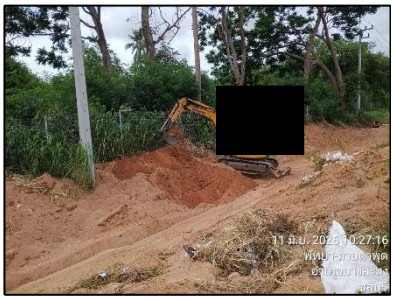
บริเวณ กม.147+800

(11) การแผ้วถางหญ้า และวัชพืช

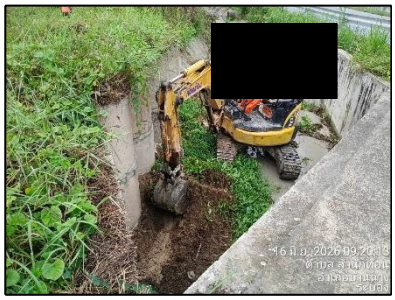
รูปที่ 3.2-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด



บริเวณ กม.120+500



บริเวณ กม.138+400



บริเวณด่านฯอู่ตะเภา

(12) การลอกรางระบายน้ำ



บริเวณ กม.121+200



บริเวณ กม.142+850



บริเวณ กม.121+200

(13) ติดตั้งไฟฟ้าบริเวณสะพานลอย

(14) ทางสัญจรพิเศษ (Service Road)

(15) สะพานลอยคนข้าม







(16) ป้าย LED ประชาสัมพันธ์ บริเวณกม.140+500

(17) การสวมใส่ผ้าปิดจมูกกันฝุ่นและเครื่องป้องกันเสียง (Ear Muff)

(18) ด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา



บริเวณ กม.117+800



บริเวณ กม.122+300



บริเวณ กม.149+350

(19) การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

รูปที่ 3.2-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด



(20) การติดตั้งกรวยยาง บริเวณ กม.147+000





(21) การซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัย





(22) งานบริการข้อมูลทางหลวงพิเศษฯ

รูปที่ 3.2-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด

3.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยมีแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 5 ปัจจัย 14 แผนปฏิบัติการฯ ดัง**ตาราง 3.3-1** และมีรายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ดัง**ตาราง 3.3-2**

ตารางที่ 3.3-1
สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมกราคม-มิถุนาคม 2569)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ					รวม
	ปฏิบัติ	ไม่ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	
1. แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก	1	-	-	-	-	**1**
2. แผนปฏิบัติการลดผลกระทบระดับเสียง	3	-	-	-	-	**3**
3. แผนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง	-	-	-	11	-	**11**
4. แผนการควบคุมผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	1	-	-	1	-	**2**
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน	16	-	-	-	-	**16**
รวม	**21**	**-**	**-**	**12**	**-**	**33**

ตารางที่ 3.3-2
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก	1. ดูแลรักษาซ่อมแซมให้ทางบริการชุมชน (Service Road) ทางข้ามของโครงการ (Overpass) ทางลอด (Underpass) สะพานลอยคนเดินข้าม (Pedestrian Bridge) ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางบริการชุมชน ทางข้ามของโครงการ ทางลอด สะพานลอยคนเดินข้าม อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า ทางข้าม ทางบริการ และสะพานลอย อยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.3-1 (1)**
2. แผนปฏิบัติการลดผลกระทบระดับเสียง	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการลดระดับเสียงจากยาน พาหนะ โดยจัดทำงบประมาณบำรุง รักษาประจำปี เพื่อซ่อมแซมผิวทางให้อยู่ในสภาพดี และติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่ใช้ทางหลวงพิเศษฯ	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีจัดทำงบประมาณบำรุงรักษาประจำปี เพื่อซ่อมบำรุงให้ผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่าง ๆ อยู่ในสภาพดี จากการตรวจสอบ พบว่า สภาพผิวทางอยู่ในสภาพดี และมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่ใช้ทางหลวงพิเศษฯ ตามประเภทของยานพาหนะ	-	**รูปที่ 3.3-1 (2)**
	2. ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินหรือบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้เครื่องป้องกันเสียง (Ear muffs) เพื่อป้องกันระดับเสียง ถ้าต้องมีการทำงานเป็นเวลานาน	✓	✓	●	- ผู้ปฏิบัติงานในตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียงจะมีรอบการทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง โดยมีเครื่องป้องกันเสียงชนิด Ear Plug ไว้ให้ผู้ปฏิบัติงานได้ใช้ ซึ่งผู้ปฏิบัติงานจะใช้เมื่อรู้สึกว่าได้รับความรำคาญจากเสียง	-	**รูปที่ 3.3-1 (3)**
	3. กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงตลอด เวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหาย จะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงที่ติดตั้งไว้อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบ พบว่า กำแพงกันเสียงในบริเวณต่าง ๆ ยังอยู่ในสภาพดี	-	**รูปที่ 3.3-1 (4)**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ **O** ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ **Θ** ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. แผนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง	1. การจัดการระบบน้ำใช้ และการบำบัดน้ำเสีย 1.1 จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบ Anaerobic-Aerobic และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพและความเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากห้องน้ำ-ห้องส้วม โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออก	✓	✓	⊗	- ปจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	1.2 ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะ ๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	1.3 จัดให้มีบ่อพักน้ำ เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีบริการทางหลวง รวมทั้งน้ำฝน มาพักไว้ในบ่อพักน้ำ เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพน้ำได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในสถานีบริการทางหลวงและในเขตทาง เป็นการลดผลกระทบด้านน้ำใช้และลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. แผนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง (ต่อ)	2. การจัดการมูลฝอย 2.1 จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ในบริเวณต่าง ๆ เช่น ลานจอดรถ ทางเดินเท้า ภายในอาคาร โดยจัดให้มีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล หรือวันหยุด ที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	2.2 รณรงค์ให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้กลยุทธ์การดึงดูดความสนใจจากรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน ทั้งนี้ เนื่องจากขยะจากสถานีบริการทางหลวงส่วนใหญ่มีที่มาที่แน่นอน และเนื่องจากมูลฝอยจากสถานีบริการทางหลวงส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งจำพวกกระดาษ กระป๋อง ขวด เป็นต้น และสามารถนำไปขายให้ผู้รับซื้อของเก่า สามารถลดปริมาณมูลฝอยได้ก่อนนำไปกำจัด เพื่อเป็นการรักษาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	2.3 จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีบริการทางหลวง เพื่อดูแลการรวบรวมขยะมูลฝอย การทำความสะอาดโดยทั่วไป	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ϴ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. แผนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง (ต่อ)	2.4 จัดให้มีที่พักขยะมูลฝอยอยู่ภายใต้หลังคา มีผนังล้อมเพื่อจัดวางถังรองรับขยะขนาด 6 ลูกบาศก์เมตร ชนิดเกี่ยวยกได้ วางถุงดำที่รวบรวมขยะและมัดปากถุงเรียบร้อยแล้ว และป้องกันน้ำฝนชะล้างมูลฝอยออกสู่ภายนอก เพื่อรอการเก็บขนของหน่วยงานท้องถิ่น	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	2.5 ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบล สำนักงานเทศบาลตำบล และสำนักงานเทศบาลเมือง เป็นต้น ให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อมิให้มีขยะตกค้างในพื้นที่โดยเฉพาะขยะมูลฝอยเปียก	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	3. การจัดการเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัย 3.1 กำหนดให้รถยนต์ที่เข้าจอดในสถานีบริการทางหลวง (Service Area) ต้องดับเครื่องยนต์ในขณะจอดพักรถ โดยติดตั้งป้ายเตือนไว้เป็นระยะ ๆ ภายในพื้นที่จอดรถ	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
	3.2 จัดทำป้ายเตือน ป้ายห้าม อุปกรณ์ช่วยป้องกัน (เช่น แนวรั้ว ทางเท้า การติดตั้งลูกระนาด) และข้อแนะนำต่าง ๆ ในสถานีบริการทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้รถและคนที่เดินอยู่บนถนนมีความปลอดภัย	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. แผนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง (ต่อ)	3.3 กรมทางหลวงต้องจัดจ้างหน่วยงานกลาง (Third Party) ทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานีบริการทางหลวง และจัดทำรายงานนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นประจำทุก 6 เดือน	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
4. แผนการควบคุมผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	1. การควบคุมมลพิษจากยานพาหนะที่ใช้เส้นทางในปัจจุบันให้เป็นไปตามกฎหมาย	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 เมืองได้มีการประสานงานกับตำรวจทางหลวง ในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูงแล้ว	-	-
	2. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลสารทางอากาศในสถานีบริการทางหลวง โดยทำการติดตั้งป้ายเตือนเป็นระยะ ๆ ภายในที่จอดรถของสถานีบริการทางหลวง (Service Area) เพื่อให้รถยนต์ที่เข้ามาจอดดับเครื่องยนต์ในขณะจอดพักรถ	✓	✓	⊗	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	-	-
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน	1. <u>การเตรียมหน่วยงาน</u> เป็นการเตรียมหน่วยงานดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วย 1.1 ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center) ควรตั้งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับบ้านห้วยใหญ่ ซึ่งอยู่ประมาณกึ่งกลางของระยะทางทางหลวงโครงการ	✓	✓	●	- มาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งได้มีการจ้างเหมาบริการงานกู้ภัยเอกชนจาก Promedic Emergency Support มีขอบเขตดำเนินงาน	-	-

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

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)					กู้ภัยบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในช่วง กม.120+000 ถึงกม.152+000 รวมต่างระดับมาบประชัน ต่างระดับห้วยใหญ่ และต่างระดับเขาชีโอน ระยะทางรวม 47 กิโลเมตร โดยมีศูนย์ปฏิบัติการตั้งอยู่ที่บริเวณอาคารด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา		
	1.2 หน่วยปฏิบัติการ (Operation Units) เป็นหน่วยปฏิบัติการย่อย ควรมี 2 จุด คือ ที่ด่านเก็บค่าธรรมเนียม และด่านชั่งน้ำหนักพัทยาเหนือ และด่านเก็บค่าธรรมเนียม และด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา	✓	✓	●	- กำหนดพื้นที่ปฏิบัติการย่อย 2 แห่ง เป็นพื้นที่จุดพักคอยในบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมห้วยใหญ่ (ขาเข้า) และอาคารศูนย์ควบคุมกลาง (CCB) พัทยา	-	-
	1.3 สถานพยาบาล (Hospital) เป็นการเตรียมสถานพยาบาล ซึ่งสามารถใช้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงทั้งที่ชลบุรีและระยอง	✓	✓	●	- ได้ประสานสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง เพื่อจัดส่งผู้บาดเจ็บ/ผู้ป่วย ไปยังโรงพยาบาลใกล้เคียงในพื้นที่แล้ว	-	-
	1.4 สถานีตำรวจ (Police Station) เป็นสถานีตำรวจทางหลวง (Motorway Police Station) ควรตั้งอยู่ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบ้านห้วยใหญ่ อาจมีหน่วยย่อยอยู่ที่ด่านเก็บค่าธรรมเนียมและด่านชั่งน้ำหนักพัทยาเหนือ และด่านเก็บค่าธรรมเนียม และด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา	✓	✓	●	- มีการจัดตั้งสถานีตำรวจทางหลวงไว้บริเวณทางแยกต่างระดับมาบประชัน อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกองบังคับตำรวจทางหลวง กองกำกับการ 8 (มอเตอร์เวย์)	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	2. การเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่จำเป็นสำหรับการกู้ภัย อย่างน้อยประกอบด้วย 2.1 อุปกรณ์ที่ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center) - รถยก-ลากจูง ขนาดใหญ่ พร้อมอุปกรณ์ 1 คัน - รถยก-ลากจูง ขนาดกลาง พร้อมอุปกรณ์ 1คัน - รถกู้ภัยขนาดกลาง พร้อมอุปกรณ์ 1 คัน - รถดับเพลิง พร้อมอุปกรณ์ 1 คัน - รถบรรทุกน้ำดับเพลิง 1 คัน - รถตู้พยาบาล พร้อมอุปกรณ์ 1 คัน - รถปิคอัพตรวจการ พร้อมอุปกรณ์กู้ภัย และปฐมพยาบาลฉุกเฉิน 1 คัน	✓	✓	●	- มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการกู้ภัย ได้แก่ 1) รถยนต์ปฏิบัติงานกู้ภัยฉุกเฉินบรรทุกอุปกรณ์กู้ภัยฉุกเฉินเบื้องต้น 2) รถยนต์ปฏิบัติงานกู้ภัยฉุกเฉินดับเพลิง และอุปกรณ์ตัดถ่าง รถยนต์ 3) รถยนต์สไลด์ติดเครน 4) รถยนต์ประจำสำนักงาน 5) รถจักรยานยนต์ปฏิบัติการพิเศษรวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับการปฏิบัติงานกู้ภัย เช่น ถุงมือนิรภัย ผ้าคลุมกันไฟ กรวยยาง	-	**รูปที่ 3.3-1 (5) และภาคผนวก ข-1**
	2.2 อุปกรณ์สำหรับหน่วยปฏิบัติการ (Operation Units) ที่ด่านเก็บค่าธรรมเนียมและด่านชั่งน้ำหนักพัทยาเหนือ และด่านเก็บค่าธรรมเนียมและด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา - รถปิคอัพตรวจการ พร้อมอุปกรณ์กู้ภัย และปฐมพยาบาลฉุกเฉิน 1 คัน	✓	✓	●	- มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการกู้ภัย ได้แก่ 1) รถยนต์ปฏิบัติงานกู้ภัยฉุกเฉินบรรทุกอุปกรณ์กู้ภัยฉุกเฉินเบื้องต้น 2) รถยนต์ปฏิบัติงานกู้ภัยฉุกเฉินดับเพลิง และอุปกรณ์ตัดถ่าง รถยนต์ 3) รถยนต์สไลด์ติดเครน 4) รถยนต์ประจำสำนักงาน 5) รถจักรยานยนต์ปฏิบัติการพิเศษรวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับการปฏิบัติงานกู้ภัย เช่น ถุงมือนิรภัย ผ้าคลุมกันไฟ กรวยยาง	-	**รูปที่ 3.3-1 (5) และภาคผนวก ข-1**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	3. <u>การจัดระบบปฏิบัติการ</u> 3.1 จัดให้มีระบบการติดต่อสื่อสารที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ระหว่างหน่วยกู้ภัยของโครงการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับผิดชอบตลอด เวลา เช่น การใช้ระบบวิทยุสื่อสาร (Radio Communication System) ที่มีรัศมีติดต่อสื่อสารครอบคลุมพื้นที่ที่กำหนด อย่างน้อยครอบคลุมตลอดแนวทางหลวงโครงการ มีสถานีแม่ข่ายและชุดควบคุมการติดต่อ ติดตั้งที่อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด	✓	✓	●	- มาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์บริหารจัดการจราจรกลางมอเตอร์เวย์ (Motorway Traffic Management Center) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และ หน่วยกู้ภัยเอกชนรับผิดชอบในการประสานงานในพื้นที่ โดยมีการมอนิเตอร์ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านกล้องวงจรปิดตลอดแนวเส้นทาง และใช้วิทยุสื่อสารที่มีรัศมีครอบคลุมพื้นที่ที่กำหนดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นระบบติดต่อสื่อสารที่ทันสมัยที่สุดสำหรับการประสานงานตามมาตรการที่กำหนด	-	-
	3.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะต้องกำหนดวิธีการควบคุมการจราจรภายในพื้นที่เกิดเหตุ รวมทั้งกำหนดเส้นทางในการขนย้ายผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลใกล้เคียง	✓	✓	●	- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ว่าจ้างให้หน่วยกู้ภัยเอกชนดำเนินการกู้ภัยในพื้นที่โครงการ พร้อมกับประสานงานไปยังกองบังคับตำรวจทางหลวง กองกำกับการ 8 (มอเตอร์เวย์) และหมวดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัทยา ในการควบคุมการจราจรในพื้นที่ เพื่อกำหนดเส้นทางในการขนย้ายผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลใกล้เคียง	-	-

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

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	4. การเตรียมการป้องกัน แก้ไข อุบัติเหตุ และเหตุฉุกเฉิน กรณีรถบรรทุกสารเคมี 4.1 สำรวจชนิดและปริมาณการใช้ทางหลวงโครงการ เพื่อการขนส่งเคมีภัณฑ์ รวมถึงสารอันตรายอื่น ๆ เช่น ก๊าซอันตราย ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันเชื้อเพลิง โดยดำเนินการควบคู่กัน 2 วิธี คือ 4.1.1 การสำรวจตรวจนับโดย ตรง กำหนดจุดตรวจนับ 5 จุด คือ - ช่วงทางแยกต่างระดับพัทยาถึงทางแยกต่างระดับมาบประชัน ทั้ง 2 ฝั่ง - ช่วงทางแยกต่างระดับมาบประชันถึงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ทั้ง 2 ฝั่ง - ช่วงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ถึงทางแยกต่างระดับเขาชีโอน ทั้ง 2 ฝั่ง - ช่วงทางแยกต่างระดับเขาชีโอนถึงทางแยกต่างระดับอู่ตะเภา ทั้ง 2 ฝั่ง - ช่วงทางแยกต่างระดับพัทยาเหนือถึงทางแยกต่างระดับมาบประชัน ทั้ง 2 ฝั่ง 4.1.2 การสำรวจโดยใช้แบบ สอบถาม ส่งผ่านไปยังนิคมอุตสาห กรรมในพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมเกี่ยวเนื่องกัน เช่น นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่มาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมเหมราช นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้	✓	✓	●	- จากการตรวจสอบข้อมูลจากแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พบว่า ไม่มีการตรวจนับปริมาณรถบรรทุกสารเคมีโดยตรงที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางเนื่องจากเป็นวิธีที่ไม่เหมาะสม จำเป็นต้องจำกัดช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกสารเคมีโดยเฉพาะ จะทำให้ส่งผลกระทบต่อการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการที่มีปริมาณการจราจรสูง ในขณะที่ การสอบถามข้อมูลไปยังนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไม่สามารถให้ข้อมูลได้ครบถ้วน เนื่องจากไม่ได้รับข้อมูลสารเคมีจากผู้ประการอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ใช้ข้อมูลจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงที่ผ่านมา ในการจัดทำแผนระงับเหตุฉุกเฉินไว้สำหรับใช้ในโครงการแล้ว โดยในช่วงเปิดดำเนินการ พบว่า หน่วยกู้ภัยเอกชนมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้เส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานกับหน่วยปฏิบัติการความปลอดภัยทุกหน่วย ตลอดจนประสานงาน	-	-

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

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ รวมถึงโรงงานขนาดใหญ่ โรงงานกลั่นน้ำมัน และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสอบถามถึง - ความถี่ในการใช้เส้นทางชนิดและจำนวนยานพาหนะที่ขนส่ง - ชนิดสารที่ขนส่ง ลักษณะสมบัติของสาร เช่น ของแข็ง ของเหลว ก๊าซ ความเป็นพิษ - จุดเริ่มต้น และจุดหมายปลาย ทางขอการขนส่ง - ข้อมูลอื่น ๆ				- กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่ปฏิบัติงาน สวพ. 91 และ วิทยุ จส.100 และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางตลอด 24 ชั่วโมง - หน่วยกู้ภัยเอกชนจะมีการติดต่อประสานงานไปยังเจ้าของสารอินทรีย์ เคมีภัณฑ์ น้ำมัน สารที่เป็นกรด สารที่เป็นด่าง หรือวัตถุอันตราย ซึ่งต้องใช้ความชำนาญในการเข้าระงับภัยในกรณีที่มีการรั่วไหลเกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีการประสานงาน เนื่องจากยังไม่มีอุบัติเหตุที่มีการรั่วไหลของสารดังกล่าว ทั้งนี้ หน่วยกู้ภัยเอกชนได้มีการจัดเก็บวัสดุสำหรับดูดซับสารเคมีไว้ที่ศูนย์ปฏิบัติการบริเวณด่านชั่งน้ำหนักอู่ตะเภา		
	4.2 นำข้อมูลผลการสำรวจมาจัดทำแผนงานป้องกันและระงับอุบัติภัย โดยควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปีแรกของการเปิดให้บริการ	✓	✓	●	- มีการนำข้อมูลผลการสำรวจมาจัดทำแผนงานป้องกันและระงับอุบัติภัย	-	-
	4.3 จัดให้มีวัสดุดูดซับชนิดต่าง ๆ ที่เหมาะสมสำหรับดูดซับสารเคมีประเภท สารอินทรีย์ น้ำมัน สารที่เป็นกรด สารที่เป็นด่าง สำรองไว้ที่ศูนย์ปฏิบัติการ เพื่อใช้ระงับเหตุเบื้องต้น กรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมีจากรถบรรทุก	✓	✓	●	- มีการจัดให้มีวัสดุดูดซับชนิดต่าง ๆ ที่เหมาะสมสำรองไว้ที่ศูนย์ปฏิบัติการ เพื่อใช้ระงับเหตุเบื้องต้น กรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมีจากรถบรรทุก	-	-

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

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	4.4 จัดหาผู้เชี่ยวชาญหรือเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรวมถึงโรงงานเจ้าของเคมีภัณฑ์ที่ใช้เส้นทางในการขนส่ง เพื่อช่วยในการฝึกอบรมให้ความรู้ โดยเฉพาะกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถขนส่งเคมีที่ต้องมีแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันตามคุณสมบัติของสารเคมีแต่ละชนิด	✓	✓	●	- มีการจัดซ้อมแผนฉุกเฉิน และมีผู้เชี่ยวชาญหรือเจ้าหน้าที่มาช่วยในการฝึกอบรมให้ความรู้	-	**รูปที่ 3.3-1 (6) และภาคผนวก ข-1**
	5. <u>มาตรการเตรียมการเพื่อแก้ไขและระงับเหตุฉุกเฉิน</u> 5.1 จัดทำแผนปฏิบัติการจัดการกรณีฉุกเฉินโดยสมมุติกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ ที่เกิดในทางหลวงพิเศษฯ ช่วงขาไปและขากลับ และการเกิดเหตุฉุกเฉินในทางบริการควรครอบคลุมถึงกรณี 5.1.1 การเกิดอุบัติเหตุ มีความเสียหาย แต่ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 5.1.2 การเกิดอุบัติเหตุ มีความเสียหาย มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 5.1.3 การเกิดอุบัติเหตุ การหกรั่วไหลของสารอันตรายที่เป็นของแข็ง 5.1.4 การเกิดอุบัติเหตุ การหกรั่วไหลของสารอันตรายที่เป็นของ เหลวไวไฟ หรือเป็นพิษ 5.1.5 การเกิดอุบัติเหตุ การหกรั่วไหลของสารอันตรายที่เป็นก๊าซไวไฟ หรือเป็นพิษ	✓	✓	●	- มาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งได้มีการจ้างเหมาบริการงานกู้ภัยเอกชนจาก Promedic Emergency Support มีขอบเขตดำเนินงานกู้ภัยบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในช่วง กม.120+000 ถึง กม.152+000 รวมต่างระดับมาบประชัน ต่างระดับห้วยใหญ่ และต่างระดับเขาชีโอน ระยะทางรวม 47 กิโลเมตร โดยกำหนดให้มีการใช้แผนปฏิบัติการจัดการกรณีฉุกเฉิน ซึ่งส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นผู้จัดทำขึ้น	-	**รูปที่ 3.3-1 (6) และภาคผนวก ข-1**

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :** ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ❍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569)

แผนปฏิบัติการฯ	แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA	IEE	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. แผนการจัดการจราจรและการกู้ภัยฉุกเฉิน (ต่อ)	ทั้งนี้ เพื่อให้มีแนวทางในการดำเนิน การแก้ไขปัญหาและการเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็น ซึ่งแผนปฏิบัติการฉุกเฉินจะต้องระบุแนวทางการปฏิบัติ วิธีการสื่อสาร ภาระหน้าที่และผู้รับผิดชอบ						
	5.2 มีการอบรม ซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินหรืออย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้แน่ใจว่าผู้เกี่ยวข้องมีความเข้าใจ และเป็นแผนที่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสมมติสถานการณ์จำลองกรณีต่าง ๆ	✓	✓	●	- หน่วยกู้ภัยเอกชนมีการอบรมซักซ้อมแผนปฏิบัติการกรณีฉุกเฉินเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	-	**รูปที่ 3.3-1 (6)**
	5.3 ประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โรงพยาบาล เพื่อการจัดเตรียมความพร้อมในด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ เมื่อมีความจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือ	✓	✓	●	- หน่วยกู้ภัยเอกชนได้มีการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยรอบแล้ว เช่น ตำรวจทางหลวง	-	**รูปที่ 3.3-1 (6)**
	5.4 จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน นำมาประเมินผลเพื่อพัฒนาแผนระงับเหตุฉุกเฉิน ให้สามารถกู้ภัย บรรเทาภัยได้อย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ	✓	✓	●	- หน่วยกู้ภัยเอกชนได้มีการจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นประจำทุกวัน ส่งให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่านทางไลน์แอปพลิเคชั่น	-	-

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



(1) สะพานลอยคนข้าม





(2) การซ่อมบำรุงป้าย และผิวทาง



(3) การสวมใส่ผ้าปิดจมูกกันฝุ่นและ
เครื่องป้องกันเสียง (Ear Muff)





(4) กำแพงกันเสียง













(5) อุปกรณ์กู้ภัย

รูปที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด



(6) การซ้อมแผนฉุกเฉิน

รูปที่ 3.3-1 (ต่อ) การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด