



ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๑๕๓๕๓

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยาย
ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่างรังสิต-บางปะอิน ของ กรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง หนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๖๙๒๓ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ รายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยาย ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่างรังสิต-บางปะอิน
ของ กรมทางหลวง จัดทำโดยบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม
ครั้งที่ ๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุม
ครั้งที่ ๓๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่างรังสิต-
บางปะอิน ของ กรมทางหลวง ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและ
อากาศแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ
คณะรัฐมนตรีต่อไป และให้กรมทางหลวงจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน ๕ ฉบับ และรายงานฉบับ
ผู้บริหาร จำนวน ๔๒ ฉบับ พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปแบบ Portable
Document Format (PDF File) จำนวน ๔๒ แผ่น เพื่อให้สำนักงานนโยบายฯ นำเสนอคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้มีหนังสือแจ้งบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์
จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

นางสาวศิริวรรณ สอนดา

นางสาวศิริวรรณ สอนดา

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิรุณ ลิมยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๖๘๐๓ (ประสาน)

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒ ๓ ๖ ๓ ๕

✓๑๑

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๓๕๑๘
วันที่ ๓๑ ก.ค. ๖๕
เวลา ๓.๑๖

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
 สำนักงานนโยบายและแผน *ช.ร. ๕๖/กค.๖๕/๑๖.๓๖*
 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 ๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
 แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐ *ช.ร.*

๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๑๒๗
วันที่ ๓๑ ก.ค. ๖๕
เวลา ๑๐.๐๘

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๕ เรื่อง ได้แก่

๑. วาระที่ ๓.๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๒. วาระที่ ๔.๒ โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวงชนบท

๓. วาระที่ ๔.๓ โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่างรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง

๔. วาระที่ ๔.๔ โครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) ของกรมทางหลวง

๕. วาระที่ ๔.๕ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) กรณีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔ แล้ว เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าวมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาอนุญาตให้มีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อทราบด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๘ ๑๓๒๕ ๔๗๕๑ (ไชยยันต์)

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔

วันศุกร์ที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายชำนาญ ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์) | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. นายวราวุธ ศิลปอาชา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. นายสันติ พร้อมพัฒน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๕. นายประพนธ์ ตั้งศรีเกียรติกุล
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๖. พลเอก วรเกียรติ รัตนานนท์
ปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๗. นายสุภัทร จำปาทอง
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๘. นายอรรถวิชช์ สัมพันธ์รัตน์
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๙. นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๑๐. นายประยูร อินสกุล
รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |

- | | |
|--|---------------------|
| ๑๑. นายวิษณุยุทธ บุญชิต
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑๒. นายชนินทร์ ขาวจันทร์
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ
/ |
| ๑๓. นายอนันต์ แก้วกำเนิด
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ | กรรมการ |
| ๑๔. นายสหวัดน์ โสภา
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๑๕. นายเชียรชัย ณ นคร
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศิวะเดชาเทพ
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๗. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๘. นางสาวลดาวัลย์ คำภา
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๙. นายยงธนิศร์ พิมลเสถียร
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๐. นายสันติ บุญประคับ
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๑. นางประกายรัตน์ สุขุมลชาติ
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๒. นายธเรศ ศรีสถิตย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๓. นายจตุพร บุรุษพัฒน์
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | กรรมการและเลขานุการ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|------------------------------|--|
| ๑. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช | เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| ๒. นายอรรถพล เจริญชันษา | อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| ๓. นายประเสริฐ ศิริินภาพร | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| ๔. นายมนต์สังข์ ภูศิริวัฒน์ | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |

๕. นางสาวปรีญาพร สุวรรณเกษ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๖. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)		จำนวน ๗ คน
๗. คณะทำงานรองประธานกรรมการ คนที่ ๑		จำนวน ๑ คน
๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม		จำนวน ๓ คน
๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย		จำนวน ๒ คน
๑๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์		จำนวน ๑ คน
๑๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข		จำนวน ๔ คน
๑๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม		จำนวน ๑ คน
๑๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง		จำนวน ๒ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม		จำนวน ๑ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		จำนวน ๑ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี		จำนวน ๒ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ		จำนวน ๖ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		จำนวน ๒๕ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๒. นางสาวพรพิมล พุ่มพวง	ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๓. นายธนัญชัย โชติศรีลือชา	รองผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
๔. นายกนก เข็มนาค	ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม การเคหะแห่งชาติ
๕. นายยงยุทธ์ เฟื่องเมือง	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
๖. นายวลาวัณ บินอุมา	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
✓ ๗. นายมนตรี เดชาสกุลสม	รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
✓ ๘. นายอภิชัย อีสริยานุกูล	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กองทางหลวงพิเศษระหว่างทาง กรมทางหลวง
๙. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข	ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๑๐. นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี	รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

- ๓.๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ ได้พิจารณาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงสามเสน - บางบำหรุ ของการรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ภายหลังเปลี่ยนเป็นช่วงบางกะปิ - สามเสน) และโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี ของ รฟม. ซึ่งรวมเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงลำสาลี - มีนบุรี เป็นโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี ของ รฟม. ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม แบ่งเป็น ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีมติกำหนดแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - ตลิ่งชัน โดยดำเนินการช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์ ในระยะแรก และช่วงบางขุนนนท์ - ตลิ่งชัน ในระยะต่อไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของ รฟม. มีระยะทาง ๑๖.๕ กิโลเมตร จำนวน ๑๒ สถานี (ไม่รวมสถานีตลิ่งชัน และสถานีศูนย์วัฒนธรรมฯ) เป็นสถานีใต้ดินทั้งหมด มีสาระสำคัญการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ดังนี้ (๑) ปรับจุดเริ่มต้นโครงการฯ จากสถานีสามเสน บริเวณแยกถนนสามเสน เป็นสถานีตลิ่งชัน ปรับแนวเส้นทางลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านถนนราชดำเนินกลาง ถนนหลานหลวง แยกยมราช ถนนเพชรบุรี ถนนราชปรารภ ถนนวิภาวดีรังสิต เชื่อมต่อแนวเส้นทางเดิมสิ้นสุดที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก (๒) ขยับตำแหน่งสถานี จำนวน ๒ สถานี ได้แก่ สถานีดินแดง และสถานีประชาสงเคราะห์ (๓) ปรับปรุงรูปแบบทางขึ้น - ลง สถานียมราช จากบริเวณบ้านมนังคศิลา เป็นพื้นที่อาคารพาณิชย์เอกชน (๔) เปลี่ยนรูปแบบการขุดอุโมงค์บริเวณประชาสงเคราะห์ จากแบบ Bored Tunnel ที่มีระดับอุโมงค์ลึก เป็นแบบ Cut & Cover Tunnel แบบตื้น จากใช้เขตทางกว้าง ๒๕ เมตร เป็นกว้าง ๑๖ เมตร ทำให้มีผู้ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และรื้อถอนอาคารลดลง และ (๕) เปลี่ยนแปลงมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องตามสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่มีการเปลี่ยนแปลง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๖ ครั้ง และครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๔ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และนำรายงานฯ ที่ปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป และกำหนดให้ รฟม. ดำเนินการ ดังนี้ (๑)ให้นำรูปแบบสถานีหลานหลวงเสนอ คณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนารูปร่างโลโก้และเมืองเก่า ให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้าง และ (๒) ให้จัดประชุมประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลด้านการเวนคืนให้ผู้ได้รับผลกระทบและประชาชนที่เกี่ยวข้องทราบก่อนก่อสร้าง รวมทั้งสำรวจคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตและการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเพิ่มเติมก่อนก่อสร้าง โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศทางน้ำ กำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาในน้ำ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่สำคัญ จำนวน ๖ สถานี ด้านการเวนคืน กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดิน

สิ่งปลูกสร้างและพืชผลทางการเกษตร โดยรูปแบบเบื้องต้นของคณะกรรมการฯ อย่างน้อยต้องมีตัวแทนของผู้ได้รับผลกระทบและผู้นำชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนเข้าร่วมเป็นกรรมการฯ เพื่อร่วมพิจารณาและกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ และด้านโบราณคดี ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน กำหนดให้โครงการดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ และปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า ทั้งเทคนิคการก่อสร้างและรูปแบบโครงการ ทั้งทางขึ้น - ลง และปล่อยระบายอากาศ นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ด้านอากาศและเสียง กำหนดสถานีตรวจวัดตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่สำคัญ จำนวน ๓ สถานี และด้านคุณภาพน้ำและนิเวศทางน้ำ มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินทุก ๓ เดือน ตลอดระยะการก่อสร้าง จำนวน ๖ แห่ง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๑. ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด

๒. นำเรื่องสถานีหลานหลวง เสนอคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า

๓. สำรวจ และประชาสัมพันธ์ด้านการเวนคืนแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบเพิ่มเติม ก่อนการก่อสร้างโครงการฯ

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๔ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด

๒. นำรูปแบบของสถานีหลานหลวงเสนอคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ และจัดประชุมประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลด้านการเวนคืน รวมทั้งสำรวจคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตและการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเพิ่มเติมก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๒ โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวงชนบท

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวง

ชนบท เป็นการตัดถนนแนวใหม่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก ความรวดเร็ว ในการเดินทาง และช่วยแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกและถนนบรมราชชนนี ทั้งนี้ หากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี ๑ และโครงการก่อสร้างถนน เชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี ๑ - ถนนกาญจนาภิเษก แล้วเสร็จจะทำให้ปริมาณ จราจรเพิ่มสูงมากขึ้น ดังนั้น กรมทางหลวงชนบทจึงได้ศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้น รายละเอียดและสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรและรองรับปริมาณจราจรที่ จะเกิดขึ้นในอนาคตดังกล่าว

โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวงชนบท ตั้งอยู่ที่อำเภอ พุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม และอำเภอบางกรวย และอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นการตัดถนนแนว ใหม่ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมกับทางหลวงชนบท นธ.๕๐๓๕ ที่ประมาณ ๑๗๐ เมตร ก่อนถึงจุดตัดที่ กม.๓+๕๐๐ ของทางหลวงชนบท นธ.๓๐๐๔ และเข้าบรรจบกับถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก โดยเชื่อมกับทางแยก ต่างระดับบางคูเวียง รวมระยะทางประมาณ ๑๒ กิโลเมตร ถนนขนาด ๖ ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด ช่องจราจรละ ๓.๒๕ เมตร ในระยะ ๑ กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการพบโบราณสถาน จำนวน ๑ แห่ง คือ วัดสิงห์ เป็นโบราณสถานขึ้นทะเบียนประเภทวัดเก่า สมัยกรุงธนบุรี

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ โครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณา รวม ๓ ครั้ง และครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน การก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำและทางข้ามคลองให้ก่อสร้างในฤดูแล้งและใช้เวลา ก่อสร้างให้สั้นที่สุด พื้นที่กองเก็บวัสดุ ซ่อมบำรุงเครื่องจักร และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต้องอยู่ห่างจาก แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร ด้านคุณภาพอากาศ ต้องมีรั้วทึบที่มีความสูงอย่างน้อย ๒ เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง ด้านเสียง จัดทำรั้วทึบชั่วคราวแบบ Metal Sheet จำนวน ๑๔ แห่ง และติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้งานโครงการ จำนวน ๑๕ แห่ง ด้านความสั่นสะเทือน ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน ๖ สถานี ๒ ครั้งต่อปี ตรวจวัดด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี ๕ วันต่อเนื่อง ๒ ครั้งต่อปี และสำรวจข้อมูลความคิดเห็นของครัวเรือนในช่วงที่มีการเวนคืนที่ดิน โดยต้องแล้วเสร็จ ก่อนเริ่มก่อสร้าง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เห็นควรให้มีการดำเนินการตามมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ ไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด

๒. โครงการของกรมทางหลวงชนบทผ่านพื้นที่ของชุมชน การเวนคืนจะมีผู้เสียประโยชน์และได้รับประโยชน์ ในบางพื้นที่อาจเกิดปัญหาการต่อต้านหรือความขัดแย้งในชุมชน อีกทั้ง รัฐจะต้องใช้เงินงบประมาณจำนวนมากในการเวนคืน จึงเห็นควรให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาทางเลือกอื่น ๆ ในการได้มาซึ่งที่ดินแทนการเวนคืน เช่น การจัดรูปที่ดินที่มีความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าของที่ดินและประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้รับประโยชน์ที่เหมาะสม และขอให้กรมทางหลวงชนบทนำแนวคิดดังกล่าวไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓. เห็นควรเพิ่มการตรวจวัดฝุ่นละออง PM_{2.5} ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด ได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวงชนบท โดยให้กรมทางหลวงชนบทรับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด การพิจารณาวิธีการได้มาซึ่งที่ดินที่เหมาะสม และการเพิ่มการตรวจวัด PM_{2.5} ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ อย่างเคร่งครัด

๑.๒ ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๑.๓ นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

๒. ให้กรมทางหลวงชนบทรับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดินตามหลักการจัดรูปที่ดินที่มีความเป็นธรรมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๓ โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า สภาพการจราจรบนถนนพหลโยธิน ตั้งแต่จุดสิ้นสุดทางยกระดับอุตราภิมุข บริเวณอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี - อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ค่อนข้างติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ประกอบกับเส้นทางดังกล่าวยังรองรับการเดินทางระหว่างภูมิภาค กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดการก่อสร้างทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน หรือดอนเมืองโทลล์เวย์ ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงการจราจรให้สามารถกระจายการจราจรสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง มีจุดเริ่มต้นบริเวณถนนพหลโยธินต่อเนื่องจากทางยกระดับอุตราภิมุข บริเวณ กม.๓๓+๙๒๔ และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.๕๑+๙๒๔ ของถนนพหลโยธิน ระยะทาง ๑๘ กิโลเมตร และมีทางยกระดับ (Ramp) เชื่อมไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) และทางหลวงหมายเลข ๓๒ ระยะทาง ๔ กิโลเมตร รวมระยะทางส่วนต่อขยายทั้งสิ้น ๒๒ กิโลเมตร มีทางขึ้น - ลง รวม ๗ แห่ง ดังนี้ (๑) สำนักศึกษาปณิ กระทรงการคลัง (๒) คลองหลวง (๓) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (๔) นิคมอุตสาหกรรมนวนคร (๕) มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ (๖) ประตูน้ำพระอินทร์ และ (๗) แยกต่างระดับบางปะอิน มีพื้นที่อ่อนไหวผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน ๗๔ แห่ง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๓ ครั้ง และครั้งที่ ๓๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ให้ก่อสร้างตอม่อบริเวณใกล้ริมตลิ่งในฤดูแล้งเพื่อป้องกันการเกิดการชะล้างและการพัดพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินใกล้เคียง ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว สูง ๒.๕ เมตร ด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ให้ก่อสร้างระบบระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ โดยให้มีช่องรับน้ำห่างกันไม่เกิน ๒ เมตร รวมทั้งดูแลไม่ให้เกิดการอุดตันภายในรางระบายน้ำตลอดอายุโครงการ รวมทั้งจัดการดินที่ต้องนำออกจากพื้นที่โดยการนำไปเก็บกองไว้ในพื้นที่ของกรมทางหลวง นอกจากนี้ มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัด ๓ สถานี ๒ ครั้งต่อปี ด้านอากาศและเสียง ตรวจวัด ๕ สถานี สถานีละ ๕ วันต่อเนื่อง ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และด้านความสั่นสะเทือน ตรวจวัดความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ๒ ครั้งต่อปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน โดยตรวจวัดต่อเนื่อง ๕ วัน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เห็นควรให้มีการดำเนินการตามมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด

๒. เห็นควรเพิ่มการตรวจวัดฝุ่นละออง PM_{2.5} ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เนื่องจากโครงการฯ มีการก่อสร้างบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง จึงเห็นควรให้มีการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้านความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด เช่น การป้องกันสิ่งของและอุปกรณ์ตกหล่นระหว่างก่อสร้างโครงการ เป็นต้น

๔. เห็นควรให้เพิ่มเติมมาตรการจัดการดินขุดที่เหลือใช้จากโครงการ ที่ต้องนำไปทิ้งนอกพื้นที่โครงการฯ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด ได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวง ได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด การเพิ่มการตรวจวัด PM_{2.5} ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการดำเนินการด้านความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด และเพิ่มมาตรการจัดการดินขุดที่เหลือใช้จากโครงการฯ และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๔ โครงการทางเลียบเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) ของกรมทางหลวง

กรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า ทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดมุกดาหาร ผ่านพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญซึ่งเป็นย่านชุมชน อีกทั้งการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมฝั่งตะวันตกของตัวเมืองอำนาจเจริญ จะทำให้มีการขนส่งพืชผลทางการเกษตรผ่านตัวเมืองอำนาจเจริญ อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุได้ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีแผนการพัฒนาโครงการทางเลียบเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก)

โครงการทางเลียบเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) ของกรมทางหลวง เริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ แนวเส้นทางวังขนานทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ มุ่งขึ้นไปทางด้านทิศเหนือ แนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ (ถนนอรุณประเสริฐ) ที่ กม.๑๓+๐๐๐ และสิ้นสุดโครงการบรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ (ถนนชยางกูร) ระยะทางรวม ๒.๕ กิโลเมตร มีรูปแบบเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕ เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง ๒.๕ เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง ๑.๕ เมตร ซึ่งรูปตัดของทางหลวงจะเป็นแบบเกาะกลางกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างเกาะกลางเท่ากับ ๙.๑ เมตร ความกว้างของเขตทาง ๘๐ เมตร ในเขตพื้นที่สำรวจในระยะ ๑ กิโลเมตร จากกึ่งกลางเส้นทางของโครงการ พบแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี จำนวน ๙ แห่ง และแหล่งศิลปกรรมประเภทศาสนสถาน จำนวน ๕ แห่ง รวมทั้งสิ้น ๑๔ แห่ง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง และครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ทั้ง ๑๒ แห่ง จะต้องติดตั้งตาข่ายได้สะพานเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำ ป้องกันการกัดเซาะขวางการไหลของน้ำ ด้านอากาศและเสียง ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยใช้วัสดุเป็นเหล็กแผ่น ความสูง ๒.๕ เมตร ด้านความสั่นสะเทือน กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากด้วยเสาเข็มเจาะ ต้องดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวัน เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๗.๐๐ น. เท่านั้น ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ และด้านการโยกย้ายและเวนคืน กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบก่อนการก่อสร้าง นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ๔ สถานี จำนวน ๒ ครั้งต่อปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ตรวจสอบวัดด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ๔ สถานี จำนวน ๒ ครั้งต่อปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ตรวจสอบสภาพท่อทางระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำและสภาพปัญหาน้ำท่วมขัง และตรวจสอบลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ในระยะก่อสร้าง ๒ ครั้งต่อปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เห็นควรให้มีการดำเนินการตามมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด
๒. เห็นควรเพิ่มมาตรการฯ เกี่ยวกับการกำจัดของเสียและสารอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักร เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อเกษตรกรและประชาชน เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมและใกล้แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการเกษตรและอุปโภคบริโภค
๓. โครงการทางเลี่ยงเมือง อาจมีการพัฒนาเป็นถนนวงแหวนในอนาคต จึงเห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณามาตรการฯ ด้านอุทกวิทยาในบริเวณดังกล่าว เพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วม น้ำหลาก โดยให้คำนึงถึงข้อมูลอุทกวิทยาที่เกิดจากปัจจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้วย

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด ได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวงได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด การเพิ่มการกำจัดของเสียและสารอันตรายจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และพิจารณามาตรการฯ ด้านอุทกวิทยารองรับกรณีการก่อสร้างถนนวงแหวนในอนาคต และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด
๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้
๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๕ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) กรณีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ ที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการจากคณะรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี ๒๕๓๗ โดยรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๔๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างฐานรากตามแนวเกาะกลางถนนประเสริฐมนูกิจ จำนวน ๒๘๑ ฐาน และก่อสร้างเพิ่มเติมอีก ๔ ฐาน เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัช แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๔๘ รวม ๒๘๕ ฐาน คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบรูปแบบการพัฒนาโครงการเพื่อใช้ประโยชน์เสาตอม่อโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือบนแนวเกาะกลางถนนประเสริฐมนูกิจ ที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เกิดประโยชน์ ด้วยการพัฒนาทั้งระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนบนแนวสายทางเดียวกัน ตามผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ทำให้โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบเพื่อให้สอดคล้องกับมติ คจร.

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) กรณีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีจุดเริ่มต้นที่ถนนประเสริฐมนูกิจ ห่างจากแยกเกษตรศาสตร์ ประมาณ ๑ กิโลเมตร สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N1 ได้ในอนาคต แนวเส้นทางจะยกระดับขึ้นสู่เส้นทางหลักที่มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับ ขนาด ๔ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๒ ช่องจราจร) วางตัวบนแนวตอม่อที่ก่อสร้างไว้แล้วบริเวณเกาะกลางของถนนประเสริฐมนูกิจ ผ่านทางแยกลาดปลาเค้า ทางแยกเสนานิคม ทางแยกสุคนธสวัสดิ์ ทางพิเศษฉลองรัช จนถึงถนนนวมินทร์ จากนั้นเฉียงไปทางตะวันออกตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ จุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก (ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙) รวมระยะทางประมาณ ๑๑.๓ กิโลเมตร ทางขึ้น - ลง มี ๓ แห่ง และทางแยกต่างระดับ มี ๒ แห่ง และไม่มีการเวนคืนที่ดินเนื่องจากก่อสร้างบนพื้นที่ตอม่อเดิม

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง และครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๔ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านทรัพยากรดิน มีการป้องกันการเกิดปัญหาการทรุดตัวไม่เท่ากัน (Differential Settlement) ของพื้นดินและฐานรากโครงการ ด้านเสียง บริเวณพื้นที่อยู่อาศัย สถานศึกษา และสถาบันต่าง ๆ จะต้องมีการป้องกันระดับเสียงในระหว่างการก่อสร้าง ในกรณีที่จำเป็นอาจพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว และด้านการคมนาคมขนส่ง จัดให้มี

มาตรการควบคุมการระบายการจราจรจากทางลงทางพิเศษ (Ramp Metering) ขาเข้าเมือง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ควบคุมอัตราการเคลื่อนตัวของรถที่จะเข้ามาจากทางเชื่อมเข้าสู่ถนนสายหลักเพื่อไม่ทำให้เกิดรถติดบนเส้นทางถนนสายหลัก นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จำนวน ๔ สถานี ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้าง และตรวจวัดปีละ ๒ ครั้ง ครอบคลุมฤดูแล้ง และฤดูฝน ตลอดระยะเปิดดำเนินการ และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ระยะห่างข้างละ ๕๐๐ เมตร ปีละ ๑ ครั้ง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เห็นควรให้มีการดำเนินการตามมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด
๒. เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมให้ครอบคลุมผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อป้องกันการเกิดข้อขัดแย้งจากการก่อสร้างโครงการ
๓. เนื่องจากโครงการฯ เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางทับช้าง จึงเห็นควรให้มีการพิจารณาแนวทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดการจราจรที่แออัดมากยิ่งขึ้น

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๔ ต่อรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) กรณีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามแนวทางที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขกำหนด การดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมเพื่อไม่ให้เกิดข้อขัดแย้ง และพิจารณาแนวทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) กรณีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว



(นายไชยยันต์ เทพศิริสุนทร)



(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)



(นางสาวนารีรัตน์ พันธุ์มณี)

ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ที่โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน
ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี
และอำเภอบางปะอิน อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 1/70



จิตรลดา อังสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 กรมทางหลวง ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ของกรมทางหลวง</p>	



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 2/70



จิตรลดา อังสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>1.3 กรมทางหลวง ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอินของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอินของกรมทางหลวงและเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือนทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p>	

๒๒

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 3/70



จิตจรดา อังรังสุกิจ

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>2. ในกรณีที่กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมทั้งให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p>	

จิณ

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 4/70



จิตรลดา ดั่งวงศ์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีจัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการ</p>	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 5/70



จิตวงษา จิตวงศ์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบล้วงวัลลัอมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้วงวัลลัอมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้วงวัลลัอม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางล้วงวัลลัอม และคูนค้ำต้งต้ง	ผลกระทบ ล้วงวัลลัอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบล้วงวัลลัอม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบล้วงวัลลัอม
		<p>ดั่งกล้าวและนำเสนอคณะกรรมการล้วงวัลลัอมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย หั้งนี้หากเป็นโครงการที่เข้าข้ายด้อง เสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอนให้นำความเห็นของคณะกรรมการล้วงวัลลัอมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และ เมือโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือ ปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้วงวัลลัอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้วงวัลลัอมตามที คณะกรรมการผู้ข้านัญการฯ และคณะกรรมการล้วงวัลลัอม แห่งชาติหรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงาน ทีมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีต้องแจ้งผลการ แก้ไขเปลี่ยนแปลงดั่งกล้าวให้สำนังานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและล้วงวัลลัอมทราบด้วย</p> <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนิการของหน่วยงาน ของรัฐ ทีคณะกรรมการล้วงวัลลัอมแห่งชาติได้ให้ความเห็น ต่อรายงานการประเมินผลกระทบล้วงวัลลัอมเพื่อประกอบการ พิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนิการของ หน่วยงานของรัฐ ทีต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ ล้วงวัลลัอมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการ</p>	

๒๒

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 6/70



จิตรลดา อังษุณี

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>พิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p>	

Signature

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 7/70



จิตรงสา อิมรสุกิจ

(นางสาวจิตรงสา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการหากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวงต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p>4. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้างเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน</p>	

นิช

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 8/70



จิตจรดา ดั่งรงค์

(นางสาวจิตจรดา ดำรงค์กิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป			
1.1 ทรัพยากรดิน		<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้น้ำดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากขนส่งโดยรถบรรทุกดิน พร้อมปิดคลุมด้วยผ้าใบ เพื่อนำไปกองบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน ซึ่งเป็นพื้นที่เขตทางของกรมทางหลวง โดยกำหนดความลาดชัน 1 : 1.5 เมตร (แนวดิ่ง : แนวราบ) กำหนดความสูงไม่เกิน 2.5 เมตร เพื่อรอให้กรมทางหลวงนำไปใช้ในกิจกรรมของกรมทางหลวงอื่นๆ หรือทำการประมูลขายตามอัตราราคากลางต่อไป กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้สารละลายโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) แทนสารเบนโทไนท์ (Bentonite) ในกิจกรรมงานฐานราก และการดันท่อลอดของระบบระบายน้ำระดับดินของถนนพหลโยธิน สำหรับดินจากกิจกรรมฐานรากที่มีการปนเปื้อนสารละลายโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) จากการใช้ป้องกันการพังทลายของดิน และรักษาเสถียรภาพของหลุมของโครงสร้างฐานราก กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับบริษัทเอกชนที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับให้บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม เข้ามารับไปกำจัดอย่างถูกวิธี กิจกรรมหรือพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน หากมีการใช้พื้นที่แล้วเสร็จ ต้องบดอัดดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ กำหนดให้น้ำดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเข็มและฐานรากของโครงสร้างไปกองไว้ที่ทางแยกต่างระดับบางปะอิน บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการด้วยการขนส่งโดยรถบรรทุก และใช้ถนนพหลโยธินในการขนส่ง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

๒๒

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 9/70



จิตรลดา ดิงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดารงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)		ระยะดำเนินการ • ไม่มี	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
1.2 น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค		ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง • ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำเพื่อสำรองการใช้น้ำของโครงการ และกิจกรรมของคนงานอย่างน้อย 3 วัน เพื่อป้องกันผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง • ไม่มี
		ระยะดำเนินการ • ไม่มี	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
1.3 พลังงาน		ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง • กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดหาน้ำมันจากแหล่งอื่น เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้น้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง • ไม่มี
		ระยะดำเนินการ • ไม่มี	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
1.4 การเกษตรกรรม		ระยะจัดกรรมสิทธิ์ • จัดประชุมผู้ถูกเวนคืน ล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านสำรวจเวนคืนฯ เพื่อชี้แจงความเป็นมาโครงการ ขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่างๆ ของผู้ถูกเวนคืน โดยเน้นย้ำให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการหาข้อมูลสำหรับใช้ในขั้นตอนการกำหนดราคาเบื้องต้น เช่น ข้อมูลการซื้อขายที่ดิน (ราคาตลาด) ในบริเวณที่ตั้งโครงการหรือ	ระยะจัดกรรมสิทธิ์ • ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 10/70



จิตระลา ดั่งรุ่งกัก

(นางสาวจิตระลา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางลิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ ลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบลิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบลิ่งแวดล้อม
1.4 การเกษตรกรรม (ต่อ)		ใกล้เคียง รวมถึงรับฟังปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องการเสียดินนอกเหนือไปจากกฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณีถูกเวนคืนซ้ำซ้อน เพื่อให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ สามารถนำไปใช้ในการพิจารณาราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมต่อไป	
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการชี้แจงช่องทางการอุทธรณ์ในกรณีที่ได้รับผลกระทบไม่พอใจในการชดเชย หรือรู้สึกเดือดร้อนจากการเวนคืนที่ต่อเนื่องจากโครงการในอดีต กรมทางหลวง ต้องดำเนินกิจกรรมการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินให้กับประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินให้แล้วเสร็จก่อนให้ผู้รับเหมาเข้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการ 	
		<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การเตรียมเขตทางและการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่าง ๆ และการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง ในกรณีตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม การเตรียมการต้องดำเนินการภายหลังที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตรแล้วเสร็จ และ/หรือก่อนลงมือปลูกในรอบถัดไป เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 		



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 11/70



จิตจรลดา อังษุติก

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 การอุตสาหกรรม		<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การขนย้ายดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และการขนย้ายเศษวัสดุ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออกของแหล่งอุตสาหกรรม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
		<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
1.6 สันทนาการ		<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลดเวลาของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและสันทนาการของประชาชน จัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกของจราจรระหว่างก่อสร้างในช่วงที่ติดขัด เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและสันทนาการของประชาชน ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการให้ประชาชนใกล้เคียงทราบ เพื่อให้ประชาชนระมัดระวังในการสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง หรือหลีกเลี่ยงทางจราจรทางอื่น 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
		<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 12/70



จิตจรดา วิศวกรรมกิจ

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 การศึกษา		<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ติดป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการก่อสร้าง และต้องแจ้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่ ได้แก่ โรงเรียนคลองหนึ่ง (แก้วนิมิตร) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (วิทยาเขตรังสิต) โรงเรียนชุมชนวัดบางขันธน์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) โรงเรียนวันครู 2502 โรงเรียนวัดคณฺหึงส์จีน มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ โรงเรียนตรีภทร โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา โรงเรียนพระอินทร์ศึกษา โรงเรียนเชียงรากน้อย (ทรัพย์-สังเวียน เหราบัตย์อนุสรณ์) และโรงเรียนวัดกุฎีประดิษฐ์ ให้ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด • จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งอุปกรณ์ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง • รถบรรทุกขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปกคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น • ในกรณีที่ก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะ การตอก และการขุดดินเพื่อไม่ให้ตรงกับเวลาเรียน เช่น ให้ดำเนินการในช่วงวันหยุด เป็นต้น • ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณโรงเรียนวันครู 2502 โรงเรียนตรีภทร และโรงเรียนเสริมมิตรวิทยา เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างตามผลการศึกษาในหัวข้อด้านเสียง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี

๖๖

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 13/70



จิตรลดา อังสุภิก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 การศึกษา (ต่อ)		ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรระหว่างทางหลักกับทางขนานของถนนพหลโยธินบริเวณโรงเรียนวันครู 2502 และโรงเรียนตรีภักดิ์ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการตามผลการศึกษาในหัวข้อด้านเสียง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
1.8 สาธารณูปโภค		ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวง ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกันล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค กิจกรรมการรื้อย้าย สาธารณูปการและสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลางและริมถนน ต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการเชื่อมต่อระบบสาธารณูปโภคนั้นไปในเส้นทางอื่น (By Pass) ก่อนที่ทำการรื้อย้ายเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้โดยตรง 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
		ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
1.9 การแบ่งแยกชุมชน		ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้างที่อาจต้องปิดการเปิดเส้นทางการเดินระหว่างชุมชน และเส้นทางรถในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โดยต้องจัดทำเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างสองฝั่งได้ 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 14/70



จิตจรต ธารงศ์กิจ

(นางสาวจิตจรตดา ตารงศ์กิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.9 การแบ่งแยกชุมชน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อเปิดรับเรื่องร้องเรียน กรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญและไม่ได้รับความไม่สะดวกจากกิจกรรมของโครงการ 	
		ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
2. น้ำผิวดิน 2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> โครงการมีรูปแบบเป็นทางยกระดับ วางตัวอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตามแนวเกาะกลางของถนน อาจกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาเดิม รวมทั้งการก่อสร้างต่อม่อไกลัริมตลิ่งนั้น อาจส่งผลกระทบให้เกิดการทรุดตัวและพังทลายของตลิ่งได้ โดยเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) จะเกิดการชะล้าง ร่วงหล่น และพัดพาของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ แต่กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ และดำเนินการเป็นช่วงๆ ดังนั้น ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน จึงอยู่ในระดับปานกลาง 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ผ่านลำน้ำให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินโดยรอบให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ ในการก่อสร้างต่อม่อบริเวณไกลัริมตลิ่ง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการเกิดการชะล้าง ร่วงหล่น และการพัดพาของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 15/70



จิตพงษ์ จิตรังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการบำรุงรักษาทาง โดยเฉพาะการบำรุงรักษาทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น การซ่อมแซมท่อระบายน้ำ เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้มีตะกอนดินถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงได้ แต่เป็นผลกระทบที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อยมาก และเป็นผลกระทบที่เกิดในระยะเวลาสั้นๆ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่อาจทำให้มีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายตกลงลงในแหล่งน้ำ ทำให้น้ำขุ่น และส่งผลต่อคุณภาพน้ำผิวดินในภาพรวม ประกอบกับเมื่อพิจารณาคุณภาพของแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน พบว่าคุณภาพของแหล่งน้ำอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (เสื่อมโทรมมาก) ดังนั้นกิจกรรมดังกล่าว อาจส่งผลให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงไป แม้ว่าในปัจจุบันแหล่งน้ำบริเวณโครงการมีสภาพที่เสื่อมโทรมอยู่แล้ว แต่ยังมี การใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ทางโครงการได้กำหนดพื้นที่เบื้องต้นสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง และการก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีต 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดขอเขตการกองวัสดุจากกิจกรรมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางให้ชัดเจนโดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้คลองต่างๆ และขนย้ายวัสดุไปกำจัดอย่างระมัดระวังไม่ให้หล่นลงสู่แหล่งน้ำ ออกแบบให้มีห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ สำหรับสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงาน รวมทั้งให้มีจำนวนที่เพียงพออย่างน้อยในอัตราส่วนผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าที่ 15 คนต่อ 1 ห้อง ออกแบบระบบบำบัดน้ำทิ้ง ได้แก่ บ่อดักตะกอน บ่อดักไขมันและแยกไขมัน ให้เหมาะสมกับน้ำทิ้งที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมซ่อมบำรุงเครื่องจักรและโรงหล่อคอนกรีต การก่อสร้างสำนักงานของโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราวต้องก่อสร้างให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำหรือตลิ่ง หากมีการขุดดิน 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน</p> <p>ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งใส (Transparency) ความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแส น้ำ (Flow Rate) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเค็ม (Salinity) ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของแข็งแขวนลอย (SS) ออกซิเจนละลาย (DO) BOD₅ น้ำมันและไขมัน



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 16/70



จิตมณฑา ตังรสักวิ

(นางสาวจิตมณฑา ตังรสักวิ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	โรงผสมแอสฟัลต์คอกกริต และโรงซ่อมเครื่องจักร ระหว่างพื้นที่จัดแลนด์ (โกดัง) กับศูนย์ซ่อมเครื่องจักร ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ ห่างจากคลองบางชันร 5 กิโลเมตรและห่างจากคลองธรรมชาติ 1.78 กิโลเมตร แต่อย่างไรก็ดี การระบายน้ำทิ้งจากพื้นที่เหล่านี้ลงสู่ระบบระบายน้ำปัจจุบัน อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินเสื่อมโทรมลงได้	<p>ต้องกำหนดขอบเขต หรือระยะอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง และการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งต้องมีการบูรณะ และดูแลตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมภายหลังการก่อสร้างเสร็จทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน) หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่น และราบเรียบสม่ำเสมอ ส่วนการขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและวัสดุปูนต้องดำเนินการอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการรบกวนอันจะนำไปสู่การชะล้างลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฤดูฝน ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะมูลดินทรายไหลลงแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บอย่างมิดชิดรวมทั้งต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็วเมื่อดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้น ห้ามระบายน้ำทิ้งจากสำนักงานของโครงการ ที่พักคนงานชั่วคราว โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร โรงหล่อคอกกริต และโรงผสมแอสฟัลต์คอกกริต ลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด โดยจะต้องบำบัดน้ำเสียก่อนที่จะระบายลงสู่แหล่งรองรับ ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างทุกชนิดลงในแหล่งน้ำสาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยจะต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม กำหนดให้ผู้รับเหมานำสารละลายโพลีเมอร์ที่เหลือจากการใช้งานเก็บรักษาในถังเก็บ และกำจัดไม่ทิ้งให้ตกค้างในพื้นที่ก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการผสมกับวัสดุธรรมชาติ ได้แก่ ขี้เลื่อย เศษหญ้า ฟางข้าว และนำไปถมบริเวณแนวเขตทางที่ไม่มีการปรับปรุงทางระบายน้ำ และห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนในแหล่งน้ำผิวดิน 	<p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> แคดเมียม (Cd) ตะกั่ว (Pb) เหล็กทั้งหมด (Total Fe) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี (ฤดูฝน และฤดูแล้ง) วิธีการตรวจวัด เก็บตัวอย่างและทำการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินมีจำนวน 16 ครั้ง ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี SW1 คลองไกลวัดบางชันร สถานี SW2 คลองเชียงราก สถานี SW3 ลำรางคลองหนึ่ง <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 120,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 17/70



จิตอาสา อนุรักษ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการระบายน้ำทิ้งจากห้องน้ำบริเวณอาคารด่านเก็บเงิน อาคารควบคุมส่วนกลาง โดยคาดว่าจะมีพนักงานเข้ามาดำเนินการประมาณ 256 คน ซึ่งจะก่อให้เกิดน้ำเสียประมาณ 14.34 ลูกบาศก์เมตร/วัน และน้ำเสียดังกล่าวจะทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำ และถ้าเป็นสภาพน้ำทิ้งอาจจะเสื่อมโทรมมากขึ้นได้ ดังนั้น กิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการ จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับปานกลาง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบท่อระบายน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้แนวเส้นไม่ให้อุดตันโดยเฉพาะในฤดูฝนเพื่อให้การระบายน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันน้ำขังในท่อซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ เนื่องจากสภาพน้ำที่นิ่งหรือปล่อยให้เสื่อมโทรมเป็นเวลานานแล้วไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความลึก (Depth) • อุณหภูมิ (Temperature) • ความโปร่งใส (Transparency) • ความนำไฟฟ้า (Conductivity) • ความเร็วกระแส น้ำ (Flow Rate) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเค็ม (Salinity) • ความเป็นกรด-ด่าง (pH) • ของแข็งแขวนลอย (SS) • ออกซิเจนละลาย (DO) • BOD₅ • น้ำมันและไขมัน <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด • ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย • โลหะหนัก • แคดเมียม (Cd) • ตะกั่ว (Pb) • เหล็กทั้งหมด (Total Fe)



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 18/70



จิตจรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			<p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) จำนวน 3 ปี ต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้น ดำเนินการทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> เก็บตัวอย่างและทำการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินมีจำนวน 16 ดัชนี ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี SW1 คลองไถลัดบางชันร์ สถานี SW2 คลองเชียงราก สถานี SW3 ลำรางคลองหนึ่ง <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 120,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 19/70



จิตรดา ธีรดาจิก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. อากาศและบรรยากาศ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ ในเวลา 1 ชั่วโมง ต้องไม่เกิน 34,200 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง จากกิจกรรมก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศ ในเวลา 1 ชั่วโมง ต้องไม่เกิน 320 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง จากกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง • ดำเนินการติดตั้งรั้วทึบสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบ เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ตามแนวพื้นที่ก่อสร้างต้องติดตั้งสัญญาณไฟทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างและให้หรือเคลื่อนย้ายออกทันทีหากการก่อสร้างแล้วเสร็จ • ต้องทำการฉีดพรมน้ำบนพื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง แนวพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเช่นกองดินและกองทรายหรือบริเวณที่มีการขุดเปิดหน้าดิน รวมทั้งต้องเคลื่อนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างหรือกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็วที่สุดหรือภายใน 24 ชั่วโมง • ต้องจัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3-4 คน ให้มาดำเนินการจัดเก็บและทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างหากกิจกรรมก่อสร้างแต่ละวันเสร็จสิ้น รวมทั้งจัดระเบียบการวางกองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดอากาศและบรรยากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วลมและทิศทางลม • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 (PM-2.5) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) • ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) • ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) • ก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่รวมมีเทน <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 20/70



จิตรลดา อารักษ์แก้ว

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p>- ฝุ่นละอองรวม ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ ในเวลา 24 ชั่วโมง ต้องไม่เกิน 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต</p> <p>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ ในเวลา 24 ชั่วโมง ต้องไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมงจากกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต</p>	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างให้มิดชิดตลอดเส้นทางขนส่ง เพื่อป้องกันการตกหล่นและฟุ้งกระจายของดินจากรถบรรทุก จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง จัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถและตัวถังรถ ก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้าง ซ่อมบำรุงและดูแลให้เครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอเพื่อควบคุม หรือลดการปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์เครื่องจักรต่างๆ จัดให้มีป้ายสัญญาณเพื่อความปลอดภัยและความปลอดภัยในการจราจรสำหรับงานก่อสร้างที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร ควบคุมและกำหนดให้พนักงาน/คนงานก่อสร้างต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองหรือสารมลพิษอื่นๆ (เช่น CO NO_x และ SO_x เป็นต้น) หากเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบางชัน สถานี A2 โรงเรียนตรีภักทร สถานี A3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา สถานี A4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย สถานี A5 มีสียดระเธษ์มานิยะธิงประมาณ <p>• 1,000,000 บาท/ปี</p>



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 21/70



จิตรลดา ดิเรงกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดิเรงกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในบรรยากาศต้องไม่เกิน 34,200 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง จากการคมนาคมบนถนนโครงการมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกระยะจากจุดสังเกต - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจน-ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต้องไม่เกิน 320 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง จากการคมนาคมบนถนนโครงการมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกจุดสังเกต 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดความเร็วสูงสุดที่อนุญาตและบังคับใช้บนเส้นทางโครงการ • กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับและลงโทษยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (คว้นดำ) ที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดอากาศและบรรยากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วลมและทิศทางลม • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 (PM-2.5) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) • ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) • ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) • ก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่รวมมีเทน <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง เป็นเวลา 3 ปี หลังจากนั้น หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ทำการตรวจวัดทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565

หน้า 22/70



จิตจรดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ผลการศึกษาเมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศต้องไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า การคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง จากการคมนาคมบนถนนโครงการมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกจุดสังเกต		พื้นที่ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • สถานี A1 วัดบางชัน • สถานี A2 โรงเรียนตรีภักทร • สถานี A3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา • สถานี A4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย • สถานี A5 มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ งบประมาณ <ul style="list-style-type: none"> • 1,000,000 บาท/ปี
4. เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง - ผลการศึกษา พบว่า มีบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ค่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานกำหนดจากกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 13 แห่ง ได้แก่ ศาลหลวงปู่ห้วย ชุมชนบางชัน หมู่ 8 โรงเรียนวันครู 2502 โรงพยาบาลการุญเวช ปทุมธานี วัดคุณหญิงส้มจีน โรงเรียนตรีภักทร โรงเรียนเสริมมิตรวิทยาดันโพธิ์และศาลพระพรหมชุมชนตลาดประตูน้ำพระอินทร์ ศาลเจ้าพระอินทร์ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย มุลินีพุทธธรรมบางปะอิน มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ และมัสยิดอาลีเยลชอลิไบน์	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวันครู 2502 โรงเรียนตรีภักทร โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา โรงพยาบาลการุญเวช ปทุมธานี โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย วัดคุณหญิงส้มจีน มุลินีพุทธธรรมบางปะอิน มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ มัสยิดอาลีเยลชอลิไบน์ และชุมชนบางชัน หมู่ 8 ส่วนบริเวณศาลหลวงปู่ห้วย ดันโพธิ์และศาลพระพรหมชุมชนตลาดประตูน้ำพระอินทร์และศาลเจ้าพระอินทร์ไม่มีผู้อยู่อาศัยและไม่ได้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเป็นเพียงสถานที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชุมชนเท่านั้น จึงพิจารณาไม่ติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณดังกล่าว โดยวัสดุที่ใช้กันเสียงคือเหล็ก (steel), 24 ga ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission loss เท่ากับ 18 เดซิเบล (เอ) โดยออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรงโดยมีความสูง 2.5 เมตร 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ดัชนีตรวจวัดเสียง <ul style="list-style-type: none"> • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. • ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) • ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระยะเวลาดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง วิธีการตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 23/70



จิตจรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก กระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน • ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดัง • การก่อสร้างบนถนนไม่ให้นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน • กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง • กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดัง จะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง • ในกรณีที่คนงานมีความจำเป็นต้องทำงานอยู่ในบริเวณที่มีเสียงดังจะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู เป็นต้น • พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก พิจารณาเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี N1 วัดบางชัน • สถานี N2 โรงเรียนตรีภักดิ์ • สถานี N3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา • สถานี N4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย • สถานี N5 มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 250,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 24/70



จิตรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษา ให้ประสานงานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้น ในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะหรือตอกเสาเข็มให้เพื่อไม่ตรงกับการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่จะยอมรับได้ในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนพร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งเร่งแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว 	
	ระยะดำเนินการ ผลการศึกษา พบว่า ระดับเสียงจากการจราจรบนทางยกระดับอุตราภิมุขมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตามเมื่อนำผลการประเมินระดับเสียงจากการจราจรบนถนนพหลโยธินมาพิจารณาร่วมด้วย พบว่า ระดับเสียงรวม ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานบางบริเวณ เนื่องจากค่าระดับเสียงจากการจราจรบนถนนพหลโยธินมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งมีบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ค่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานกำหนดจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวันครู 2502 โรงเรียนตรีภักทร โรงพยาบาลนวนคร โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย ศาลหลวงปู่ห้วยและมูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงถาวรระหว่างทางหลักกับทางขนานของถนนพหลโยธิน ณ บริเวณกลางเกาะที่เป็น Separator ซึ่งได้มีการพิจารณาเรื่องของการลดกั้นค้ำกันแข็งแรง และการมองเห็นจาก Side Distance ระหว่างช่องทางหลัก และช่องทางคู่ขนานอีกทั้งเพื่อไม่ให้มีการบดบังทางเข้า-ออก และบดบังทัศนียภาพที่พิกอาศัยของประชาชนโดยกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงถาวรจำนวน 5 แห่งที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ โรงเรียนวันครู 2502 โรงพยาบาลการุญเวชปทุมธานี โรงเรียนตรีภักทร โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย และมูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน ส่วนบริเวณศาลหลวงปู่ห้วยเป็นเพียงสถานที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชุมชน ไม่ได้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและไม่มีผู้อยู่อาศัย จึงพิจารณาไม่ติดตั้งกำแพงถาวรในบริเวณ 	ระยะดำเนินการ ดัชนีตรวจวัดเสียง <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระยะเวลาดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง เป็นเวลา 3 ปีหลังจากนั้น หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ทำการตรวจวัดทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 25/70



จิตจรดา อัครสุกิจ

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. เสียง (ต่อ)		<p>ดังกล่าวโดยเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ อะคริลิกใส ความหนา 15 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission loss เท่ากับ 30 เดซิเบล(เอ) ออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรงมีความสูง 2.5 เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนโครงการไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด ตรวจสอบสภาพผิวทางและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มจะใกล้หรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียนต้องพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณที่จำเป็น 	<p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี N1 วัดบางชัน สถานี N2 โรงเรียนตรีภักดิ์ สถานี N3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา สถานี N4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย สถานี N5 มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 250,000 บาท/ปี
5. ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ไปจนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่าง 0-100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุดเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 26/70



จิตรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. ความสิ้นเสเทือน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสิ้นเสเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสิ้นเสเทือนให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 -17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง รวมถึงกำหนดน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่พระราชบัญญัติทางหลวงกำหนด เช่น รถบรรทุก 10 ล้อ (เพลาคู) น้ำหนักรวมไม่เกิน 25 ตัน ในกรณีสัญจรผ่านชุมชน หรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล เป็นต้น ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสิ้นเสเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสิ้นเสเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสิ้นเสเทือนที่เกิดขึ้น กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้หยุดดำเนินการก่อสร้างทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกัน แก้ไขที่มีประสิทธิภาพ 	<p>วิธีการตรวจวัด ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี V1 วัดบางชัน • สถานี V2 โรงเรียนตรีภักดิ์ • สถานี V3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา • สถานี V4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย • สถานี V5 มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ <p>งบประมาณ 350,000 บาท/ปี</p>



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 27/70



จิตรลดา อิศรางกูร

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

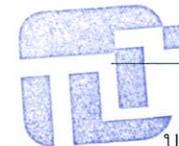
แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนพร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ไข ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็วโดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ฯ ดังกล่าวในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานภาคสนาม หรืออาจประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในการรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้กรมทางหลวง 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จากรายงานการศึกษาของ Department of the Army Crops Engineers (1989) พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว ค่าอยู่ในช่วง 0.001 - 0.139 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก อยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ตามมาตรฐาน Richter และ Meiser โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อทุกประเภทอาคาร</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง ควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง และตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง กรมทางหลวง ซ่อมแซมรอยต่อหรือผิวจราจรที่ขรุขระให้อยู่ในสภาพที่ดีไม่ก่อให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อและผิวทาง โดยเฉพาะทางชั้นลงโครงการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปี หลังจากนั้นหากมีค่าไม่เกินมาตรฐาน ให้ทำการตรวจวัดทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่ สผ. ยอมรับ



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 28/70



จิตรลดา ธีระสุกิต

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิต)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. ความสิ้นเสียดิน (ต่อ)			<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี V1 วัดบางชัน • สถานี V2 โรงเรียนตรีภักทร • สถานี V3 โรงเรียนเสริมมิตรวิทยา • สถานี V4 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย • สถานี V5 มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 350,000 บาท/ปี
6. การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จากผลการคำนวณปริมาณการจราจร (PCU/ชั่วโมง) ที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างดังกล่าว สามารถนำมาประเมินผลกระทบในรูปของ V/C Ratio บนทางหลวงสายหลักของโครงการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยทำการประเมินในกรณีร้ายแรงที่สุดและกำหนดให้กิจกรรมการขนส่งของรถคอนกรีตอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และกิจกรรมการขนส่งวัสดุอื่นๆ ซึ่งเกิดขึ้นเวลากลางคืนจะทำการประเมินรวมในช่วงเวลาการจราจรตลอดทั้งวัน จากผลการประเมินปริมาณการจราจรในช่วงระยะก่อสร้าง บนช่วงถนนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ พบว่า 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการทรุดตัวที่ไม่เท่ากันบนพื้นที่ผิวจราจรกำหนดให้ก่อสร้างฐานรากอยู่นอกพื้นที่ผิวจราจร ส่วนในกรณีโครงการที่ส่วนใหญ่ตำแหน่งเสาโครงสร้างจะอยู่ในแนวเกาะกลางซึ่งมีขนาดแคบการออกแบบฐานรากโดยใช้เสาเข็ม Bored Pile จะทำให้ขนาดฐานรากโครงสร้างมีขนาดใหญ่และมีบางส่วนล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวถนน กรณีนี้กำหนดให้เลือกใช้เสาเข็ม Barrette Pile ซึ่งสามารถรับน้ำหนักได้ดีกว่าทำให้จำนวนเสาเข็มและขนาดของฐานรากลดลง มีขนาดเล็กกว่าเกาะกลางถนนและไม่ล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวจราจร สามารถเลี่ยงปัญหาการทรุดตัวที่ไม่เท่ากันบนผิวจราจรได้ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดระบบคมนาคมขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรรวมทั้งระบบส่องสว่าง • ปริมาณจราจรของถนนโครงข่ายของพื้นที่โครงการ • สถิติอุบัติเหตุ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเสียหายของผิวจราจรทางแยกต่างระดับและการติดตั้งป้ายสัญญาณไฟจราจรรวมทั้งระบบส่องสว่างตามแนวเส้นทางโครงการปีละ 2 ครั้งตลอดระยะก่อสร้าง



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565

หน้า 29/70



จิตรลดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	สภาพการจราจรบริเวณดังกล่าวทั้งในกรณีสภาพการจราจรในช่วงโมงปกติช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นครอบคลุมทั้งช่วงวันกลางสัปดาห์วันต้นสัปดาห์ และวันหยุด มีสภาพเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพการจราจรปัจจุบันไม่มากนัก โดยในกรณีเลวร้ายที่สุดจะมีปริมาณการจราจร PCU/ชั่วโมงเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเท่ากับ 26.25 PCU/ชั่วโมงเท่านั้น	<ul style="list-style-type: none"> • การลดผลกระทบต่อการจราจรในระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ➢ กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับ ความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมานำมาตราการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้าง และนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มเปิดจุดก่อสร้าง ➢ กรมทางหลวงกำกับดูแลบริษัทรับเหมาก่อสร้างให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในกรณีที่มีผู้ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ ➢ กรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย - ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น - ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ - หากพบที่เกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว ให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> • ปริมาณจราจรปีละ 2 ครั้งตลอดระยะก่อสร้าง • ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุปีละ 2 ครั้ง <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรรวมทั้งระบบส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง • ปริมาณจราจรของถนนโครงข่ายของพื้นที่โครงการ จำนวน 6 จุด • สถิติอุบัติเหตุ : บริเวณทางเข้า-ออกรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 400,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 30/70



จิตวต ดำรงสุกิจ
 (นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่น Segment และ I-Beam สำหรับก่อสร้างทาง ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนวเส้นทางทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการขนส่ง เช่น กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่งสำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น - การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและขออนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ - อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช้ายานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เอง และผู้ใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ - การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคัน เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทาง การสัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 31/70



จิตวงศ์ วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดี เพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน - ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกของโครงการ ในช่วงที่วิ่งผ่านพื้นที่ชุมชนโดยควบคุมความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัย - กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้งหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราว เป็นแนวตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตร โดยประมาณ ถ้าหากการก่อสร้างรบกวนผิวจราจรให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดหาคนมา ให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ - ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืนก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น - ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชน ให้เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร - การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวางให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 32/70



จิตลาดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรงสำหรับทางระดับ ซึ่งจะต้องมีการก่อสร้างข้าม/บน เส้นทางคมนาคมเดิมจะต้องมีตาข่ายรองรับเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง - บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร - กรณีเก็บวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวางวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้เกิดกวนการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง - ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม - กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วและดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รบกวนต่อกิจกรรมของสถานประกอบการให้น้อยที่สุด • เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อ รวมถึงใช้เป็นพื้นที่สำหรับตั้งเข็มเจาะและวางเสาเข็ม จึงกำหนดให้ทำการปรับปรุงถนนพหลโยธินบริเวณที่ทำการก่อสร้างให้มีจำนวนช่องจราจรเท่ากับจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไม่รวมทางคู่ขนาน) โดยจะนำพื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลักและทางขนาน 	

๕๔๖

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 33/70



จิตรลดา ตังวรัถกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตังวรัถกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>ในปัจจุบันมาปรับปรุงเป็นผิวจราจร และทำการปรับลดขนาดของความกว้างช่องจราจรบนถนนพหลโยธินลง จาก 3.50 เมตร เหลือ 3.25 เมตร และทำการลดขนาดไหล่ทางฝั่งขวาและซ้ายของถนนเหลือ 0.5 และ 1.5 เมตร ตามลำดับ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการตีเส้นแบ่งช่องจราจรชั่วคราวบนถนน ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนช่องจราจรของถนนพหลโยธินยังคงมีจำนวนช่องจราจรคงเดิม (แต่ขนาดช่องเล็กลง) โดยภายหลังจากการก่อสร้างในส่วนการติดตั้งชั้นส่วนสะพานแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการปรับปรุงและ overlay ถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรอีกครั้งของถนนพหลโยธินให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร เท่าเดิมก่อนการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเสียหายของผิวจราจร <ul style="list-style-type: none"> > ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย > จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหายในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 34/70



จิตองวาท ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระยยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนช่วงถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการดังกล่าว โดยคาดว่าผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งในภาพรวมจะเป็นผลกระทบทางบวกในระดับสูงสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครทำให้สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และพื้นที่ใกล้เคียงได้ ทั้งยังสนับสนุนการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคและระดับประเทศอีกทางหนึ่ง เนื่องจากมีการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน ถือเป็นชุมทางต่างระดับที่เชื่อมต่อบริเวณโครงการข่ายคมนาคมที่สำคัญมากแห่งหนึ่ง แนวเส้นทางโครงการจะเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนตะวันตก) ด้านตะวันตก และด้านตะวันออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครสวรรค์ ทางหลวงหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 1 เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่างๆ นอกจากนี้การพัฒนาโครงการจะสามารถช่วยลดปริมาณจราจรบนถนนพหลโยธินลงได้ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง ประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่โครงการให้มีการตรวจจับยานพาหนะที่มีคามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักลิโลเมตร ป้ายบอกทางป้ายเตือนต่างๆ และระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอ ประสานงานและขอความร่วมมือจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง และตรวจตราการบรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุกไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้สภาพผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนด 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดระบบคมนาคมขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งระบบส่องสว่าง ปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สำรวจภาคสนามเพื่อตรวจสอบป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจรรวมทั้งระบบส่องสว่าง 1 ครั้ง/ปี จำนวน 3 ปีต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี ปริมาณจราจร 1 ครั้ง/ปี จำนวน 3 ปีต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 35/70



จิตพงษ์ ตังวงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุ 1 ครั้ง/ปี จำนวน 3 ปีต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และ ปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งระบบส่องสว่าง : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ • ปริมาณจราจร : บนถนนทางหลวงและถนนท้องถิ่นที่โครงการตัดผ่าน โดยรวบรวมจากรายงานประจำปีของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง • สถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 36/70



จิตรลดา ดำรงสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างสาธารณูปการ/สิ่งกีดขวางและงานเตรียมพื้นที่ อาจทำให้มีเศษดินหรือวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตกหล่นลงไปบนแหล่งน้ำ ทำให้กีดขวางการไหลของน้ำและส่งผลกระทบต่อ การระบายน้ำ นอกจากนี้ แนวเส้นทางโครงการอยู่ใน เขตพื้นที่เสี่ยงอุทกภัย กล่าวคือเป็นพื้นที่ที่มีน้ำท่วมขัง และเกิดอุทกภัยบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในช่วงฤดูน้ำหลาก และมหาอุทกภัยปี พ.ศ.2554 ดังนั้นจึงคาดว่าส่งผลกระทบต่อ การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในระดับปานกลาง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังจรจรเมื่อฝนตกหนักดังนี้ โดยกำหนดให้ก่อสร้างช่องรับน้ำขนาดกว้าง 30 เซนติเมตร ลึก 15 เซนติเมตร ห่างกันไม่เกิน 2 เมตร โดยต้องคำนวณตามมาตรฐานการออกแบบระบบระบายน้ำบนสะพานของกรมทางหลวง โดยมีพื้นที่น้ำขังจากขอบทางไม่เกิน 0.8 เมตร ซึ่งไหลทางด้านขวา กว้าง 1 เมตร โดยกำหนดให้มีการเอียง Cross Slope เข้าหาเกาะกลาง โดยเพื่อเป็นการรองรับปริมาณน้ำและป้องกันน้ำท่วมบริเวณไหล่ทางด้านขวา • กำหนดให้มีการก่อสร้างจุดวางท่อขวางถนนจากเกาะกลางถนนหลยอินลงสู่ท่อระบายน้ำบริเวณทางเท้า โดยมีขั้นตอน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ กำหนดตำแหน่งและจัดเตรียมสำหรับบ่อดันและบ่อรับโดยบ่อดันซึ่งจะใช้บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และทำการเตรียมพื้นที่สำหรับเครื่องจักรต่างๆ พร้อมท่อที่จะติดตั้ง โดยมีบ่อดันที่กันบ่อดันและสูบน้ำให้แห้งตลอดเวลาการดันท่อ สำหรับตำแหน่งบ่อรับกำหนดไว้บริเวณทางเท้า ➢ ทำการติดตั้งเครื่องมือ ลงในบ่อดัน โดยกำหนดระดับความลึกและทิศทางการดำเนินงาน ➢ ทำการเจาะดินโดยใช้หัวเจาะติดไว้ที่ปลายท่อเจาะ (Leading pipe) ด้วยระบบไฮดรอลิก 	<ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 37/70



จิตรลดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ➢ ทำการสร้างอุโมงค์โดยเมื่อหัวเจาะถึงตำแหน่งตามกำหนดจะทำการก่อสร้างอุโมงค์ โดยการใช้ใบคว้าน (Auger) ในการเจาะ โดยระหว่างทำการเจาะกำหนดให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ฉีดเข้าไปในอุโมงค์ เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน ➢ เมื่อเจาะอุโมงค์ได้ตามขนาดที่ต้องการ จะทำการดึงลากท่อ โดยใช้อุปกรณ์ Pusher Head ➢ หลังจากดำเนินการดึงลากท่อแล้วเสร็จ จะทำการตรวจเช็คความเรียบร้อยของท่อและทำการถอด Pusher Head ออก แล้วทำความสะอาดและทำการทดสอบท่อที่ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ • การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ ผู้รับเหมาต้องคำนึงถึงเรื่องเส้นทางการระบายน้ำในปัจจุบัน ซึ่งถ้าพบว่ากิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำออกให้หมดโดยทันที • กำหนดให้มีการเตรียมวางระบายน้ำชั่วคราวและระบบสูบน้ำในช่วงการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง • ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง • หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วมเนื่องจากโครงการให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 38/70



จิตรลดา ตั้งสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รูปแบบของโครงการเป็นทางยกระดับวางตัวอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตามแนวเกาะกลางของถนน ซึ่งจะไม่กีดขวางการไหลของน้ำและไม่ส่งผลกระทบต่อระบายน้ำในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้โครงการมีระบบระบายน้ำจากทางหลวงพิเศษลงสู่ลำน้ำสาธารณะ โดยผลกระทบอาจมีการอุดตันจากเศษขยะที่เกิดขวางการระบายน้ำได้ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการระบายน้ำคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง จะต้องดูแลและบำรุงรักษาระบบระบายน้ำของถนนพหลโยธินให้อยู่ในสภาพดี กำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจจะก่อให้เกิดการอุดตันได้ และรวมทั้งระบบระบายน้ำบนทางหลวงพิเศษที่อาจมีเศษขยะที่อุดตันภายในรางระบายน้ำตลอดอายุโครงการ ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
8. เศรษฐกิจ-สังคม	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความไม่สะดวกในการสัญจร ครั้วเรือนที่อยู่ในแนวเขตทางของโครงการประกอบอาชีพค้าขายเป็นหลัก รองลงมา รับจ้างทั่วไป และประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว ซึ่งเป็นอาชีพที่ต้องเดินทางออกจากที่พักอาศัยแบบเช้าไป-เย็นกลับถึงแม้ว่าเส้นทางของโครงการส่วนใหญ่จะดำเนินงานอยู่แนวกึ่งกลางของถนนเส้นหลักแต่กิจกรรมเตรียมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การปรับพื้นที่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง และการก่อสร้างถนนชั่วคราว/ทางเบี่ยงเป็นต้น ซึ่งใช้เวลาประมาณ 3 ปี จะทำให้สมาชิกในครัวเรือนไม่ได้รับความ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่าง 0-100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำแผนจัดจราจรช่วงการก่อสร้างที่ตรงกับพระราชทานปริญญาบัตรของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ไปหารือล่วงหน้ากับทางมหาวิทยาลัยล่วงหน้าก่อนอย่างน้อย 3 เดือน เพื่อเตรียมการจัดจราจรให้มีความเหมาะสมกับพระราชทานปริญญาบัตรของมหาวิทยาลัย 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีการตรวจวัดด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนและครั้วเรือน <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้นำชุมชน 36 ชุมชน (37 ราย) หน่วยงานราชการ 15 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม 26 ราย



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 39/70



จิตรลดา ตังวสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตังวสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p>สะดวกในการสัญจรไป-มา ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้นตลอดจนส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพค้าขาย เนื่องจากการเดินทางไม่สะดวกของลูกค้า ทำให้การจับจ่ายใช้สอยอาจจะลดลงส่งผลกระทบต่อระดับรายได้ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว จึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เสียงดัง รบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงามก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้อยู่อาศัย และสถานประกอบการใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างในกรณีของสถานประกอบการ ซึ่งมีหลายประเภท เช่น อู่ซ่อมรถร้านขายของชำ ร้านอาหาร และร้านขายวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น ฝุ่นละอองและการบดบังทัศนียภาพจะทำให้มีผู้มาซื้อสินค้าหรือมาใช้บริการน้อยลง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวจึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง • ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินที่อยู่ในแนวเขตทางจากการศึกษาพบว่าจะต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 8 ไร่ 2 งาน 63.5 ตารางวา ทั้งนี้ พื้นที่ที่ต้องทำการเวนคืนจะเป็นพื้นที่ทางการเกษตรและให้เช่าที่ดินเพื่อทำการเกษตรซึ่งทำกิจกรรมการปลูกข้าว โดยผลจากการสำรวจเจ้าของที่ดิน (จำนวน 7 ราย) พบว่าส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวล 	<ul style="list-style-type: none"> • ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างในช่วงต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการ และแผนการจัดการในเวลาต่างๆ • ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบในด้านน้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านคมนาคมขนส่งด้านผู้ใช้ทาง ด้านสาธารณูปโภค ด้านการโยกย้ายและเวนคืน ด้านสาธารณสุข และด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัย ที่ประชาชนจะได้รับความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมการก่อสร้าง • เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด • กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นตามความเหมาะสมกับประสบการณ์และทักษะของคนในท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> • สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ • 239,000 บาท/ปี

จิราพร

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 40/70



จิราพร ดำรงสุขกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุขกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ต่อการพัฒนาโครงการ แต่เนื่องจากการสูญเสียที่ดินที่เป็นพื้นที่ทางเกษตรกรรมอย่างถาวร และเคยถูกเวนคืนมาจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา มาก่อน ซึ่งจะเป็นการถูกเวนคืนซ้ำซ้อน จึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับสูง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ ในระหว่างการสำรวจรายละเอียดต่างๆ โดยเฉพาะการสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินในเขตทางเจ้าหน้าที่โครงการต้องระมัดระวังเพื่อไม่ให้เกิดข้อขัดแย้งกับผู้ถูกเวนคืนในเรื่องของขนาดที่ดินที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากผู้ที่ได้รับการเวนคืนที่ดินบางส่วนได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินจากโครงการอื่นมาแล้ว ดังนั้น จึงเป็นเรื่องที่อ่อนไหวต่อความรู้สึกของผู้ได้รับผลกระทบอาจก่อให้เกิดความความไม่พอใจ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว จึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง • ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น เนื่องจากการก่อสร้างโครงการจำเป็นต้องใช้แรงงานสูงสุดประมาณ 500 คน ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของคนในท้องถิ่นที่สนใจจะเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างโครงการ รวมถึงแรงงานเหล่านี้ก็จะมีกรจับจ่ายใช้สอย ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว จึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง 		



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 41/70



จิตรลดา ตั้งสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านบวก <ul style="list-style-type: none"> ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทางขนส่งสินค้าและบริการ ผลกระทบด้านราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียงสูงขึ้นและมีการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและสถานประกอบเพิ่มมากขึ้น <p>เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบข้างต้นจึงประเมินผลกระทบด้านบวกอยู่ในระดับสูง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านลบ <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางในด้านเสี่ยงฝุ่นควัน ความสั่นสะเทือน และอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญของคนในชุมชนที่อยู่ใกล้กับทางหลวงโครงการ แนวเส้นทางโครงการทำให้ผู้คนมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร เช่น คนที่สูญเสียพื้นที่การเกษตร สูญเสียอาชีพค้าขาย และความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนลดลง <p>เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบข้างต้นจึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบข้างต้นจึงประเมินผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากการเปิดดำเนินการโครงการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไข 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีการตรวจวัดด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนและครัวเรือน <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี จำนวน 3 ปีต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี ซึ่งได้แก่ ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 5 ปีที่ 10 ปีที่ 15 และปีที่ 20 รวมจำนวน 7 ปี <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้นำชุมชน 36 ชุมชน (37 ราย) หน่วยงานราชการ 15 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม 26 ราย สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 239,000 บาท/ปี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 42/70



จิรจงสถาปัตย์ จำกัด

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. การโยกย้ายและการเวนคืน</p>	<p>ระยะจัดกรรมสิทธิ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ในเบื้องต้นมีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนประมาณ 8 ไร่ 2 งาน 63.5 ตารางวา ผลกระทบจะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยตรง และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างถาวรต่อครัวเรือนที่ต้องสูญเสีย ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับสูง 	<p>ระยะจัดกรรมสิทธิ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับรวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ จัดประชุมผู้ถูกเวนคืนล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านสำรวจเวนคืนฯ เพื่อชี้แจงความเป็นมาโครงการ ขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่างๆ ของผู้ถูกเวนคืน โดยเน้นย้ำให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการหาข้อมูลสำหรับใช้ในขั้นตอนการกำหนดราคาเบื้องต้น เช่น ข้อมูลการซื้อขายที่ดิน (ราคาตลาด) ในบริเวณที่ตั้งโครงการหรือใกล้เคียง รวมถึงรับฟังปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องการเสียดินที่นอกเหนือไปจากกฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณีถูกเวนคืนซ้ำซ้อน เพื่อให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ สามารถนำไปใช้ในการพิจารณาราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมต่อไป ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านสำรวจเวนคืนฯ เพื่อชี้แจงความเป็นมาโครงการ ขั้นตอนการสำรวจการเวนคืนตามคู่มือ 	<p>ระยะจัดกรรมสิทธิ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 43/70



จิตรลดา ตังสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตังสุภกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)		<p>(แนวทาง) การจัดการมลพิษที่ดิน ด้านกฎหมายของสำนักจัดการมลพิษที่ดิน กรมทางหลวง และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 รวมทั้งแนวทางการแก้ไขในกรณีผู้ถูกเวนคืนไม่พึงพอใจต่อค่าชดเชยในการจัดประชุมในระยะจัดการมลพิษ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการชี้แจงช่องทางการอุทธรณ์ในกรณีที่ได้รับผลกระทบไม่พอใจในการชดเชย หรือรู้สึกเดือดร้อนจากการเวนคืนที่ต่อเนื่องจากโครงการในอดีต สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน พืชผลต้นไม้ เป็นต้น ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ) บริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนพร้อมกำหนด/ระบุพื้นที่ที่จะเวนคืนให้ชัดเจน จัดให้มีเจ้าหน้าที่บริการชี้แนวเขตทางที่จะถูกเวนคืน (เมื่อ กรมทางหลวงกำหนดแนวเขตทางฯที่ชัดเจนแล้ว) ให้ประชาชนได้รับทราบในเวลาราชการ ดำเนินการจัดการมลพิษที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น ให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินที่บริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง 	

ปิยน

(นายปิยนพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 44/70



จิตรลดา ตีวรสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตีวรสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
9. การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ และมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการแล้วนั้น ในระยะเตรียมการก่อสร้างโครงการ จะเป็นช่วงที่มีกิจกรรมการรื้อย้าย โดยผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยตรง และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างถาวร บางรายมีที่ทำกินไม่มากนัก เมื่อได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอาจต้องเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพไปประกอบอาชีพอื่นที่ไม่ชำนาญและไม่คุ้นเคยแทน แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากพื้นที่ที่ต้องถูกเวนคืนมีปริมาณไม่มากนัก และไม่มีการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยของประชาชน ประกอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ไม่มีประเด็นปัญหาเจาะจง และขอให้ได้รับการชดเชยที่เหมาะสม ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การเตรียมเขตทางและการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่าง ๆ และการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง ในกรณีตัดผ่านพื้นที่เกษตร การเตรียมการต้องดำเนินการภายหลังที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตรแล้วเสร็จ และ/หรือก่อนลงมือปลูกในรอบถัดไป เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
	<p>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 45/70



จิราพรตา จิตจรุติก

(นางสาวจิตจรุตา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การสาธารณสุข	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในด้านสาธารณสุขจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพทางกายและสุขภาพทางจิตใจทั้งประชาชนในพื้นที่และคนงานก่อสร้าง ซึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำเสีย/คุณภาพน้ำเสื่อมโทรม อุบัติเหตุจากการทำงาน ปัญหาแรงงานต่างถิ่น อุบัติเหตุจากการจราจร ปริมาณน้ำเพื่ออุปโภคและบริโภค ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล และความสัมพันธของชุมชน 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19 หรือโรคระบาดชนิดอื่นๆ ในแคมป์คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศของคุ้มครองแรงงาน ประกาศของควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศของจังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นตามความเหมาะสมกับประสบการณ์และทักษะของคนในท้องถิ่นเพื่อลดผลกระทบด้านปัญหาจากการเข้ามาของแรงงานต่างถิ่น ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องจากสูดดมยุงในที่พักคนงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับในการทำงานในท้องถิ่น การกำหนดเวลาทำงาน การเข้า-ออก ที่พัก รวมถึงห้ามดื่มสุรา เสพสิ่งเสพติด ฯลฯ เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งกับประชาชนในท้องถิ่น จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนพร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งเร่งแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 46/70



(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การสาธารณสุข (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดน้ำดื่มไม่น้อยกว่าหนึ่งสำหรับลูกจ้างไม่เกินสี่สิบคน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งสำหรับลูกจ้างทุกๆ สี่สิบคนเศษของสี่สิบคนถ้าเกินยี่สิบคนให้ถือเป็นสี่สิบคน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 • กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาลและการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 • จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนามและประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีคนงาน หรือประชาชนได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ • กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดห้องน้ำและห้องส้วมบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานตามแบบและจำนวนที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการดูแลรักษาความสะอาดให้อยู่ในสภาพที่สุขลักษณะเป็นประจำทุกวัน ทั้งนี้ให้จัดให้มีห้องน้ำแยกชายหญิงตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 • จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานพร้อมทั้งจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งกับที่ (Onsite Treatment) ตามเกณฑ์มาตรฐานส้วมสาธารณะระดับประเทศของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข (HAS) • เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการดูแลสิ่งปฏิกูลออกจากถังบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งกับที่ (Onsite Treatment) และนำไป 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 47/70



จิตราพร จิตรสุก

(นางสาวจิตราพร ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การสาธารณสุข (ต่อ)		<p>กำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ และทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) ออกจากพื้นที่พร้อมทั้งสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานให้เป็นระเบียบ และถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันมิให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์โรค และสัตว์พาหะนำโรค รวมถึงไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดระบบสาธารณสุขโรคบริเวณพื้นที่พักคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ กำหนดให้มีการจัดวางถังขยะทั้งในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานเพื่อรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอ และรวบรวมไปกำจัดเป็นประจำ กำหนดให้หาบเร่ แผงลอย และรถจำหน่ายอาหาร ที่จะเข้ามาขายอาหารบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสุขาภิบาลอาหารสำหรับแผงลอยจำหน่ายอาหาร ของกรมอนามัย อย่างเคร่งครัด เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการรื้อถอนอาคารที่พักอาศัยพร้อมทั้งดำเนินการ เก็บ รวบรวมเศษวัสดุ และประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปกำจัดให้เรียบร้อย ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศ และบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคม ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอาชีวอนามัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 48/70



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การสาธารณสุข (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในด้านสาธารณสุขจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพทางกายและสุขภาพทางจิตใจของประชาชน ซึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียงและด้านความสั่นสะเทือน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
11. อาชีวอนามัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระยะเตรียมการก่อสร้างกิจกรรมต่างๆประกอบด้วย การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปการ/สิ่งกีดขวางต่างๆ การก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน เป็นต้น กิจกรรมดังกล่าวเป็นการเตรียมพื้นที่ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมการเตรียมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยของคนงานก่อสร้าง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากความประมาทในการปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ เช่น การใช้เครื่องกลหนักและรถเครนในการเคลื่อนย้ายของ การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นต้น ผลกระทบในระยะเตรียมการก่อสร้างนั้นเป็นลักษณะของอุบัติเหตุจากความประมาทในการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นตลอดเวลา จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝึกอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ก่อนการปฏิบัติงาน จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล ได้แก่หมวกนิรภัย ถุงมือแว่นตานิรภัย หน้ากากเครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รับกวนชุมชนน้อยที่สุด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ และด้านเสียง อย่างเคร่งครัด จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนามและประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีคนงานได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาหิ โรคอันเนื่องจากสูดดมในในที่ทำงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 49/70



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. อาชีวอนามัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ควรจัดสภาพความเป็นอยู่ของที่พักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะและสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน เช่น จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพออย่างน้อยในอัตราส่วนคนงานก่อสร้าง 15 คน ต่อ 1 ห้องสุขา • จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงาน • วางแผนกิจกรรมการก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลากลางวัน แต่ถ้าหากจำเป็นต้องก่อสร้างในเวลากลางวันให้จัดแสงสว่างให้มีความเพียงพอต่อการก่อสร้าง • ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง • ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ทุกครั้งก่อนการปฏิบัติงาน • จัดให้มีทางเดินเข้าออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร • จัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงานและสวมใส่เครื่องนุ่มห่มให้เรียบร้อยรัดกุม โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องนุ่มห่มที่ไม่เปียกน้ำ • ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้าง • พื้นที่ก่อสร้างบริเวณใดที่เป็นเขตพื้นที่อันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตพื้นที่ดังกล่าวจะต้องสวมใส่หมวกนิรภัยและให้ทำป้ายแสดงเขตพื้นที่อันตรายในเขตก่อสร้างไว้ให้ชัดเจน 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 50/70



จิตรลดา ดิษฐสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดิษฐสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. อาชีวอนามัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สถานีไฟฟ้าย่อยประจำพื้นที่ที่โครงการมีการก่อสร้างผ่าน เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานีฯ เพื่อหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดกระแสไฟฟ้ารั่วไหล เช่น ติดตั้งฉนวนป้องกันเพิ่มเติม กำหนดระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างสายไฟฟ้าและพื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น จัดทำรั้ว คอกกั้น หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรหรือเขตที่เครื่องจักรทำงาน ที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการด้านการจัดการจราจรเพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สำหรับกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพเจ้าหน้าที่จากคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง และด้านความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลบริเวณอาคารควบคุมด้านเก็บ ประสานงานกับตำรวจจราจร เพื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเข้าใช้เส้นทาง เช่น ตรวจสอบสภาพควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ ประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณสุขท้องถิ่นเกี่ยวกับการบันทึกสถิติด้านสุขภาพ วิธีการป้องกันและรักษาโรค อาทิ โรคอันเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศจากการจราจร รวมทั้งโรคอันเนื่องมาจากการทำงานของพนักงาน และวิธีป้องกันและรักษาโรคอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานของพนักงาน อาทิ โรคระบบทางเดินหายใจ และโรคที่เกิดจากการนั่งปฏิบัติงานเป็นเวลานาน เป็นต้น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 51/70



จิตรลดา สิงวรกุล

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. อาชีวอนามัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่พนักงานของโครงการ โดยเฉพาะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางอย่างเพียงพอ และควบคุมให้พนักงานที่ปฏิบัติงานใช้อุปกรณ์ เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก อย่างเคร่งครัด 	
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค การขนส่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง งานขนย้ายดิน/หินและวัสดุชั้นส่วนที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางงานก่อสร้างทางยกระดับ เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่จะมีรถบรรทุกทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่วิ่งเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณรถขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ จำนวน 40 เที่ยวต่อ/วัน รถบรรทุกเทคอนกรีต 105 เที่ยว/วัน รถบรรทุกพ่วง 32 เที่ยว/วัน เป็นต้น ซึ่งในการขนส่งด้วยรถขนาดใหญ่ และมีจำนวนเที่ยวค่อนข้างมากนั้น มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถบนถนนในแนวเส้นทางโครงการได้ ซึ่งถนนที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างประกอบด้วย ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงหมายเลข 32 (ช่วงไปพระนครศรีอยุธยา) และทางหลวงหมายเลข 1 (ช่วงไปอำเภอวังน้อย) อีกทั้ง ในช่วงที่มี 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดตั้งกรวยแฉ่งตั้งหรือหลักเขตเป็นแนวตลอด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ ประมาณ 30 เมตร ถ้าหากการก่อสร้างรुकล้ำผิวจราจรให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดหาคนมาให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เขตก่อสร้างบริเวณบริเวณจุดเปิดเกาะกลางและจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง โดยเวลากลางคืนและเวลาที่มีความสว่างน้อย ให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดตั้ง ไฟส่องสว่างและไฟกระพริบ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้ชัดเจน หรือจัดหาคนมาให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทาง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างอยู่ชิดติดผิวทางมาก จัดการติดตั้งป้ายจราจรจุดเปิดเกาะกลางและจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมไฟส่องป้ายหรืออุปกรณ์เครื่องหมายแจ้งจุดกลับรถ/จุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ล่วงหน้าก่อนถึงจุดเปิดเกาะกลางและจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ในระยะที่ปลอดภัย 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตลอดระยะเวลาในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ต้องมีการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมในการทำ Safety Audit ระหว่างก่อสร้าง เพื่อตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย ซึ่งกิจกรรมที่ต้องมี ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมในการทำ Safety Audit ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน - กิจกรรมการรื้อย้ายหรือระบบสาธารณูปโภค



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 52/70



จิตจรด ดั่งรังสิต

(นางสาวจิตจรดดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>การก่อสร้างโครงการต้องมีการปิดช่องจราจรข้างละ 1 ช่องจราจร บนทางหลวงดังกล่าว ส่งผลให้มีสภาพการจราจรที่ติดขัด เนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นและช่องจราจรที่ลดลง โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> • สำหรับพื้นที่ก่อสร้างมีขนาดความกว้างเพียงพอที่จะจัดพื้นที่สำหรับการเปิดเกาะกลางและจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ให้จัดอุปกรณ์แบ่งช่องจราจร เช่น กรวยยาง แผงตั้ง หรือแผ่นกั้น ทำการแบ่งช่องจราจรสำหรับการเปิดเกาะกลางและจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้รูปแบบการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างการก่อสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยโครงการจะดำเนินการตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมจราจรในงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวง และ Standard drawing for Highway design and construction ฉบับล่าสุดของกรมทางหลวง • กำหนดให้ต้องมีการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมในการทำ Safety Audit ระหว่างก่อสร้าง เพื่อติดตามตรวจสอบความปลอดภัยในการก่อสร้าง และกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การกำหนดแผนการก่อสร้างและควบคุมความปลอดภัย การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบ หรือกฎหมายความปลอดภัย การตรวจสอบหาสาเหตุการเกิดเหตุอันตรายต่างๆ และการให้ข้อเสนอแนะและฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น • ประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เช่น โรงพยาบาลภัทร-ธนบุรี โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ และโรงพยาบาลการุญเวช เป็นต้น ล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ จากโครงการ 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณเกาะกลางถนนพหลโยธินที่มีการก่อสร้างต่อมอโครงการทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงรังสิต – บางปะอินรวมระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • รวมอยู่ในงบประมาณค่าก่อสร้างของโครงการภายใต้สัญญาก่อสร้างของผู้รับเหมาก่อสร้าง



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 53/70



จิตรลดา ตังสุภังค์

(นางสาวจิตรลดา ตังสุภังค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีคนงานก่อสร้าง และผู้ใช้ทางได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยในหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ➢ ตู้ฟื้นการเต้นของหัวใจ ➢ เครื่องวัดความดันโลหิต ➢ ที่กดลิ้น ➢ ถุงมือสำหรับผู้ช่วยเหลือ เพื่อป้องกันมิให้ผู้ช่วยเหลือสัมผัสถูกเลือด อาเจียน สารคัดหลั่งต่างๆ ➢ ยาล้างแผล เช่น แอลกอฮอล์ และยาฆ่าเชื้อ เป็นต้น ➢ ผ้าทำแผลขนาดต่างๆ ➢ พลาสเตอร์เทปปิดแผลขนาดต่างๆ ➢ กรรไกรใช้ตัดผ้าก๊อชหรือตัดผ้า ➢ ผ้าสามเหลี่ยมคล้องแขน ➢ ผ้าปิดตาใช้สำหรับการบาดเจ็บที่นัยน์ตา ➢ เข็มกลัดเพื่อใช้ติดผ้าสามเหลี่ยม ผ้าคล้องคอ ผ้ายัด ➢ สำลี ไม้พันสำลีเพื่อใช้สำหรับทายาล้างแผลรอบๆ แผล ➢ ผ้ายัดสำหรับพันเมื่อเกิดการบาดเจ็บ ลดการบวม ลดการเคลื่อนไหว หรือใช้พันยึดกับอุปกรณ์อื่นๆ เพื่อตามกระดูก ➢ ไฟฉายส่องสว่าง ➢ ถุงพลาสติกสำหรับใส่เศษขยะ เช่น ผ้าเปื้อนเลือด เป็นต้น 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 54/70



จิตรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีรถกระบะมีหลังคาที่มีเตียงสำหรับเคลื่อนย้ายนำส่งผู้บาดเจ็บ/พนักงาน/คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุเพื่อนำส่งโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยยานพาหนะดังกล่าวต้องจอดอยู่บริเวณสำนักงานโครงการที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างที่มีทางเข้าออกสะดวก และกำหนดให้ใช้เฉพาะกรณีเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเท่านั้น • ติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะทางแยก สะพาน และทางเบี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ➢ ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร ➢ ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้างมีการลดช่องจราจรและขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 55/70



จิตรลดา ดังสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ➢ ที่ระยะ 50 และ 100 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบที่ต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ➢ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวย วางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร ➢ แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวก่อสร้าง ➢ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง ➢ กำหนดป้ายจราจรที่ใช้งานก่อสร้าง ดังตารางที่ 1 ➢ กำหนดการติดตั้งอุปกรณ์จราจรใช้ในพื้นที่ ดังตารางที่ 2 • การกำหนดมาตรการในการบริหารพื้นที่การก่อสร้างจะมีการจัดสรรพื้นที่ก่อนถึงพื้นที่ พื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่เลยบริเวณก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีการแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advanced Warning Area) เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญมากเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ในการรับข่าวสาร การเตือนล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง หรือบริเวณที่มี 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 56/70



จิตรลดา ดิทรสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดิทรสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ผิวจราจร โดยมีระยะการติดตั้งป้ายล่วงหน้าจะมีความเหมาะสมตามความเร็วและประเภทถนนนั้นๆ เพื่อให้ผู้ใช้ถนนมีระยะเพียงพอในการรับรู้และเข้าใจเครื่องหมายจราจร ในการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรต่างๆ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงความเร็วการเบี่ยงช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transition Area) เป็นช่วงของถนนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากสภาพถนนปกติไปสู่ถนนสภาพถนนที่มีพื้นที่ปฏิบัติงานก่อสร้างมีทั้งการลดช่องจราจรหรือเบี่ยงการจราจร ทำให้จะต้องมีการควบคุมการจราจรในช่วงนี้ด้วยเครื่องหมายจราจรทั้งป้ายและผิวทาง ท้ายไปจะมีการเพิ่มการใช้อุปกรณ์จราจรอื่น ๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นในด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการจราจร โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเกี่ยวข้องกับความเร็วของยานยนต์และประเภทของสถานที่เป็นตัวกำหนดระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) เพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรอย่างปลอดภัยมีการกำหนดตามชนิดของการเบี่ยงจราจร ซึ่งต้องจัดให้มีระยะสอบเข้าที่เหมาะสม ➢ พื้นที่ปฏิบัติงาน (Activity Area) เป็นพื้นที่กำลังปฏิบัติงานก่อสร้างมีทั้งคนงานและเครื่องจักรทำงานอยู่เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและผู้ใช้ถนน จะมีการกำหนดพื้นที่กันชน (Buffer Space) และพื้นที่ก่อสร้าง (Work Space) โดยพื้นที่กันชน (Buffer 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 57/70



จิตวต จิตรศักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>Space) มีไว้เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุให้กับผู้ปฏิบัติงานและผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักเข้ามาชนกับผู้ปฏิบัติงานหรือกองวัสดุ มีพื้นที่กันชนทั้งตามแนวยาว (Longitudinal Buffer Space) และตามขวาง (Lateral Buffer Space) พิจารณาจากทิศทางการจราจรเป็นหลัก ระยะกันชนตามยาวจะพิจารณาโดยใช้ระยะหยุดเป็นเกณฑ์ ซึ่งก็จะขึ้นอยู่กับความเร็วจำกัด และระยะกันชนตามขวาง (พื้นที่ก่อสร้างขนานกับทิศทางการจราจร) ให้พิจารณาจากชนิดของอุปกรณ์กันแนวก่อสร้างว่ามีความปลอดภัยในระดับใด</p> <p>➢ พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง หลังป้ายสิ้นสุดการก่อสร้างควรติดตั้งเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ เช่น ป้ายกำหนดความเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับรู้ถึงการกลับสู่การใช้งานปกติของถนน โดยมีระยะการเบี่ยงจราจร (Taper) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรกลับสู่สภาพการจราจรปกติ มีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบควบคุมความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถยนต์ของโครงการไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่วิ่งผ่านแหล่งที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ รวมทั้งบริเวณทางแยกและจุดตัดต่างๆ รวมถึงกฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจร 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 58/70



จิตรลดา อิงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ พนักงานขับรถยนต์ รวมทั้งพนักงานทั่วไปที่จะใช้รถยนต์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อทราบกฎระเบียบการควบคุมความเร็ว กฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจร • ในกรณีที่พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ กำหนดให้มีการลงโทษตามขั้นตอน ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงานตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน • กำหนดให้รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และรถยนต์ของโครงการต้องติดสติ๊กเกอร์ระบุเป็นรถของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ซึ่งจะมีเบอร์เพื่อร้องเรียนในกรณีขับรถไม่สุภาพ หรือก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญ และความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยพนักงานขับรถที่ถูกร้องเรียนจะถูกลงโทษตามขั้นตอน ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน • จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ • ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดีเพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 59/70



จิตราสุดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตราสุดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • หากจำเป็นต้องปิดถนนในช่วงก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับถนนเดิม ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว โดยจะต้องจัดทำให้แล้วเสร็จก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างเพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไปมาระหว่างสองข้างทางโครงการได้ในระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อนถึงเขตก่อสร้างอย่างน้อย 1 กิโลเมตร และตลอดแนวด้านข้างของงานก่อสร้าง ด้านที่ติดกับช่องจราจรเดิมให้จัดตั้งกรวย แผงกั้นหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราวเป็นแนวตลอด และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่แล่นผ่านไปมาบนทางหลวงในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะทางเชื่อมทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชน • ตรวจสอบสัญญาณไฟกระพริบ/สัญญาณไฟเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างทุกครั้งก่อนใช้งาน หากพบว่าสัญญาณไฟกระพริบ/สัญญาณไฟเตือน/แบตเตอรี่ไม่สามารถใช้งานได้ เช่น ไฟเสีย/ดับ แบตเตอรี่หมด ให้แก้ไขให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ เพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ • ประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง และไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่รับผิดชอบในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการทั้งจังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ • จัดอบรมพนักงานเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน เมื่อทำงานใกล้สายไฟฟ้าแรงสูงก่อนเข้าปฏิบัติงาน 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 60/70



(นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์กำหนดระยะปลอดภัย (Goal Post) ในบริเวณใกล้พื้นที่ก่อสร้างโดยเฉพาะจุดตกท่อน้ำของสายไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสังเกตได้ว่าการเคลื่อนที่ของเครื่องจักรจะไม่สูงกว่าระยะปลอดภัย • ติดตั้งตาข่ายกันเศษวัสดุตกหล่นใต้โครงสร้างทางยกระดับระหว่างดำเนินการก่อสร้าง • จัดหาอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลให้เพียงพอกับคนงานที่ทำงานที่เสี่ยงจากการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ตัวอย่างเช่น <ul style="list-style-type: none"> ➢ หมวกแข็ง ➢ แวน/แว่นกันลมและฝุ่น รวมทั้งที่กำบังด้านข้าง เพื่อกันวัตถุกระเด็น สะเก็ดไฟ เศษชิ้นเหล็ก ลวดเหล็ก ➢ หน้ากากกันฝุ่น เมื่อเกิดฝุ่นขึ้นจากการเลื่อย งานเหล็ก เป็นต้น ➢ หน้ากากป้องกันแสง จากเครื่องเชื่อมโลหะ ➢ เครื่องตัดไฟ สำหรับอุปกรณ์ทั้งหมดเป็นต้น ➢ รองเท้านิรภัย และรองเท้าบูท ➢ Ear Plug หรือ Ear Muff ให้แก่คนงานที่ทำงานกับเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงดัง ➢ ถุงมือ (ทำด้วยผ้ากันร้อน) สำหรับใช้งานในการเคลื่อนย้ายโลหะ หรือไม้ ทั้งยังป้องกันมือไม่ให้เกิดแผลและความร้อนหรือวัตถุมีคมเมื่อจำเป็น ➢ เครื่องป้องกันแขนและขา เมื่อจำเป็นต้องป้องกันจากของมีคมและผิววัตถุที่มีคม เป็นต้น 	



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 61/70



จิตจรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดอบรมให้ความรู้ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม รวมถึงข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมสำหรับพนักงานตามลักษณะงานและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนเช่น ระบบความปลอดภัยในที่ทำงานการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและวิธีการปฏิบัติที่ปลอดภัยในแต่ละลักษณะงาน เป็นต้น 	
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> สำหรับรูปแบบโครงการที่แล้วเสร็จจะมีรูปแบบเป็นทางยกระดับ ซึ่งประชาชนไม่สามารถเดินข้ามไปมาได้เหมือนเช่นทางหลวงแผ่นดิน ดังนั้นเมื่อโครงการแล้วเสร็จส่งผลให้การคมนาคมสะดวกยิ่งขึ้น เนื่องจากมีการแบ่งทิศทางจราจรอย่างชัดเจน อีกทั้งรูปแบบถนนได้ออกแบบตามมาตรฐานทางหลวงซึ่งจะมีความปลอดภัยในด้านการสัญจรสูง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาเส้นทางและดูแลสภาพถนนอย่างสม่ำเสมอและซ่อมแซมทันทีเมื่อพบว่าการชำรุด จัดหาสัญญาณเตือนความปลอดภัยและระบบแสงสว่าง (ถ้าจำเป็น) ให้พอเพียงในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงรักษาเส้นทาง จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันตกลงบนพื้นถนน 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
13. ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ จะมีการปิดช่องจราจร 2 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) คือเส้นทางขาเข้ากรุงเทพมหานคร 1 ช่องจราจร และเส้นทางที่ไปอยุธยา 1 ช่องจราจร เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการก่อสร้าง ดังนั้นกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรติดขัดจากการปิดกั้นช่องทางเดินรถเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทางได้ดังนั้นจึงกำหนดให้ผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบในด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการจราจรในช่วงเวลาก่อสร้าง 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 62/70



จิตรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ผู้ใช้ทาง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำแผนจัดจราจรช่วงการก่อสร้างที่ตรงกับพระราชทานปริญญาบัตรของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ไปหารือล่วงหน้ากับทางมหาวิทยาลัยล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน เพื่อเตรียมการจัดจราจรให้มีความเหมาะสมกับพระราชทานปริญญาบัตรของมหาวิทยาลัย การประชาสัมพันธ์ต่อผู้ใช้ทางต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทางได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ และรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้ ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า 	
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อผู้ใช้ทางอย่างชัดเจนโดยเฉพาะผู้ที่เดินทางบนถนนตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากความเร็วในการเดินทางที่เพิ่ม และค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันที่ลดลง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบในด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายเตือนในระยะ 1 กิโลเมตรเป็นอย่างต่ำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

๖๖๖

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 63/70



จิตรลดา ดำรงศักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงศักดิ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ผู้ใช้ทาง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง • จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันตกลงบนพื้นถนน 	
14. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <p>จากผลการประเมินระดับเสี่ยงในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง พบ แหล่งศิลปกรรม มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน 7 แห่ง ได้แก่ ศาลหลวงปู่ห้วย วัดคุณหญิงส้มจีน ด่านโพธิ์และศาลพระพรหมชุมชนตลาดประตูน้ำพระอินทร์ ศาลเจ้าพระอินทร์ มูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ และมัสยิด-อาลีเยลฆอลิบน์ ส่วนคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ไปจนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง • ทำการฉีดพรมน้ำโดยพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของถนนพหลโยธินอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากเศษดินต่างๆ ที่ขุดออกจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อมอทางยกระดับ • จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง • ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกขนส่งดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้มิดชิดตลอดเส้นทางขนส่ง เพื่อป้องกันการตกหล่นและฟุ้งกระจายของดินจากรถบรรทุก • ซ่อมบำรุงและดูแลให้เครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในพื้นที่ยกก่อสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอเพื่อควบคุม หรือลดการปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์เครื่องจักรต่างๆ • ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างในเขตทางบริเวณที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรมทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ วัดคุณหญิงส้มจีน มูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ และมัสยิดอาลีเยลฆอลิบน์ ส่วนบริเวณศาลหลวงปู่ห้วย ด่านโพธิ์และศาลพระพรหม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี

วิจิตร

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 64/70



จิตจรด อิงสุภกิจ

(นางสาวจิตจรดลา ดำรงสุภกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)		<p>ชุมชนตลาดประตุน้ำพระอินทร์ และศาลเจ้าพระอินทร์เป็นเพียงสถานที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชุมชน ไม่ได้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และไม่มีผู้อยู่อาศัย จึงพิจารณาไม่ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณดังกล่าว</p> <ul style="list-style-type: none"> • กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ตั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้าประสานงานกับแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อแจ้งรายละเอียดของลักษณะกิจกรรมการก่อสร้าง และวิธีป้องกันผลกระทบด้านเสียงที่เกินค่ามาตรฐาน • หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง • กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ่ายรูปอาคารที่สำคัญของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ตัวแทนของแหล่งศิลปกรรมเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุดเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับ ความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน • วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง โดยหลีกเลี่ยงเส้นทางของถนนที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม • หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง 	

.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 65/70



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางของประชาชนที่จะไปยังแหล่งศิลปกรรม ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการจัดทำทางเบี่ยง และจัดทำป้ายบอกตำแหน่งแหล่งศิลปกรรมเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังแหล่งศิลปกรรมได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องทำการปรับปรุงเส้นทางที่อาจได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างให้เรียบร้อยก่อนเปิดดำเนินการโครงการ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลการศึกษาในระยะดำเนินการ พบว่า ศาลหลวงปู่หวาย และมูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน มีค่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน ส่วนคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยตามมาตรฐาน Richter และ Meiser โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อทุกประเภทอาคาร ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง จะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับและลงโทษยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) ที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันมลพิษทางอากาศที่อาจกระทบต่อประชาชนที่มายังแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบริเวณเลนในของถนนพหลโยธินที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม 1 แห่ง คือ มูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน โบนี ส่วนบริเวณศาลหลวงปู่หวายเป็นเพียงสถานที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชุมชน ไม่ได้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และไม่มีผู้อยู่อาศัย จึงพิจารณาไม่ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในบริเวณดังกล่าว กรมทางหลวง ต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้เส้นทางและตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันแรงสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่เกินค่ามาตรฐานไปกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 66/70



จิตจรดา ดำรงสุกัจ

(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกัจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

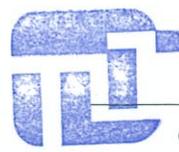
แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวง ต้องเข้าตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุดเสียหายให้กลับมาอยู่ในสภาพที่ดีไม่ก่อให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อรถยนต์กับผิวทาง เพื่อป้องกันแรงสั่นสะเทือนไปกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง 	
15. ด้านสุนทรียภาพ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง การก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีต โรงผสมแอสฟัลต์คอกอนกรีต และโรงซ่อมเครื่องจักร การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การดำเนินการของโรงหล่อคอนกรีต โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานก่อสร้างต่อม่อฐารากงานเชื่อมต่อโครงสร้างทางยกระดับ งานขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ฯลฯ ทำให้สภาพพื้นที่ก่อสร้างเปลี่ยนแปลงไปจากพื้นที่โล่งว่างในบริเวณเกาะกลางถนนกลายเป็นทัศนียภาพของพื้นที่ก่อสร้างที่มีความสกปรกเลอะเทอะ ระเกะระกะไม่น่าดู อย่างไรก็ตามเนื่องจากการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วงๆ แต่ละช่วงใช้เวลาสั้นๆ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นผลกระทบในภาพรวมจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการรื้อย้ายอาคารสำนักงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างรวมถึงการกำจัดถังบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่อยู่บริเวณใต้ดินให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ก่อนเริ่มเปิดดำเนินการ กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมารักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ได้ออกแบบไว้ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินโครงการ ซึ่งได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการปลูกต้นไม้บริเวณทางเท้าทั่วไป ประกอบด้วย ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดินรอบโคนต้น เพื่อให้ร่มเงาทุกระยะ 6 เมตร การดำเนินการปลูกต้นไม้บริเวณทางเท้าบางช่วงที่จำเป็นต้องมีเสาทางยกระดับอยู่บนทางเท้า จะใช้ต้นทรงบาตล ไม้ฟิลิปปินส์จิ้ง หมากผู้ หมากเมีย หางกระรอกแดง และหนวดปลาชุก โดยดำเนินการบนทางเท้าบางช่วงที่จำเป็นต้องมีเสาทางยกระดับอยู่บนทางเท้า โดยจัดเป็นลักษณะสวนหย่อมระหว่างช่วงเสาและมีน้ำนังสนาม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

จิวิ

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 67/70

 **จิตรลดา วิศวกรรม**
 (นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ด้านสุนทรียภาพ (ต่อ)		<p>ได้ต้นไม้เป็นระยะ โดยตำแหน่งที่จะดำเนินการปลูกต้นไม้ในลักษณะนี้ได้แก่ บริเวณทางเท้าประมาณ กม.35+044 ถึง กม.35+474 กม. 36+270 ถึง กม.36+350 กม.43+318 ถึง กม.43+358 และ กม. 44+622 ถึง กม.44+730</p> <p>➢ บริเวณเกาะกลางถนนพหลโยธินกำหนดให้มีการปลูกต้นไม้ตลอดแนว โดยใช้พันธุ์ไม้ที่สูงพุ่มแนวขอบ Barrier และไม่ต้องการการดูแลรักษามาก โดยปลูกต้นพุทธรักษา และบริเวณเกาะแบ่งทางหลักกับทางขนานปลูกต้นโกสน</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านทัศนียภาพตั้งอยู่ใกล้เขตทาง ได้แก่ วัดคุณหญิงสัมพันธ์ (ตติริมถนนพหลโยธินห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 83 เมตร) มูลนิธิพุทธธรรมบางปะอิน (ตติริมถนนพหลโยธินห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 64 เมตร) มัสยิดเราะฮ์มานียะฮ์ (ตติริมถนนพหลโยธินห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 86 เมตร) และ มัสยิดอาลีอัลฆอลิบน์ (60 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ) ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการมีโครงสร้างขนาดใหญ่และสูงมาตั้งอยู่ประชิด ลดความโดดเด่นของอาคารโบราณสถานเล็กน้อย ดังนั้นผลกระทบยังอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาต้นไม้บริเวณที่ปลูกไว้บริเวณทางเท้า และบริเวณเกาะแบ่งกลาง มีการบังคับใช้กฎหมายห้ามการทิ้งขยะภายในเขตทาง เพื่อป้องกันความสกปรกเลอะเทอะ รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณาสองฟากแนวถนนโครงการ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาทางด้านทัศนียภาพ ดูแลรักษาทัศนียภาพบริเวณพื้นที่บริการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 68/70



จิตจรลดา ดิงวงศ์กิจ

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1

แสดงป้ายจราจรในแต่ละพื้นที่ก่อสร้าง

โซน 4 พื้นที่สิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area)	โซน 3 พื้นที่ก่อสร้าง (Activity Area)	โซน 2 พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transition Area)	โซน 1 พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advance Warning Area)
<p>ตำแหน่ง: ก่อสร้าง</p> <p>ประเภทของป้าย: ป้ายแนะนำ</p>	<p>ตำแหน่ง: ก</p> <p>ประเภทของป้าย: ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร</p>	<p>ตำแหน่ง: ข</p> <p>ประเภทของป้าย: ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร</p>	<p>ตำแหน่ง: ก1, ก2, ก3*</p> <p>ประเภทของป้าย: ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร</p>

จิราดา
 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
 หน้า 69/70

จิตจรลดา ดำรงสุภักดิ์
 (นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุภักดิ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

แสดงอุปกรณ์จราจรในแต่ละพื้นที่ก่อสร้าง

ตารางที่ 2

โซน 4 พื้นที่สิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area)	โซน 3 พื้นที่ก่อสร้าง (Activity Area)	โซน 2 พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transition Area)	โซน 1 พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advance Warning Area)

๕๒

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2565
หน้า 70/70



จิรชธา ดิมาศกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด