



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2-486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี  
กรุงเทพ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่  
เขตบางแค กรุงเทพ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

เสนอโดย



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตุลาคม 2567



**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

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

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

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

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

จัดทำโดย : บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

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


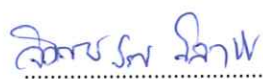




หนังสือรับรอง  
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ

วันที่ 10 ตุลาคม 2567

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

- ( ) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. \_\_\_\_\_  
( ) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. \_\_\_\_\_  
( ✓ ) ประจำเดือน กันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้







เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายคุณสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

  
(นายพนัส กมลพนัส)  
กรรมการผู้จัดการ


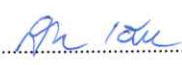







บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ  
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรัชชียา กมลพนัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	11	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	11	
3	นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
4	นางสาววราภรณ์ ม้วนทอง - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธาและทรัพยากรน้ำ)	วิศวกรงานทาง	543/48 ถนนเจริญสนิทวงศ์ แขวงบางขุนศรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 10700	8	
5	นายณฤพณ์ ภมรพล - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรระบายน้ำ	1/9 หมู่ที่ 8 ตำบลบางคูวัด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	8	
6	รศ.ดร.ไกรชาติ ตันตระการอาภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	8	



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ  
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษ	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต - วท.บ.(การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	8	
8	นายสัญญา เอี่ยมประเสริฐ - วท.บ.(วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วท.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้ที่ดิน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	8	
9	นายพนัส กมลพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
10	ว่าที่ รต.ดร.วิญญูพงศ์ เกลี้ยงช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม) - ศศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - พร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชานามัยสิ่งแวดล้อม และพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังคลาภิเษก เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	2	
11	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
12	นางสาวนันท์ ทงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
13	นางสาววรรณนิสา แม้นชัยภูมิ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ  
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	อนุสรณ์
14	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	ไตรภพ
15	นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการใช้ที่ดิน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	วิลาวรรณ
16	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	เกษณี วงศ์หาญ
17	นางสาวชลธิชา อ่อนนิมพลี - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ชลธิชา อ่อนนิมพลี



**การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม**  
**โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ**

**สารบัญ**

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	V
สารบัญภาพ	VI
<b>บทที่ 1      บทนำ</b>	
1.1      ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2      เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-4
1.3      วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-5
1.4      พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-6
1.5      ขอบเขตการศึกษา	1-6
<b>บทที่ 2      รายละเอียดโครงการ</b>	
2.1      สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1      รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2      รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-7
2.1.3      การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-9
2.2      สถานะโครงการ	2-12
2.3      สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-14
<b>บทที่ 3      การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</b>	
3.1      การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2      การทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	3-15
3.3      การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-21
<b>บทที่ 4      การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
4.1      เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2      การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.3      การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-35
4.4      การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	4-45

	หน้า
<b>บทที่ 5</b>	<b>การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>
5.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-4
5.2.1	ระดับเสียง 5-4
5.2.2	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5-13
5.2.3	การคมนาคม 5-19
5.2.4	เศรษฐกิจและสังคม 5-26
5.2.5	การใช้ประโยชน์ที่ดิน 5-68
<b>บทที่ 6</b>	<b>การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>
6.1	เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ 6-1
6.2	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 6-2
6.3	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 6-2
<b>บทที่ 7</b>	<b>สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ</b>
7.1	สรุปผลการดำเนินการ 7-1
7.1.1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 7-1
7.1.2	สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 7-2
7.2	ข้อเสนอแนะ 7-1
7.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ 7-5
7.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต) 7-5



## สารบัญภาคผนวก

## หน้า

ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
ภาคผนวก ข	หนังสือขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
ภาคผนวก ค	เอกสารการประชุมหารือ
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก จ	แบบสอบถามเศรษฐกิจ-สังคม
ภาคผนวก ฉ	ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน

## สารบัญตาราง

## หน้า

ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา	1-5
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-6
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-9
ตารางที่ 2.1-1	รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย นครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
ตารางที่ 2.1-2	ทางบริการของโครงการ	2-7
ตารางที่ 2.1.3-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ที่	2-10
ตารางที่ 2.2-1	สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง	2-13
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	3-3
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา	3-18
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-24
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))	4-3
ตารางที่ 4.2-2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))	4-4

## สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 4.3-1	แผนปฏิบัติการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))	4-35
ตารางที่ 4.4-1	การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม	4-46
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา	5-9
ตารางที่ 5.2.1-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา	5-10
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ	5-16
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ	5-22
ตารางที่ 5.2.3-2	ข้อมูลปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี	5-24
ตารางที่ 5.2.4-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม	5-26
ตารางที่ 5.2.4-2	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ	5-32
ตารางที่ 5.2.4-3	ตัวอย่างของกลุ่มผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล	5-38
ตารางที่ 5.2.4-4	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ	5-41
ตารางที่ 5.2.4-5	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-42
ตารางที่ 5.2.4-6	ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ของกลุ่มผู้นำชุมชน	5-43
ตารางที่ 5.2.4-7	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ต่อกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-45
ตารางที่ 5.2.4-8	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล	5-46
ตารางที่ 5.2.4-9	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-53
ตารางที่ 5.2.4-10	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-54
ตารางที่ 5.2.4-11	ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-55
ตารางที่ 5.2.4-12	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ ต่อกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อ	5-57
ตารางที่ 5.2.4-13	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	5-61
ตารางที่ 5.2.4-14	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	5-62
ตารางที่ 5.2.4-15	ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ของกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	5-64
ตารางที่ 5.2.4-16	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย	5-65



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.5-1	สัดส่วนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ
ตารางที่ 5.2.5-2	ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านการใช้ทางเข้าออกชั่วคราว
ตารางที่ 5.2.5-3	รายละเอียดทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาในการใช้งาน
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))
ตารางที่ 6.3-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))
ตารางที่ 7.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ที่ไม่ปฏิบัติ

## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ
รูปที่ 1.1-2	แนวเส้นทางก่อสร้างในปัจจุบัน
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 2.1.1-1	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
รูปที่ 2.1.1-2	รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรอง และทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-3	รูปแบบสะพาน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-4	รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.2-1	รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง
รูปที่ 2.1.2-2	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.3-1	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 5.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดรุจินดา
รูปที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดรุจินดา

## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.3-1	ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4
รูปที่ 5.2.4-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ
รูปที่ 5.2.4-2	ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 5.2.4-3	การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
รูปที่ 5.2.4-4	ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
รูปที่ 5.2.4-5	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
รูปที่ 5.2.4-6	ความคิดเห็นต่อโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
รูปที่ 5.2.4-7	การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย
รูปที่ 5.2.4-8	ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย
รูปที่ 5.2.5-1	แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562 บริเวณแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.5-2	แผนที่แสดงทางเข้าออกชั่วคราว
รูปที่ 5.2.5-3	แผนที่แสดงจุดสำรวจความคิดเห็นและทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาการใช้งาน

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง
ภาพที่ 5.2.4-1	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
ภาพที่ 5.2.4-2	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย ที่ได้เข้าทำการสำรวจ ข้อมูล
ภาพที่ 5.2.9-1	การสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ครั้งที่ 1 (วันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566)
ภาพที่ 5.2.9-2	สำนักงานชั่วคราว ที่พักคนงาน ที่อยู่ในเขตทาง บริเวณ กม.0+000
ภาพที่ 5.2.9-3	ที่พักคนงาน บริเวณนอกเขตทาง บริเวณ กม.3+900 ด้านซ้ายทาง



# บทที่ 1

## บทนำ

## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

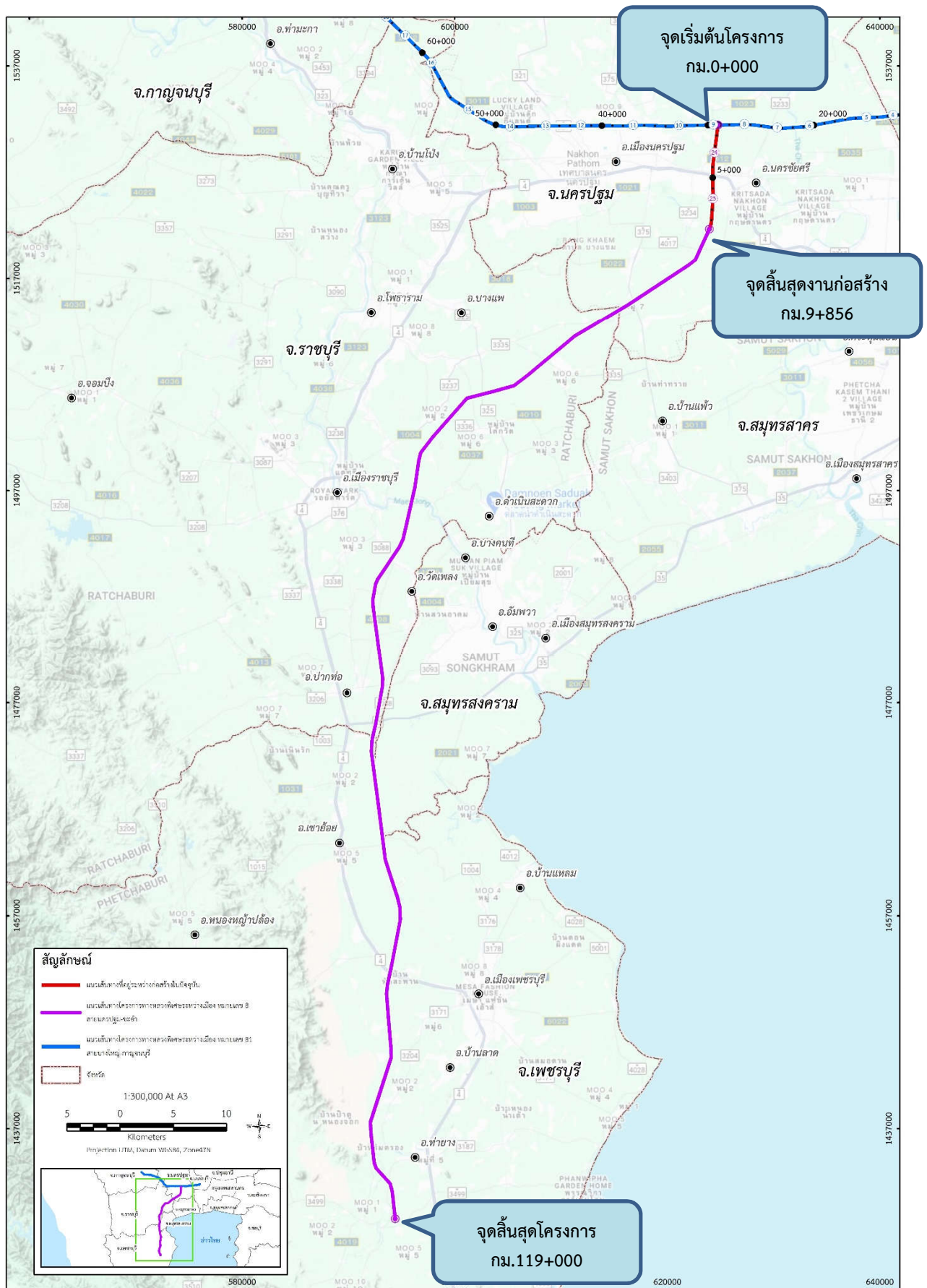
**โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8)** เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั่วประเทศ 13 เส้นทาง ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2540 เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเชื่อมโยงลงสู่จังหวัดในภาคใต้ ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม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

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

ในปีพ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางบางส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) (ดังรูปที่ 1.1-1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

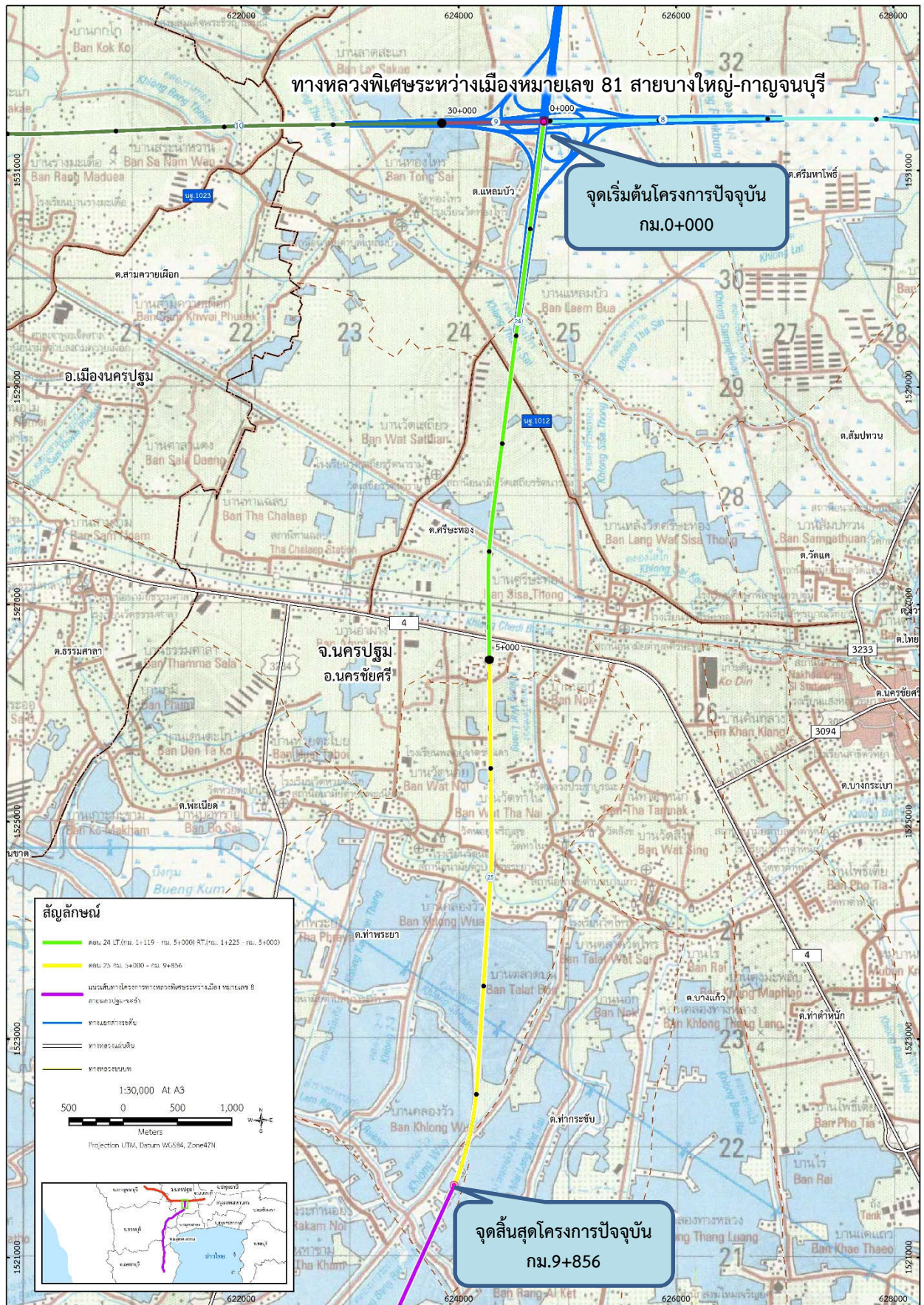
1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธา ของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ Spur line ออกเป็น 2 ตอน (รูปที่ 1.1-2) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) **แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ** ได้แก่ กม.5+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์คำวัฒตะก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 25” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2565



รูปที่ 1.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ





รูปที่ 1.1-2 แนวเส้นทางก่อสร้างโครงการปัจจุบัน



**1.2) แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง** ได้แก่ กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 24” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2559 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2562 และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 2 ครั้ง รวม 1,343 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 117 วัน และครั้งที่ 2 เป็นเวลา 1,226 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2568

**2) งานระบบ :** กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) โดย บริษัท พีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารประกอบ ที่อยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ได้แก่ ด้านเก็บค่าผ่านทางสี่พระทอง (เดิมคือ ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี) ซึ่งอยู่บริเวณ กม.5+500 ของเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)

ส่วนแนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ช่วงระหว่าง กม.9+855-กม.119+000 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม.9+855 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่าตันโพร้ ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว และอยู่ระหว่างรอการเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

## 1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้แจ้งให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีรายละเอียดของการติดตามตรวจสอบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เป็นส่วนหนึ่งของรายงานดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1.2.1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระหว่างที่ผ่านมา			
บริษัทที่ปรึกษา	เริ่มต้นสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	ตุลาคม พ.ศ.2559	ตุลาคม พ.ศ.2561	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	มีนาคม พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2566	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องในระหว่างดำเนินการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้แจ้งให้ บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2568 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน โดยมีขอบเขตของการติดตามตรวจสอบ และการจัดทำรายงานประกอบด้วย

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

### 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน

6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป

7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

## 1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัด นครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 8.737 กิโลเมตร ในครั้งนี้ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่รวม 10 ชุมชน ใน ตำบลแหลมบัว ตำบลศีระทอง และ ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (ตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1)

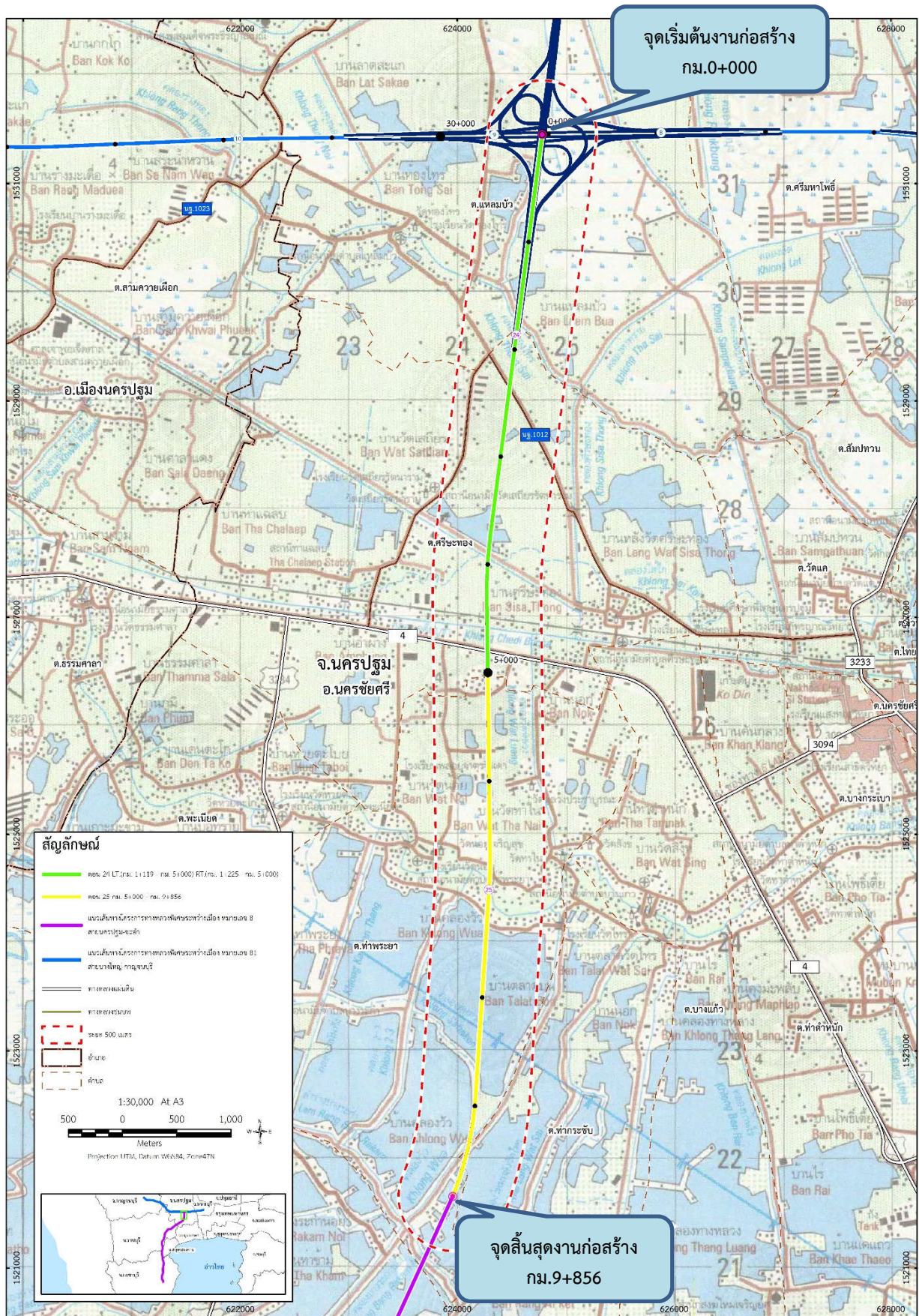
ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศีระทอง	หมู่ 1 บ้านศีระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท้าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 3 บ้านกลาง หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	10 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566

## 1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **รายการข้อกำหนด (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ **“ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564”** รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นใน การทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้





รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



**1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง:**

ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมถึงตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งที่ใช้และไม่ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขแผนการติดตามตรวจสอบ และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องสรุปผลออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลสนับสนุนไว้อย่างชัดเจน

**2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :**

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

**3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :**

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียดโดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรมประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

#### 4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ระดับเสียง <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>L_{eq}(1\text{ hr})^*</math></li> <li>• <math>L_{eq}(24\text{ hr})</math></li> <li>• <math>L_{dn}</math></li> <li>• <math>L_{90}</math></li> <li>• <math>L_{max}</math></li> <li>• <math>L_{eq}(8\text{ hr})^*</math></li> </ul>	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โรงเรียนพลอยจตุรจินดา (กม.6+091)</li> </ul>
2. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเกิดน้ำท่วมขัง</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ เดือน หากเกิด กรณีฝน ตกหนักให้ มีการ ตรวจสอบ ภายใน 24 ชม.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำท่อลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม</li> </ul>
3. การคมนาคม <ul style="list-style-type: none"> <li>• สภาพการชำรุดเสียหายของ เส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ ก่อสร้าง</li> <li>• สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณ จุดตัดกับถนนสายอื่น</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ เดือน	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทาง ขนส่งวัสดุ</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 323</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 324</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3453</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3081</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3084</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3394</li> </ul>
4. เศรษฐกิจและสังคม <ul style="list-style-type: none"> <li>• การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ</li> <li>• ผลกระทบและปัญหาที่ เกิดขึ้น</li> <li>• ความคิดเห็นและทัศนคติต่อ โครงการ</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>• กลุ่มผู้นำชุมชน</li> <li>• พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>• กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม</li> <li>• หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย</li> </ul>
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>• การใช้พื้นที่ในเขตทาง</li> <li>• ความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะ จากผู้ใช้ที่ดิน</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>• ทางเข้า-ออกชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ พื้นที่ เกษตรกรรม</li> </ul>

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

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

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันนั้นๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

## 5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

## บทที่ 2

### รายละเอียดโครงการ



## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

### 2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ** เป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีการควบคุมการเข้า-ออก และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าต้นโพธิ์ ตำบลท่าค้อย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน มีรูปแบบเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี สำหรับตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการในแผนที่ของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 แสดงดังรูปที่ 1.1-1

ลักษณะการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางสายใหม่ ซึ่งมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระดับพื้นรวมทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ อาคารระบายน้ำ และท่อลอด

#### 2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

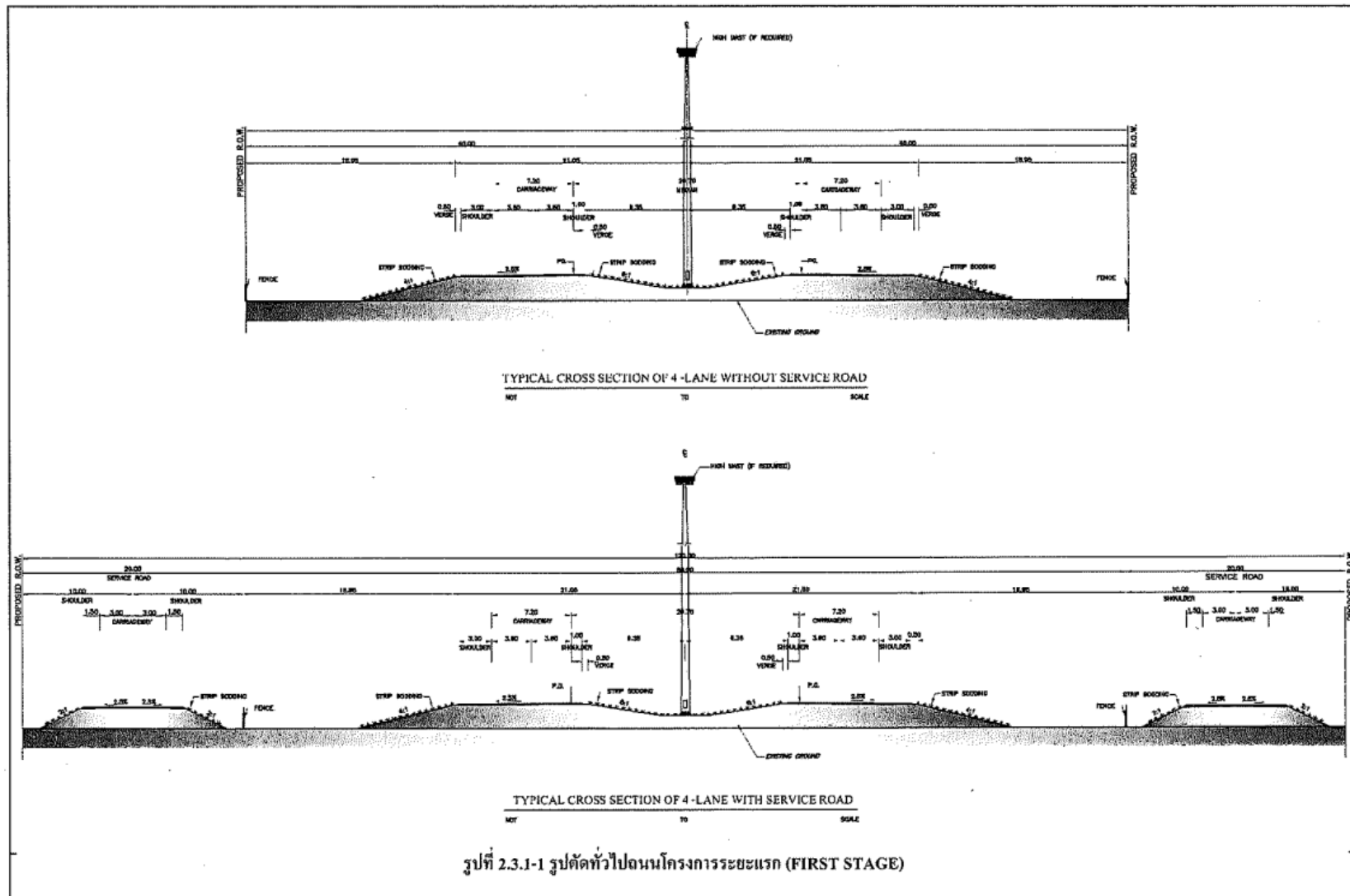
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ** ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur line)) สามารถสรุปรายละเอียดรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังนี้

##### 1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

แนวเส้นทางก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ครั้งนี้ ซึ่งมีจุดเริ่มต้น ที่บริเวณ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี โดยแนวเส้นทาง ช่วง กม.0+000 ถึง กม.1+119 LT/ กม.1+225 RT เป็นส่วนหนึ่งของทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี ส่วนแนวเส้นทาง ช่วง กม.1+119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร จัดอยู่ในตอนที่ 1 ของแผนพัฒนาแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งได้มีการออกแบบรูปแบบการก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระดับพื้น จำนวน 2 รูปแบบ คือ (รูปที่ 2.1.1-1)

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

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



รูปที่ 2.1.1-1 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

## 2) ทางแยกต่างระดับ

### 2.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีทางแยกต่างระดับ รวมทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้ (ตำแหน่งของทางแยกต่างระดับและรูปแบบตามแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 2.1.1-4 และรูปที่ 2.1.1-5)

**2.1.1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302) :** เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 9 ด้านตะวันตก โดยเป็นการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางใหญ่เดิม ให้มีรูปแบบเป็นสะพานในทิศทางจากถนนรัตนธิเบศร์ไปสู่แนวเส้นทางโครงการ และออกแบบเป็น Directional Ramp สำหรับรถเลี้ยวขวาเข้า-ออก จากเส้นทางโครงการเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ด้านทิศตะวันตก และมีด่านเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณ กม.2+750

**2.1.2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3323 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอนครชัยศรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

**2.1.3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Partial Clover leaf มีช่องวงเลี้ยวขวาแบบ Loop Ramps 2 ด้าน และแบบ Directional Ramp 2 ด้าน

**2.1.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3036 เพื่อเชื่อมเข้าสู่จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันออก โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

**2.1.5) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 321 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันตก โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

**2.1.6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3394 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

**2.1.7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081) :** เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3081 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

**2.1.8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324) :** เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 324 เข้าสู่ จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่บริเวณ กม.95+000

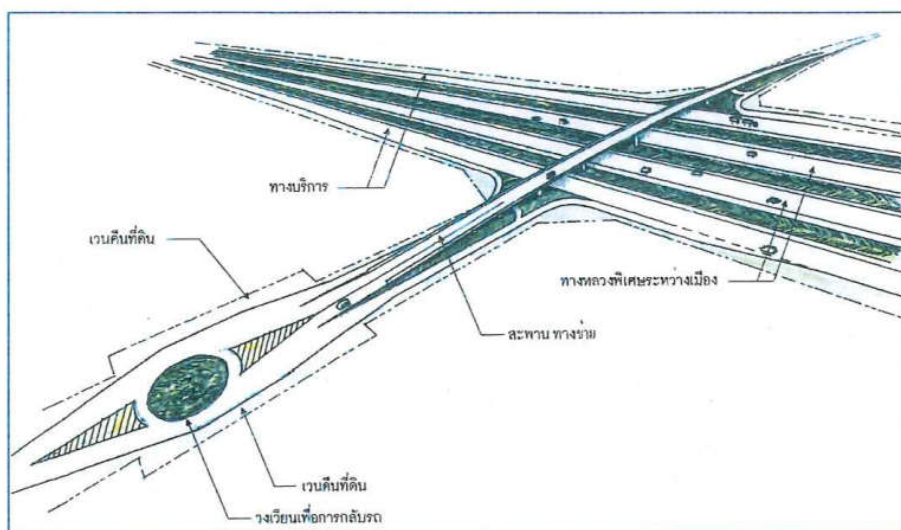
## 2) โครงสร้างสะพาน

**2.1) สะพานขนาดใหญ่ (Long Span Bridge) :** เป็นสะพานสำหรับทางแยกต่างระดับ ทางยกระดับทางข้าม และสะพานข้ามแม่น้ำ ถ้าคลองขนาดใหญ่ มีรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้โดยก่อสร้างสะพานเพิ่มตรงกลางอีก 1 ตัว

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

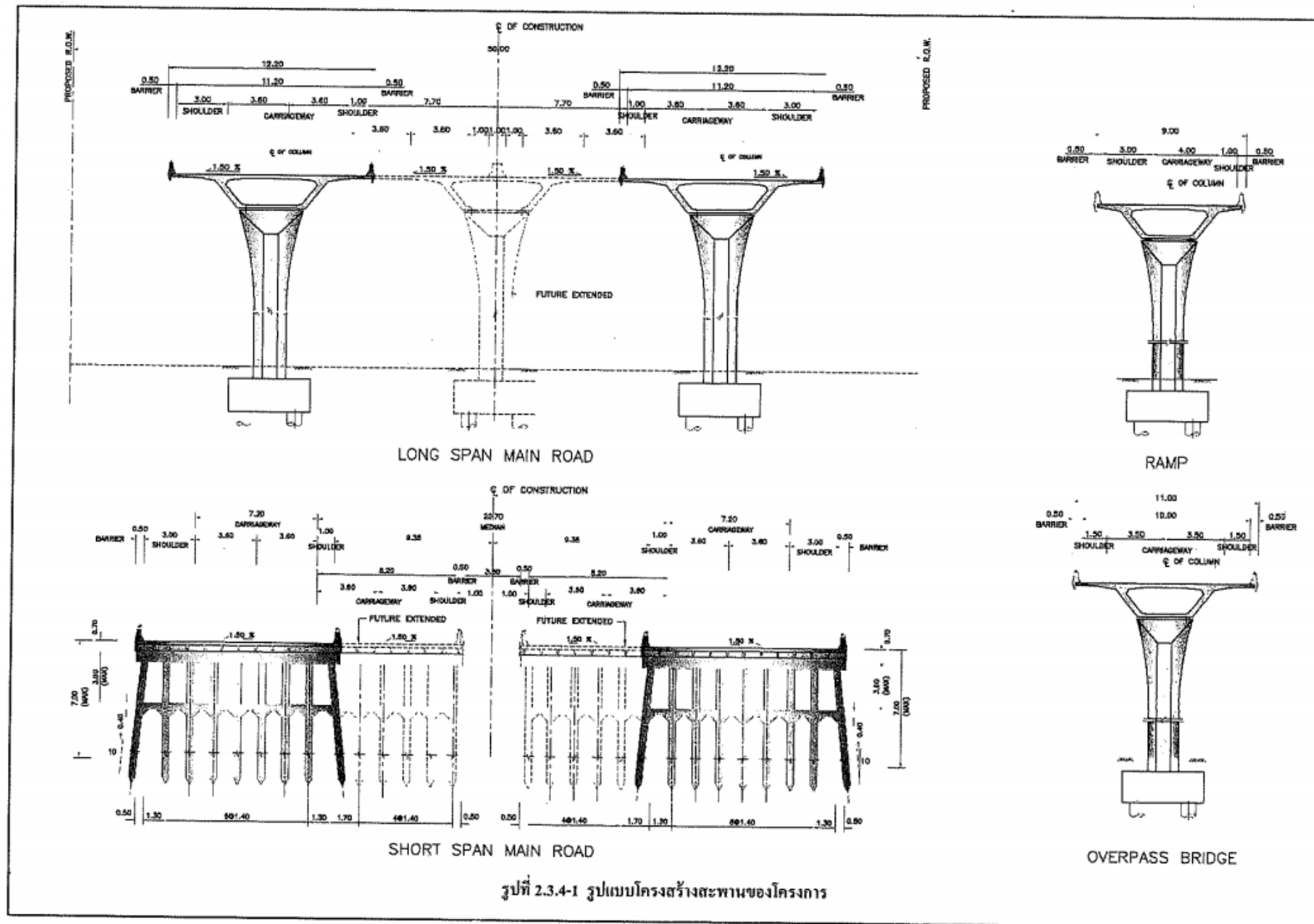
แนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีโครงสร้างสะพานทั้งสิ้น 5 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.1-1

ตารางที่ 2.1.1-1 รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	รายละเอียด	รูปแบบ
1.	ถนนโครงการฯ ยกระดับข้ามถนนท้องถิ่น		
1.1	กม.1+750	คลองท้องไทร / ถนนเลียบบคลองท้องไทร	สะพานขนาด 20 x 30 เมตร = 600 เมตร
1.2	กม.3+930 กม.4+500 กม.4+780	คลองชลประทาน คลองเลียบบทางรถไฟ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4	สะพานขนาด 50 x 30 เมตร = 1,500 เมตร
1.3	กม.6+760 กม.6+910 กม.7+175	คลองบางแก้ว ถนนเลียบบคลองบางแก้วฝั่งซ้าย ถนนเลียบบคลองบางแก้วฝั่งขวา	สะพานขนาด 16 x 30 เมตร = 480 เมตร
2.	ทางท้องถิ่นยกระดับข้ามถนนโครงการฯ		
2.1	กม.2+350	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3233	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร
2.2	กม.9+330	ถนนลาดยาง	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร



รูปที่ 2.1.1-2 รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรองและทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass)  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม





รูปที่ 2.1.1-3 รูปแบบโครงสร้างสะพาน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3) ทางลอด (Underpass) : กรณีทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม ลอดใต้แนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 2.1.1-4 โดยแนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000



รูปที่ 2.1.1-4 รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 3) ระบบระบายน้ำ

แนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีอาคารระบายน้ำรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สะพาน จำนวน 3 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.1-1

## 2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

### 1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป มีลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-1)

### 2) โครงสร้างสะพาน

2.1) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ : มีพื้นเป็นแบบลาดยาง (Asphalt) มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 11.75 เมตร และมีความกว้างรวมไหล่ทางเท่ากับ 12 เมตร มีโครงสร้างด้านล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-2) โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษทั้งสิ้น 1 แห่ง ได้แก่ กม.2+338 ทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ.1012 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 24

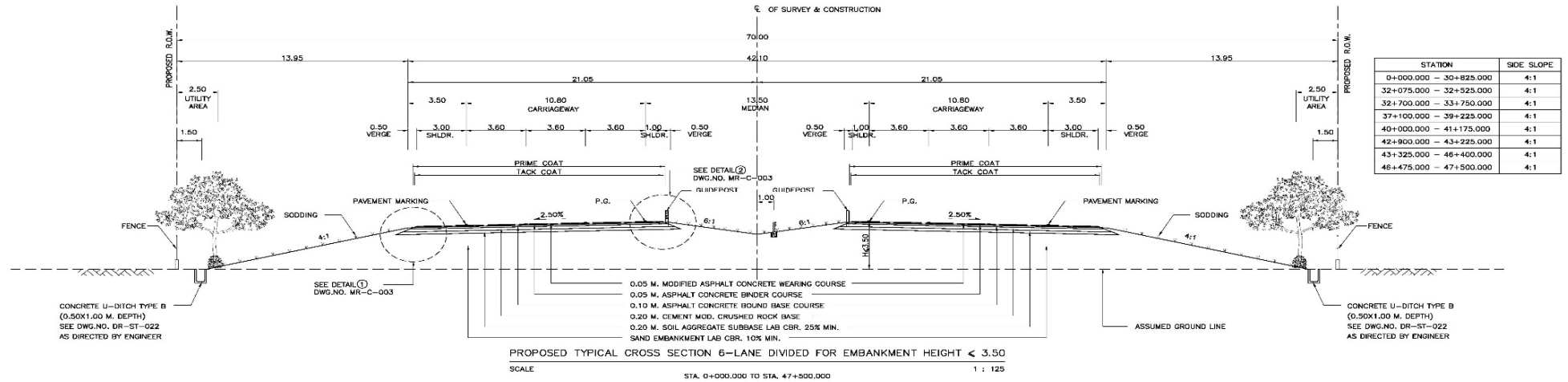
2.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) : รูปแบบโครงสร้างที่ใช้เพื่อข้ามทางหลวง รวมทั้งอุปสรรคต่างๆ ในแนวเส้นทาง โดยรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน / ทางหลวงท้องถิ่น รวม 3 แห่ง ได้แก่

- (1) กม.1+750 (ถนนเลียบคลองท้องไทร)
- (2) กม.4+780 (ทางหลวงหมายเลข 4)
- (3) กม.6+910 (ถนนเลียบคลองบางแก้วฝั่งซ้าย) และ  
กม.7+175 (ถนนเลียบคลองบางแก้วฝั่งขวา)

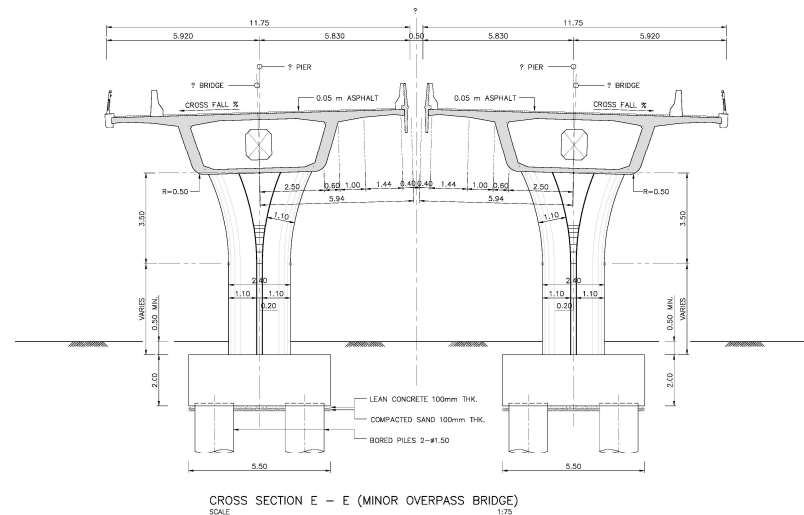
2.3) ทางลอด (Underpass) : มีการก่อสร้างทางลอดแบบท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000

2.4) ทางบริการ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้จัดให้มีทางบริการ เป็นระยะๆ รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.2-1

ตารางที่ 2.1.2-1 ทางบริการของโครงการ					
ตอนก่อสร้าง	Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
	กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
ตอน 24	2+145	2+807	LT	1+119	1+780
	0+000	1+453	RT	1+225	1+700
	0+000	2+144	LT	1+820	3+960
	0+000	2+181	RT	1+735	3+916
ตอน 25	0+423	1+613	RT	5+612	6+800
	0+000	1+555	LT	5+194	6+750



รูปที่ 2.1.2-1 รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง



รูปที่ 2.1.2-2 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

### 2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กม.0+000 ถึง กม.9+856) โดยสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเพิ่มความสะดวกสบายต่อประชาชนในพื้นที่ หรือผู้ที่สัญจรผ่านแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้ง เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย กรมชลประทาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวงชนบท โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.1.3-1 และตารางที่ 2.1.3-2



ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>1. รูปแบบทางหลวงโครงการ</b> 1.1 กรณีไม่มีทางบริการ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางปกติ 80 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
1.2 กรณีมีทางบริการ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีทางบริการข้างละ 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 120 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>2. โครงสร้างสะพาน</b> 2.1 สะพานขนาดใหญ่ มีรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้โดยก่อสร้างสะพานเพิ่มตรงกลางอีก 1 ตัว มีรายละเอียดดังนี้ 1) กม.1+750 ถนนเลียบริดจทางหลวง : ความสูงช่องลอดสะพาน 5.5 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน บริเวณ กม.0+446 ถึง กม.0+706 (Spur line) จาก 5.5 เมตร เป็น 6.0 เมตร	-	-
2) กม.2+338 ทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ.1012 : ความสูงช่องลอดสะพาน 4.65 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงของช่องลอดสะพาน บริเวณ กม. 2+350 จากเดิม 4.65 เมตร เป็น 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท	- เพิ่มความสะดวกในการสัญจรไป-มาของประชาชนบริเวณชุมชนดงตาล แยกวัดเสถียรรัตนาราม ตำบลศิระทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
3) กม.3+930 คลองชลประทาน กม.4+500 คลองเลียบริดจทางรถไฟ กม.4+780 ทางหลวงหมายเลข 4 ออกแบบ ระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามคลองชลประทาน และระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามทางรถไฟสายใต้ บริเวณ กม.4+590 (LT) ถึง กม.4+588 (RT) เท่ากับ 30 เมตร	บริเวณ กม.4+590 (LT) ถึง กม.4+588 (RT) : ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามคลองชลประทานจาก 30 เมตร เป็น 35 เมตร และปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามทางรถไฟสายใต้ บริเวณ ตำบลศิระทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม จาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน และการรถไฟแห่งประเทศไทย	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>2. โครงสร้างสะพาน (ต่อ)</b> 4) กม.6+910 (ถนนเลียบริมคลองบางแก้วฝั่งซ้าย) และ กม.7+175 (ถนนเลียบริมคลองบางแก้วฝั่งขวา)	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.2 สะพานขนาดเล็ก เป็นโครงสร้างสะพานตามแบบมาตรฐาน กรมทางหลวง ความยาวช่วงสะพาน (Span) ไม่เกิน 20.0 เมตร ความสูงไม่เกิน 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้ โดยขยายความกว้างของสะพานทั้งสองตัวเข้าด้านใน	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.3 ทางลอด กม.1+000 ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3. รูปแบบโครงสร้างอื่นๆ ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมจาก รายงาน EIA (ต่อ)	<b>ตอน 25</b> - ขอเพิ่มเติมเสาไฟฟ้าแบบเสากิ่ง บริเวณทางบริการ ช่วงกม.5+000 ถึง กม.9+856	- เพื่อให้ประชาชนบริเวณชุมชนท่าพญา และชุมชนท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม สามารถใช้ทางบริการในเวลา กลางคืนได้อย่างปลอดภัย	- เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ของประชาชนบริเวณชุมชนท่าพญา และชุมชนท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

## 2.2 สถานะโครงการ

ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธา ของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ Spur line ออกเป็น 2 ตอน (รูปที่ 1.1-2) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) **แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ** ได้แก่ กม.5+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ค้ำวตุถุก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 25” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2565

1.2) **แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง** ได้แก่ กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 24” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2559 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2562 และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 2 ครั้ง รวม 1,343 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 117 วัน และครั้งที่ 2 เป็นเวลา 1,226 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2568 มีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 คิดเป็นร้อยละ 96.781 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานที่วางไว้ ร้อยละ 88.878 อยู่ ร้อยละ 5.725

2) **งานระบบ** : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักพิงทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารประกอบ ที่อยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ได้แก่ ด้านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง (เดิมคือ ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี) ซึ่งอยู่บริเวณ กม.5+500 ของเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)

ตารางที่ 2.2-1 สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง							
ตอน	ช่วง กม.	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	นายช่างควบคุม การก่อสร้าง	ความก้าวหน้างาน (%) (ก.พ.67)			หมายเหตุ
				ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน	
ตอน 24	กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line)	บริษัท คริสเตียนและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)	นายวรวัฒน์ ยงสมบูรณ์	96.781	88.878	+5.725	-
ระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M)		บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	39.08	70.47	-31.39	-

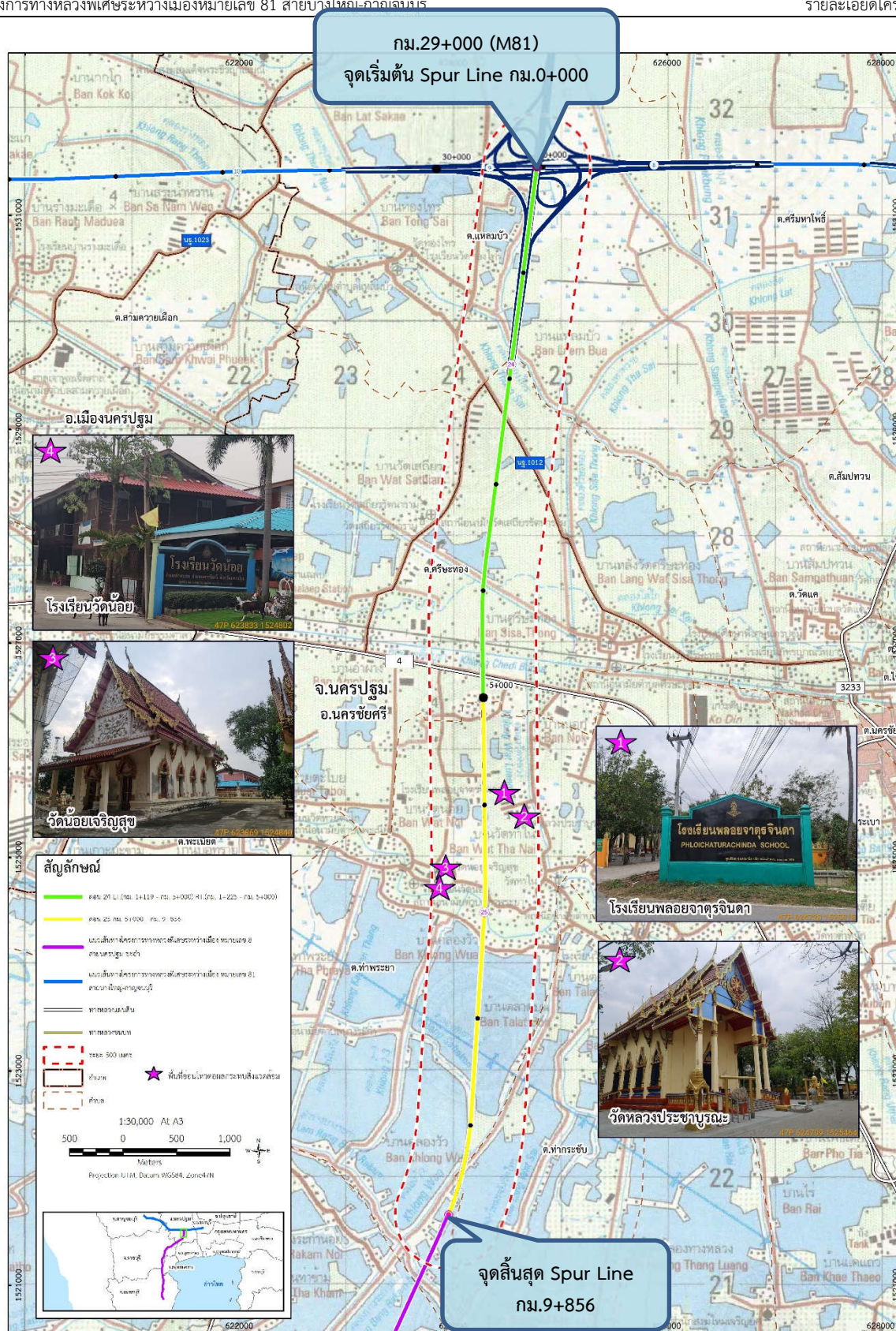


## 2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

มีจุดเริ่มต้นต่อกับบริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยเริ่มที่ช่วง กม. 1+119 LT., กม.1+225 RT. ถึง กม. 9+856 ระยะทางรวมประมาณ 8.737 กิโลเมตร ในพื้นที่ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีสภาพพื้นที่เป็นชุมชนสลับกับพื้นที่การเกษตร (ปลูกข้าว และทำไร่) และตัดผ่านคลองบางแก้ว ที่ กม. 7+000 โดยมีชุมชนรวมทั้งสิ้น 10 ชุมชน ดังนี้ (รูปที่ 2.3-2)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท้าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 3 บ้านกลาง หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	10 ชุมชน

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ วัดหลวงประชาบุรณะ โรงเรียนพลอยจาดูรจินดา และวัดน้อยเจริญสุข โดยไม่พบแหล่งโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว



รูปที่ 2.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ

## บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม  
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

## บทที่ 3

## การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

## 3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากรูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของ **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ** เพื่อเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของ**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี** ดังนั้น ในการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ จึงเป็นการทบทวน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ** ซึ่งจัดทำโดย บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2554 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก) ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

## 3.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องของการศึกษาเดิมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

## 3.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้นตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผล และให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

## 2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

- (1) ประเด็นการศึกษาต่างๆได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประเภททางหลวง ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร



ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2541 รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านการวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษาโดยเน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูลเพื่อนำไปประเมินและคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้หรือไม่ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ทั้งนี้ได้พิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ต้องมีความทันสมัย และไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

(2) รายละเอียดและความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องครอบคลุมประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย หลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ วัตถุประสงค์ พื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ ไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 3.1.3 ผลการศึกษา

ผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กม.0+000 ถึง กม.9+856) มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรตัววิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ แผนที่หน่วยดินและชุดดินของจังหวัด นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี ซึ่งจัดทำโดยกองสำรวจดิน กรมพัฒนาที่ดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ลักษณะและสมบัติของ กลุ่ม ชุด ดิน คุณสมบัติทางวิศวกรรมของชั้นดิน สภาพชั้นดิน และการสูญเสียดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>ความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน</li><li><b>เหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากรายงานราชการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะการก่อสร้างบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี</li><li>ระยะดำเนินการ : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกัน และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li></ul>	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำท่า ตามแนวเส้นทางโครงการ จากรายงานและเอกสารต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม จึงเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ</li></ul>	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในการพิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ออกแบบความกว้างช่วงสะพานให้มีความกว้าง 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางลำน้ำ รวมทั้งดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองในช่วงฤดูแล้ง</li><li>ระยะดำเนินการ กำหนดให้มีการเดิมวัสดุท้องน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะรอบตอม่อสะพาน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถลดผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li><li>ระยะดำเนินการ กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน โดยตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำ ในแม่น้ำแม่กลอง โดยดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก และหลังจากนั้น ดำเนินการทุก 5 ปี</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<div>▪ รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการจากรายงาน เอกสาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการได้</div>	<div>▪ จำนวน 10 สถานี ได้แก่</div> <div>(1) คลองบางแก้ว (กม.6+760)</div> <div>(2) คลองโคกพระ (กม.13+500)</div> <div>(3) คลองลัดชู (กม.38+860)</div> <div>(4) คลองขุด (กม.48+030)</div> <div>(5) แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+830)</div> <div>(6) คลองแควอ้อม (กม.55+500)</div> <div>(7) คลองบางนางสุญ (กม.59+650)</div> <div>(8) คลองขี้เหล็ก (กม.72+845)</div> <div>(9) คลองขวาง (กม.83+800)</div> <div>(10) แม่น้ำเพชรบุรี (กม.116+040)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดปี และเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ของชุมชน รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 9 ดัชนี ประกอบด้วย</div> <div>- อัตราการไหล</div> <div>- อุณหภูมิ</div> <div>- ความเป็นกรด-ด่าง</div> <div>- ความนำไฟฟ้า</div> <div>- สารแขวนลอย</div> <div>- ของแข็งละลาย</div> <div>- ทั้งหมด</div> <div>- ความสกปรกในรูปบีโอดี</div> <div>- น้ำมัน/ไขมัน</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานโยธา และแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง))</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากมีการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>▪ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>▪ ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน การก่อสร้างสะพาน ผลกระทบเรื่องน้ำเสียจากบ้านพักคนงาน และโรงซ่อมบำรุง</div> <div>▪ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบจากน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ พื้นที่บริการทางหลวง อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง และการชะล้างถนน</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ ในระยะดำเนินการ ครอบคลุมผลกระทบต่อน้ำผิวดินทั้งในด้านอุทกวิทยา และคุณภาพน้ำซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</div>	<div>▪ ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เช่น วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่พักคนงาน ควรจะอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมถึงกองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รึมน้ำพร้อมกัน เป็นต้น</div> <div>▪ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ที่สามารถบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นต้น</div> <div>▪ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบหลักเกิดจากตะกอนดิน และน้ำเสียจากโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดมุ่งเน้นลดปริมาณตะกอนที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ และลดการปนเปื้อนสารอินทรีย์</div> <div>สำหรับการหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุดเป็นมาตรการฯ ที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการต้องก่อสร้างทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ดังนั้น จึงควรปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสมโดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนักเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน</div>	<div>▪ ระยะก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+630) จำนวน 14 ดัชนี ประกอบด้วย ความลึกของน้ำ ความเร็วกระแส น้ำ อุณหภูมิ ความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ความนำไฟฟ้า ความสกปรกในรูปบีโอดี ออกซิเจนละลาย ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน ไนเตรท ฟอสเฟต โคลิฟอร์ม แบคทีเรีย และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ปิละ 4 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>▪ ระยะดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานีบริการทางหลวง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จำนวน 14 ดัชนีซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับใน ระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</div> <div>▪ มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดจากโครงการมีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมทั้งฤดูฝนและฤดูแล้ง</div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
4. อากาศและบรรยากาศ	<div><div>■ ใช้ข้อมูลอุณหิยมวิทยาจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี จากสถานีตรวจอากาศ นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี รายละเอียดข้อมูล ได้แก่ ความกดอากาศ อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ทิศนวิสัย ความเร็วและทิศทางลม ปริมาณน้ำฝน</div><div>■ รวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศของหน่วยงานต่างๆ ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ</div><div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้</div></div>	<div><div>■ จำนวน 10 สถานี ได้แก่ (1) รร.พลอยจตุรจินดา (2) วัดสะแกราย (3) วัดหลวงพ้อสดฯ (4) โรงเรียนวัดไผ่ล้อม (5) วัดท่าสุพรรณ (6) รร.วัดเกาะศาลพระ (7) สอ.ตำบลวันดาว (8) วัดห้วยหลวง (9) วัดโพธิ์เรียง (10) สอ.หนองน้ำถ่าย</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div></div>	<div><div>■ 5 ดัชนี ประกอบด้วย - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่รวมมีเทน (NMHC) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</div><div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำ ห ร้ บ นำ ไป ประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลมเพื่อสามารถนำไปใช้ในการประเมินผลกระทบได้อย่างชัดเจน</div></div>	<div><div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 2 ครั้ง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2550 (ฤดู ฝน) และ เดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง)</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.</div></div>	<div><div>■ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ - ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538 - ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 - ฉบับที่ 28 พ.ศ.2550</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการในขณะนั้น</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 ร่วมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานจากการตรวจวัด โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารของกิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (USEPA)</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้คาดการณ์ด้วยแบบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารจากยานพาหนะจากกรมควบคุมมลพิษ</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA และในระยะดำเนินการจากกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง จากัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ไม่เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้น</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้ดูแลรักษาดันไม้ให้อยู่ในสภาพที่ดี หากพบว่าดันไม้ตาย ต้องดำเนินการปลุกซ่อม/ปลูกเสริม รวมทั้งประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้วเป็ และเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีอนามัยตำบลวันดาว และสถานีอนามัยหนองน้ำถ่าย จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีอนามัยตำบลวันดาว และสถานีอนามัยหนองน้ำถ่าย จำนวน 6 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่รวมมีเทน (NMHC) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการตรวจวัดครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องทั้งช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน กิจกรรมช่วงก่อสร้างของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีคุณภาพอากาศจากการคาดการณ์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดสำหรับสถานีติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม สามารถเป็นตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง</div></div>	-



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. เสียง	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับเสียงตามแนวนถนนโครงการ จากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none"><li>ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>(1) รร.พลอยจตุรจินดา</li><li>(2) วัดสะแกราย</li><li>(3) วัดหลวงพ่อดฯ</li><li>(4) โรงเรียนวัดไผ่ล้อม</li><li>(5) วัดท่าสุพรรณ</li><li>(6) รร.วัดเกาะศาลพระ</li><li>(7) สอ.ตำบลวันดาว</li><li>(8) วัดห้วยหลวง</li><li>(9) วัดโพธิ์เรียง</li><li>(10) สอ.หนองน้ำถ้ำ</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 24 hr)</li><li>- ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>)</li><li>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (<math>L_{dn}</math>)</li><li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10, 50, 90 (<math>L_{10}</math> <math>L_{50}</math> <math>L_{90}</math>)</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 2 ครั้ง เป็นเวलगันยายน พ.ศ.2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาคการณ์ระดับเสียงอ้างอิงจากระดับเสียงสูงสุดของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างที่ระยะ 15 เมตร จากเอกสารของ Mackenzie L., Davis and David A. Cornwall (1991) เพื่อนำมาคำนวณค่าของระดับเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาคการณ์ระดับเสียงโดยใช้แบบจำลอง AAMA (The American Automobile Manufacturers Association) ที่ให้หลักการของ Federal Highway Model (FHWA) ได้อ้างอิงข้อมูลและมีวิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับการคาคการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งในระยะก่อสร้าง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ซึ่งให้ผลการคาคการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างทราบกำหนดกิจกรรมการก่อสร้าง และขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน ตรวจตราดูแลเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้อยู่ในสภาพดี ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ เป็นต้น</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>)ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (<math>L_{90}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (<math>L_{dn}</math>) โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 2 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>)ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (<math>L_{90}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (<math>L_{dn}</math>)โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีระยะเวลา และความถี่ในการตรวจวัดเพียงพอที่จะใช้ในการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้</li></ul>	
6. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none"><li>ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>(1) รร.พลอยจตุรจินดา</li><li>(2) วัดสะแกราย</li><li>(3) วัดหลวงพ่อดฯ</li><li>(4) โรงเรียนวัดไผ่ล้อม</li><li>(5) วัดท่าสุพรรณ</li><li>(6) รร.วัดเกาะศาลพระ</li><li>(7) สอ.ตำบลวันดาว</li><li>(8) วัดห้วยหลวง</li><li>(9) วัดโพธิ์เรียง</li><li>(10) สอ.หนองน้ำถ้ำ</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ดัชนี ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้างและมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 2 ครั้ง เป็นเวลาดำเนินการ 5 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>มาตรฐานระดับความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ ตามเกณฑ์ของ Reiher &amp; Meister Scale และมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งก่อสร้าง (DIN4150)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของสากลในขณะนั้น</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลจากการทำงานของเครื่องจักรหลักๆ (Construction Vibrations โดย Charles H. Dowding, Prentice Hall, 1996) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิด</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่พัฒนาโดย Transport and Road Research Laboratory ในประเทศอังกฤษ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ในระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อย ใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด ดำเนินการก่อสร้างระหว่างเวลา 08.00-17.00 เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี และ ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b>เนื่องจากผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li></ul>	

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิของโครงการต่างๆ ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none"><li>การเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิต</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางน้ำบริเวณโครงการได้</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>(1) คลองบางแก้ว (กม.6+760)</li><li>(2) คลองโคกพระ (กม.13+500)</li><li>(3) คลองลัดชู (กม.38+860)</li><li>(4) คลองขุด (กม.48+030)</li><li>(5) แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+830)</li><li>(6) คลองแควอ้อม (กม.55+500)</li><li>(7) คลองบางนางสุญ (กม.59+650)</li><li>(8) คลองขี้เหล็ก (กม.72+845)</li><li>(9) คลองขวาง (กม.83+800)</li><li>(10) แม่น้ำเพชรบุรี (กม.116+040)</li></ul></li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากสถานีดึงกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดปี และเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ของชุมชน รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 4 ดัชนีประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>- แพลกต์ตอนพีช</li><li>- แพลกต์ตอนสัตว์</li><li>- สัตว์หน้าดิน</li><li>- พันธุ์ไม้น้ำ</li></ul></li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง))</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากมีครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ และการทำฐานรากของสะพานและการตอกเสาตอม่อจะดำเนินการบริเวณริมตลิ่ง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางน้ำ</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนามโดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางน้ำ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เช่น วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่פקคนงาน ควรจะอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมถึงกองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รึมน้ำพร้อมกัน เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ที่สามารถบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นต้น</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+630) โดยดำเนินการตรวจวัด ความหลากหลายทางชีวภาพ แพลกต์ตอนพีช แพลกต์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ปีละ 4 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทั้งจากสถานีบริการทางหลวง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี โดยมีดัชนีตรวจวัดเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดจากโครงการมีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมทั้งฤดูฝนและฤดูแล้ง</li></ul>	-
8. ทรัพยากรป่าไม้	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจजनบไม้ในภาคสนาม</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือ และมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมตลอดพื้นที่โครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สภาพการใช้ที่ดินชนิดพันธุ์ไม้ ความหนาแน่นไม้ และปริมาตรไม้</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่สามารถแสดงให้เห็นถึงผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>วิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นต่อระบบนิเวศป่าไม้ โดยประเมินสถานภาพปัจจุบันของทรัพยากรป่าไม้ และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการอย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน รวมทั้งออกแบบทางยกระดับช่วงที่ผ่านป่าชายเลน ให้เว้นช่องว่างตรงกลาง เพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนได้ ปลุกต้นไม้ และจัดภูมิทัศน์ ในพื้นที่เขตทาง และพื้นที่บริการทางหลวงให้สวยงาม</li><li>ระยะดำเนินการ กำหนดให้ ดูแลรักษาดันไม้ให้สวยงาม</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้เป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสัตว์ป่าในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมตลอดพื้นที่โครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ชนิด ประเภท ความชุกชุม และสถานภาพของสัตว์ป่า</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงข้อมูลด้านทรัพยากรสัตว์ป่าได้อย่างชัดเจน</li></ul>	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>วิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นต่อทรัพยากรสัตว์ป่า โดยประเมินสถานภาพปัจจุบันของทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการอย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้หากพบสัตว์ป่า ควรยุติการก่อสร้าง เพื่อจับหรือดักสัตว์ป่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการ</li><li>ระยะดำเนินการ กำหนดให้ ดูแลรักษาด่านไม่ให้สวยงาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li></ul>	-
10. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสภาพโครงข่ายเชื่อมโยงกับแนวทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ปริมาณการจราจร สภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหาด้านการจราจร และโครงข่ายการคมนาคมในท้องถิ่น</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง พิจารณาผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจร ของประชาชนในท้องถิ่น ความคล่องตัวของสภาพการจราจร และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา พิจารณาผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจร การแบ่งเบาปริมาณการจราจรในโครงข่ายถนน การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต สภาพปัญหาจากการใช้ทางในปัจจุบัน ร่วมกับลักษณะโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li><li></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการใช้เส้นทาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนด้านจราจร หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงการจราจรหนาแน่น ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดทำและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่เหมาะสมตามแนวเส้นทางโครงการรวมถึงทางขึ้น-ลงต่างๆ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง เป็นต้น</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบด้านคมนาคมทางบก และคมนาคมทางน้ำที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
11. สาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นในพื้นที่โครงการ และตรวจสอบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายรวมถึงสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบสาธารณูปโภคบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>การจำหน่ายไฟฟ้ารวม การจำหน่ายไฟฟ้าสาธารณะ และจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า</li><li>พื้นที่จ่ายน้ำ ผู้ใช้น้ำ ปริมาณน้ำผลิตจ่าย และปริมาณน้ำผลิตจำหน่าย</li><li>จำนวนครัวเรือนที่ได้รับบริการด้านโทรคมนาคม</li><li>จำนวน ประเภท และตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค โดยการพิจารณาจากรูปแบบการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกัน การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า ระบบประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรองทั้งด้านระบบไฟฟ้าและระบบประปา โทรศัพท์ให้ครอบคลุม ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอการรับรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ จึงไม่มีผลกระทบ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมตั้งแต่การวางแผนการรื้อย้ายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ผู้ได้รับผลกระทบ และการดำเนินงานในกรณีได้รับเรื่องร้องเรียนด้านสาธารณูปโภค</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบด้านสาธารณูปโภคจะเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมทั้งมีระยะเวลาได้รับผลกระทบไม่นาน จึงถือเป็นผลกระทบระดับต่ำ ส่วนในระยะดำเนินการไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ ในพื้นที่ จึงไม่มีผลกระทบ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"><li>ทบทวนข้อมูลด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สภาพน้ำหลากที่เคยเกิดขึ้น สภาพการระบายน้ำและโครงข่ายการระบายน้ำในปัจจุบัน</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณา ร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีความปลอดภัย ในช่วง 2.30-19.09 เท่า เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที ตรวจสอบการกัดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการ หากพบว่าโครงสร้างการป้องกันการกัดเซาะตลิ่งเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซม</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษารวมทั้งครอบคลุมถึงการลดผลกระทบบริเวณพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขังในปัจจุบัน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ ความถี่ในการตรวจวัด ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ บริเวณอาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม ความถี่ในการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน เดือนละ 1 ครั้ง ในฤดูแล้ง ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกๆ 5 ปี</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</li></ul>	-



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
13.เกษตรกรรม	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ตามแนวเส้นทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>พื้นที่ถือครองการเกษตร</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการเกษตรกรรมบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การใช้พื้นที่เกษตรกรรมชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลักจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทางบริการให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงที่พื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแนวเส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดสะดวกและประหยัดเวลาต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่เป็นประโยชน์ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
14. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมและทบทวนแผนที่และรายงานการใช้ที่ดินของจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี จากกรมพัฒนาที่ดิน</li><li>แผนที่ภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง มาตราส่วน 1: 50,000 ของกรมแผนที่ทหาร</li><li>ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขยายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมพัฒนาที่ดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นเดียวกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเกษตรกรรม</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่างๆ เช่นเดียวกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเกษตรกรรม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการ กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการใช้ที่ดิน ภายในรัศมี 500 เมตรจากแนวเขตทาง และ 2 กิโลเมตรในพื้นที่จุดตัดเข้าออกโครงการ มีความถี่ ปีละ 1 ครั้ง ทุกๆ 5 ปี</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างถาวร จึงจำเป็นต้องมีการเฝ้าระวังผลกระทบ</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
15. เศรษฐกิจและสังคม	<div>รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจโดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการมีการกำหนดจำนวนตัวอย่างและสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้</div>	<div>ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม เป้าหมายได้แก่</div> <div>- กลุ่มผู้นำชุมชน</div> <div>- กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง</div> <div>- กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่นข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลพื้นฐาน / สภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวังผลกระทบต่อครัวเรือนกรณีมีการพัฒนาโครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ เป็นต้น</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	-	<div>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อชุมชนที่มาจาก การก่อสร้างโครงการ</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณา กิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งเสริมธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวของท้องถิ่น วิถีของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และความคิดเห็นและข้อวิตกกังวลของประชาชนในพื้นที่</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือการเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง ให้มีความสำคัญในการจ้างแรงงานท้องถิ่น เป็นต้น</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ได้กำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>ระยะก่อสร้าง ตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม ด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม ในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มครัวเรือนผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม ในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มครัวเรือนผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือนเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากกลุ่มเป้าหมาย ดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
16. การโยกย้ายและการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li><li>ใช้ข้อมูลสำรวจตรวจสอบ และประเมินทรัพย์สินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนของโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>บริเวณที่ต้องมีการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง ประเมินผลกระทบจากขนาดพื้นที่เขตทางที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อความวิตกกังวล วิธีการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนไปของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ในระยเตรียมการก่อสร้าง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านการสูญเสียกรรมสิทธิ์ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และผลกระทบต่อสภาพจิตใจ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปกรองต่อทรัพย์สินและให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดมาตรการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีผลกระทบ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมีขั้นตอนเป็นไปตามกฎหมายกำหนดรวมถึงยังได้กำหนดแผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงไม่ต้องการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
17. การแบ่งแยก	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลที่ตั้งของหมู่บ้านและชุมชน ในพื้นที่เขตทาง 80 เมตร ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านการแบ่งแยกของโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในแนวเส้นทาง ชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อบริเวณใกล้เคียง</li><li>ระยะดำเนินการและการบำรุงรักษา ได้พิจารณา จากการมีรั้วกันตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างและพื้นที่จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการแบ่งแยก เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ซึ่งได้มีการออกแบบทางลอด ทางข้าม ในบริเวณต่างๆ เพื่อลดผลกระทบไว้แล้ว จึงไม่ต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการแบ่งแยก เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงไม่ต้องการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
18. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการจราจร จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจและสังเกตการณ์ในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่เพียงพอสำหรับการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สถิติอุบัติเหตุจากการจราจร</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ</li></ul>	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพิจารณาจากกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณาจากจุดตัดแนวเส้นทาง ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b>เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การกันเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน การติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร การจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม การตรวจสอบเครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักร ก่อนปฏิบัติงานเป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งจัดให้มีสัญญาณเตือนความปลอดภัย และระบบแสงสว่างให้เพียงพอในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงเส้นทาง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b>เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเผ่าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ</li></ul>	
19. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี/โบราณสถาน ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานราชการที่มีหน้าที่โดยตรง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตำแหน่งที่ตั้ง</li><li>ประวัติความเป็นมา และความสำคัญ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึง ข้อ 3</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดให้ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักร ที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่มาใช้เส้นทาง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b>เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มีการจัดการเฉพาะแห่ง เพื่อลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเผ่าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ</li></ul>	

### 3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจาก กรมทางหลวงได้ผนวกแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ มาก่อสร้างเป็น Spur Line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 227 โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้ว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2561
- 2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564
- 3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2566

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ กรมทางหลวงจึงได้แยกเล่มรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ตามข้อคิดเห็นของ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ดังนั้น ในรายงานฯ ฉบับนี้ บริษัทที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอแนะไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

#### 3.2.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางซึ่งสร้างแล้วเสร็จในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต



### 3.2.2 วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบแนวเส้นทางจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2) ศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เสนอในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

3.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.1.1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ เป็นต้น) ซึ่งควรถูกต้องตามหลักวิชาการและ/หรือเป็นที่ยอมรับกันในระดับสากล

3.1.2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสม หรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

3.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.2.1) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

3.2.2) การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้รับไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

3.3.2) รายละเอียด/ความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถนำไปปฏิบัติได้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น มีการปฏิบัติตามหลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังรอบประมาณหรือไม่ทราบที่ต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3.4) การทบทวนการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรวจสอบผลของการปฏิบัติตาม ดังนี้

3.4.1) วิเคราะห์ผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ปรากฏในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่าการดำเนินการมีความแตกต่างในประเด็นใดบ้าง ศึกษาเหตุผลของความแตกต่างที่เกิดขึ้นและปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถดำเนินการได้

3.4.2) สรุปวิเคราะห์ความเหมาะสมของเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ได้มีการดำเนินการหรือนำไปปฏิบัติจริงตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพื่อนำผลที่ได้รับไปปรับปรุงแก้ไขให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป

### 3.2.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ สามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการเพิ่มเติมได้ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.2-1



ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- ใช้ข้อมูลแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1: 50,000 ร่วมกับการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการต่อพื้นที่ข้างเคียงร่วมการสำรวจภาคสนาม  - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ  - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- การเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่  - มีความเหมาะสมเนื่องจาก เป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญในด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และภายใน 24 ชั่วโมงในกรณีฝนตกหนัก  - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน  - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน  - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
7. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- สภาพการคมนาคมท้องถิ่น  - สภาพผิวทาง โครงสร้างทางการจราจรขององค์ประกอบต่างๆ  - เส้นขนส่งวัสดุก่อสร้าง  - ปริมาณจราจรบนเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง  - สถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ  - มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นสภาพการคมนาคม และปัญหาจากการใช้แนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้างได้เป็นอย่างดี	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และจุดตัดทางขนส่งวัสดุ  - บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น (ทางหลวงหมายเลข 323 324 3453 3081 3084 และ 3394)  - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ  - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ  - มีความเหมาะสมเนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างชัดเจน	- เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง  - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการติดป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ  - มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน  - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	-
8. สภาพเศรษฐกิจ - สังคม	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบสอบถามสุ่มเก็บตัวอย่าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่น่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	ในระยะ 500 เมตร เส้นทางโครงการ  - กลุ่มผู้นำชุมชน  - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม  - กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ  - มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ  - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น  - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ  -มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง  - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน  - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน  - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากเป็นการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงต่อชุมชน	

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
9. สาธารณสุข	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการ สาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่น และโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสภาพ เศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้อง และเป็นไปตามหลักสถิติ	- โรงพยาบาล สถานีอนามัย และสาธารณสุขอำเภอ ตามแนวเส้นทางโครงการ  - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพประชาชนในพื้นที่โครงการ  - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	ปีละ 1 ครั้ง ตลอดเวลาก่อสร้าง	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน  - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ข้อเสนอแนะ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านสุขภาพของประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพื้นที่ใกล้เคียง  - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
10. อาชีวอนามัย	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการ สาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่น และโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสภาพ เศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้อง และเป็นไปตามหลักสถิติ	-	- สถิติประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน และประเภทและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้าง  - มีความเหมาะสมเนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านอาชีวอนามัยอย่างชัดเจน	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน  - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของคนงานในพื้นที่โครงการในระยะก่อสร้าง  - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	-

### 3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

#### 3.3.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบาย และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการและการบังคับใช้ในปัจจุบันโดยหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ
- 2) เพื่อวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมาย ประกาศ/ระเบียบและมาตรฐานต่างๆ
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ

#### 3.3.2 วิธีการศึกษา

- 1) รวบรวมข้อมูลและศึกษาทบทวนข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบายและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงโดยเน้นเนื้อหาสาระสำคัญและข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบสำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการพัฒนาโครงการทางหลวง
- 2) สอบถามสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการหรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อกำหนดหรือกฎระเบียบต่างๆรวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมหรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 3) ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาโครงการ มีข้อขัดแย้งกับนโยบาย กฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่หรือไม่และจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสม หรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 4) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้ข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ

#### 3.3.3 ผลการศึกษา

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐ ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.3-1)

##### 1) กฎหมายของรัฐ

- 1.1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560
- 1.2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549
- 1.3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
  - 1.3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561




- 1.3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนิน โครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564
- 1.4) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562
- 1.5) พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560
- 1.6) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560
- 1.7) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560, พระราชบัญญัติ คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 และ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562
- 1.7.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549
- 1.7.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549
- 1.7.2) ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง
- 1.8) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554
- 1.8.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2559
- 1.8.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564
- 1.8.3) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564
- 1.8.4) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตราย จากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564
- 1.8.5) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564


- 1.9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565
  - 1.10) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557
  - 1.11) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562
- 2) เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. กฎหมายของรัฐ 1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560	<p><b>มาตรา 57</b> รัฐต้อง</p> <p>(2) อนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา ฟื้นฟู บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วย ตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p><b>มาตรา 58</b> การดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการดำเนินการ หรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ในการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐต้องระมัดระวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพน้อยที่สุด และต้องดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมและโดยไม่ชักช้า</p>	●	<p>การพัฒนาโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร สู่ภาค ตะวันตก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะศึกษาโครงการ เพื่อนำเสนอต่อ สผ. ก่อน ดำเนินการก่อสร้าง โดยกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม. 23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าตันโธ่ ตำบลท่าคอย อำเภอยางาย จังหวัด เพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการ เห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด</p> <p>ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรีมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 โดยนำแนวเส้นทางระหว่าง กม.0+000 ถึง กม. 9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ มาก่อสร้างเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2559 จึงถือว่าการดำเนินการของ กรมทางหลวงมีความสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่กำหนด</p>	ภาคผนวก ก
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p><b>มาตรา 19</b> ให้อธิบดีกรมทางหลวง เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน</p> <p><b>มาตรา 25</b> ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนด มาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถระยะแวนต์นั้ไม้และเสาพาดสาย</p> <p><b>มาตรา 28</b> ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวงให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับ มอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวและวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้</p> <p><b>มาตรา 35</b> ในกรณีที่เห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดิน เพื่อเชื่อม ผ่าน ทับ ข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำ นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน</p> <p><b>มาตรา 37</b> ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็น หนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการ จัดการเพื่อรักษาสีงแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร</p> <p>การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนด ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้</p> <p>ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่ง ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอนหรือทำลายภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง รื้อถอนหรือทำลายโดยผู้นั้นจะ เรียกค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น</p>	●	<p>กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษาตั้งแต่ขั้นการวางแผนโครงการ โดยมีการศึกษาความเหมาะสม เพื่อ ออกแบบรายละเอียด และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และ องค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง</p>	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 48</b> ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน</p> <p>ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือกระทำความผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 68</b> เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรือสิ่งทรมิทรัพย์สินซึ่งมีใช้ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้นในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งทรมิทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันเริ่มการทำการนั้นถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งทรมิทรัพย์สินได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งทรมิทรัพย์สินนั้นทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 30 วันการประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขต หรืออำเภอ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย</p> <p>ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งทรมิทรัพย์สิน หรือผู้ทรงสิทธิอื่นให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 68/1</b> เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p> <p>ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p>			
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561	<p><b>มาตรา 32</b> เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้</p> <p>(1) มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ ที่อยู่ภายในผืนแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่</p> <p>(2) มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งรวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ</p> <p>(3) มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล</p> <p>(4) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p> <p>(5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป</p> <p>(6) มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ</p> <p>การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง จะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย</p> <p><b>มาตรา 34</b> ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้แล้วให้เหมาะสมตามความก้าวหน้าในทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ</p> <p><b>มาตรา 47</b> ในกรณีที่มีการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ตามระเบียบหรือกฎหมายอื่นใดไว้แล้ว การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้คำนึงถึงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย</p>	●	จากการทบทวนแนวทางการดำเนินงานของโครงการ ตั้งแต่ในระยะการวางแผนโครงการ พบว่าโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณกม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าคันโท ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบความเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด	 <p>สัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา</p>

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561	<p><b>มาตรา 49</b> ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชน ที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย</p> <p>ในการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง คณะรัฐมนตรีอาจขอให้บุคคลหรือสถาบันใดซึ่งมีความชำนาญหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาและเสนอรายงานหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้</p> <p>กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือไม่ต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำและเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 50 และมาตรา 51/1 ด้วยโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 51/5</b> เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนากระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด</p> <p>ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตรวบรวมรายงานที่ได้รับตามวรรคหนึ่งส่งให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดในเขตท้องที่นั้น หรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร ภายในหกสิบวันนับแต่วันได้รับรายงาน</p> <p>ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานตามวรรคสองและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดหลีกเลี่ยงหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเงื่อนไขในการสั่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา 51/3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอแนะหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตให้มีการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการสั่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตให้ถูกต้อง และให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาต แล้วแต่กรณี แจ้งผลการดำเนินการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบภายในระยะเวลาเก้าสิบวัน</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p><b>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561</b> มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ ดังนี้</p> <p>3. รูปแบบและกำหนดเวลาในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ</p> <p>(1) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเป็นเอกสาร พร้อมทั้งข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกบนอุปกรณ์ตามรูปแบบที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ในจำนวนที่เพียงพอ เพื่อจัดส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ</p> <p>(2) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกำหนดระยะเวลาในการเสนอรายงานสำหรับแต่ละประเภทโครงการ ดังนี้</p> <p>2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>2.2) โครงการประเภทคมนาคม เหมืองแร่และสำรวจผลิตปิโตรเลียม ภายในเดือนสิงหาคมและเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>2.3) โครงการประเภทบริการชุมชนและที่พักอาศัย และพัฒนาแหล่งน้ำและเกษตรกรรมภายในเดือนกันยายนและเดือนมีนาคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>4. หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดให้เป็นไปตามแบบ ตต.3 (แนบท้ายประกาศ) พร้อมทั้งตัวอย่างการรายงานผลการตรวจวัด รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับสรุปผลการปฏิบัติ และสรุปประเด็นมาตรการที่ได้ปฏิบัติโดยปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติม และมีข้อมูลต่างๆ สนับสนุนอย่างเพียงพอ</p> <p>5. หน่วยที่มีความรับผิดชอบในการรวบรวม และระยะเวลาในการดำเนินการรวบรวมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานดังกล่าวเพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ</p> <p>ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินการผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการต้องปรับเปลี่ยนมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหรือวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีเพื่อให้ความเห็นชอบกับมาตรการที่จะเปลี่ยนแปลงก่อน จึงจะสามารถเปลี่ยนแปลงมาตรการหรือวิธีการปฏิบัติดังกล่าวได้</p> <p>6. ให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด นำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการไปใช้ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินโครงการหรือกิจการ และพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่ของตน</p> <p>7. ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจากหน่วยงานของรัฐและสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในภาพรวม พร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ถ้ามี) ไปใช้ประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	●	กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาตามลำดับ ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้มอบหมายให้บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ. 16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน (มีนาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2568) โดยครั้งสุดท้ายได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ต่อ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567	 <p>หนังสือนำเสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p><b>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564</b> อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 ได้ออกประกาศไว้ดังนี้</p> <p>ข้อ 1 ยกเลิกความในข้อ 1 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และใช้ข้อความตามนี้แทน</p> <p>“โครงการหรือกิจการ” หมายถึง โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐอนุญาต ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของกก.วล.</p> <p>“คณะกรรมการผู้ชำนาญการ” หมายถึง คณะกรรมการผู้ชำนาญการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งเพื่อทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561</p> <p>“การอนุมัติ หรือการอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ” หมายถึง การที่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุวันที่ไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ</p> <p>“มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</p> <p>ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 3 ความถี่ และข้อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 2 ให้เป็นไป ดังนี้</p> <p>(1) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p> <p>(2) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 2 ครั้ง หรือมากกว่านั้น ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย</p> <p>ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง</p> <p>(4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น</p> <p>(5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง</p> <p>(6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมารัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมิได้ประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการนั้น ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ถือว่าโครงการหรือกิจการนั้นไม่เข้าข่ายตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้”</p> <p>ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 4 (2) 2.1) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณีหากมีการขอขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาตามข้อ 3 (5) ด้วย”</p> <p>ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอ จะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	(4) รูปแบบและลักษณะของการจัดทำ รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ตามแบบ ตต.3 ข้อ 5 ให้ยกเลิกเอกสารท้ายประกาศ แบบ ตต.4 ถึงแบบ ตต.19 ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป			
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562	<p><b>มาตรา 7</b> เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น หรือเพื่อนำไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้เวนคืนตามหมวดนี้</p> <p>ประโยชน์สาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงการผังเมือง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเกษตร การปฏิรูปที่ดิน การจัดรูปที่ดิน การอนุรักษ์โบราณสถานและแหล่งทางประวัติศาสตร์ การอุตสาหกรรม และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <p><b>มาตรา 8</b> เมื่อมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินตามมาตรา 7 และจำเป็นต้องสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน โดยในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว อย่างน้อยต้องกำหนดรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) วัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>(2) ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>(3) แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น</p> <p>(4) ระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจ</p> <p>(5) เจ้าหน้าที่เวนคืน</p> <p>(6) แผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน การกำหนดวัตถุประสงค์ตาม (1) จะกำหนดหลายวัตถุประสงค์ตามความจำเป็นก็ได้</p> <p>ในกรณีมีเหตุจำเป็น จะแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ตาม (1) ก็ได้ แต่ต้องตราเป็นพระราชกฤษฎีกาแก้ไขเพิ่มเติม และต้องกระทำภายในกำหนดระยะเวลาตาม (2)</p> <p>ในการจัดทำแผนที่เพื่อกำหนดแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน ให้กรมที่ดินส่งสำเนาแผนที่ระวางที่ดินที่เกี่ยวข้องให้แก่เจ้าหน้าที่ตามที่ได้เจ้าหน้าที่ร้องขอ โดยให้เจ้าหน้าที่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมทั้งปวงที่เรียกเก็บตามประมวลกฎหมายที่ดิน เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรานี้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงบประมาณจัดสรรเงินค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ เสนอพร้อมกับการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับแผนการดำเนินการที่เจ้าหน้าที่ได้จัดทำ ระยะเวลาการใช้จ่าย และตามกำลังเงินของแผ่นดิน โดยให้นำเงินนอกงบประมาณหรือเงินรายได้ มาประกอบการพิจารณาด้วย</p> <p><b>มาตรา 9</b> ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 (2) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น เพื่อการสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และการรังวัดที่ดิน แต่จะกำหนดเกิน 5 ปี ไม่ได้</p> <p><b>มาตรา 10</b> ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการสำรวจเพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาให้แน่ชัดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8 (2)</p> <p>หากเจ้าหน้าที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามวรรคหนึ่ง และยังประสงค์จะทำการสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัดต่อไป ให้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกานั้นจะสิ้นผลใช้บังคับ</p> <p>หากการดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่แล้วเสร็จ และมีได้มีการเสนอให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นใหม่ภายในกำหนดเวลา ถ้าเกิดความเสียหายแก่รัฐเป็นจำนวนเท่าใด ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ไม่ตัดอำนาจในการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ขึ้นใหม่</p> <p><b>มาตรา 11</b> ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยนอกจากต้องดำเนินการตามมาตรา 5 แล้ว ให้ปิดประกาศไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(1) ที่ทำการของเจ้าหน้าที่</p>	●	การพัฒนาโครงการมีบางส่วนของแนวเส้นทางที่จำเป็นต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบันได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยแล้วเสร็จ	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(2) ศาลว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ หรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ เฉพาะในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p>(3) สำนักงานที่ดินจังหวัด และสำนักงานที่ดินอำเภอ ในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p><b>มาตรา 12</b> ภายในกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน และกระทำการเท่าที่จำเป็น เพื่อทำการสำรวจให้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของทราบถึงกิจการที่จะกระทำล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเข้าทำการสำรวจ และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ ในกรณีที่เกิดความเสียหาย เจ้าของชอบที่จะได้รับเงินค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่กระทำนั้น</p> <p><b>มาตรา 13</b> การกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจตามมาตรา 8 (4) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ</p> <p>ในกรณีจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคหนึ่งได้ไม่เกินเก้าสิบวัน</p> <p>การขยายระยะเวลาตามวรรคสอง ให้ทำเป็นประกาศและต้องระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 14</b> ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เข้าทำการสำรวจตามมาตรา 12 ชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนให้ประชาชนทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าหน้าที่ประกาศกำหนด</p> <p><b>มาตรา 15</b> ในระหว่างการดำเนินการสำรวจ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทราบถึงที่ดินที่จะเวนคืนแปลงใดแล้ว ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการรังวัด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดที่ดินแปลงนั้นด้วย แต่ต้องแจ้งกำหนดวันเวลารังวัดเป็นหนังสือให้เจ้าของที่ดินที่เกี่ยวข้องทราบ และมาชี้ หรือระวางแนวเขต โดยต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่าห้าสิบวัน</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของที่ดินตามวรรคหนึ่งไม่มาชี้หรือระวางแนวเขต หรือมาแต่ไม่ยอมลงชื่อรับรองแนวเขต ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดต่อไปได้โดยไม่ต้องมีการชี้หรือรับรองแนวเขต</p> <p>ในการรังวัดตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่จะทำการรังวัดเอง หรือขอให้เจ้าพนักงานที่ดินทำการรังวัดให้ หรือมอบหมายให้ช่างรังวัดเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยช่างรังวัดเอกชน ทำการรังวัดก็ได้ และให้ถือว่ากรรังวัดดังกล่าว เป็นการรังวัดของเจ้าพนักงานที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้เจ้าพนักงานที่ดินอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือตามที่เจ้าหน้าที่หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ</p> <p>การรังวัดตามมาตรานี้ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 16</b> เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้กรมที่ดินทราบ และให้เป็นหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวต้องแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะทำนิติกรรมใดๆ เกี่ยวกับที่ดินนั้นทราบ โดยให้เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบไว้ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ตามวิธีการที่อธิบดีกรมที่ดินกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p><b>มาตรา 18</b> ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ของรัฐหรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ เฉพาะอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้มาโดยการเวนคืนและการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ของการเวนคืนเดิมต้องเสียไปโดยสิ้นเชิง และวัตถุประสงค์ในการใช้นั้น เป็นวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเหตุในการเวนคืนได้ ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ โดยทำการตกลงกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือที่มีสิทธิใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีกำหนด</p> <p><b>มาตรา 19</b> เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ หรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน</p> <p>ในกรณีที่มีความจำเป็น เจ้าหน้าที่อาจพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย</p>			



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องตามวรรคหนึ่ง หมายถึงผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอสังหาริมทรัพย์อยู่ในแนวเขตพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ถ้าแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งแห่ง เมื่อจะพิจารณากำหนดเงินค่าทดแทน หรือปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใด ให้ผู้บริหารท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง หมายถึงเฉพาะผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น</p> <p>ให้นำความในวรรคสามมาใช้บังคับกับกรณีที่แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมท้องที่มากกว่าหนึ่งอำเภอโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 20</b> การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน</p> <p>(1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8</p> <p>(2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</p> <p>(3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>(4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ</p> <p>(5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>การกำหนดราคาเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p><b>มาตรา 21</b> ให้คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และประกาศให้ประชาชนทราบ ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ตามมาตรา 11</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นและคณะกรรมการตามมาตรา 19 ไม่อาจกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคสองได้ไม่เกินเก้าสิบวัน โดยทำเป็นประกาศและระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวโดยอนุโลม</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 ได้กำหนดไว้ต่ำหรือสูงเกินไปก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม รัฐมนตรีจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดราคาใหม่ให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นก็ได้ ราคาที่คณะรัฐมนตรีกำหนดดังกล่าวให้ถือว่าเป็นราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนด</p> <p><b>มาตรา 25</b> ในระหว่างการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา 19 ประกาศกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเจรจาตกลงซื้อขาย และกำหนดเงินค่าทดแทนได้ในราคาที่ไม่เกินราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการดังกล่าวกำหนด</p> <p>หากเจ้าของตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสัญญาซื้อขายกับเจ้าของโดยเร็วตามแบบที่เจ้าหน้าที่กำหนด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้ ให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว นับแต่วันชำระเงิน</p> <p><b>มาตรา 31</b> เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สำหรับอสังหาริมทรัพย์ใดแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว</p> <p><b>มาตรา 36</b> ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป และปิดประกาศสำเนาของพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แผนที่ทำยพระราชบัญญัติ และรายชื่อเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนโดยเปิดเผย ณ สถานที่ตามมาตรา 11 และสถานที่อื่นตามควรแก่กรณี</p> <p><b>มาตรา 37</b> เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารั้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>ในการเวนคืนที่ดิน ถ้าเจ้าของประสงค์จะให้เวนคืนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดินด้วย ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของเจ้าของ</p>			



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 40</b> เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดแก่บุคคล ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน</p> <p>(2) เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ หรือพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่</p> <p><b>มาตรา 42</b> ผู้ซึ่งจะมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 (5) จะต้องเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการเวนคืน</p> <p><b>มาตรา 45</b> ในการจ่ายเงินค่าทดแทน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน โดยแจ้งให้เจ้าของนำหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินฉบับเจ้าของมาส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ด้วย พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบด้วยว่า หากเจ้าของไม่มารับเงินภายในกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่จะดำเนินการวางเงินค่าทดแทน</p> <p>การจ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทน ให้กระทำแล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นใช้บังคับ</p> <p><b>มาตรา 49</b> ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ผู้ใดไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขายตามมาตรา 25 และเงินค่าทดแทนเพิ่มเติมตามมาตรา 26 วรรคสอง เงินค่าทดแทนที่ได้รับหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง ให้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่ หรือรับเงินที่วางไว้ แล้วแต่กรณี</p> <p>การพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการชั้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิตามกฎหมาย และผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการตีราคาอสังหาริมทรัพย์จำนวนไม่น้อยกว่าห้าคน เป็นผู้พิจารณาและเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ และให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่มิเหตุจำเป็น คณะกรรมการไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง ให้คณะกรรมการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปอีกก็ได้ แต่ต้องเสนอต่อรัฐมนตรีก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง และรัฐมนตรีจะอนุญาตให้ขยายครั้งเดียวหรือหลายครั้งก็ได้ แต่เมื่อรวมเวลาที่ขยายแล้วต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคสอง รัฐมนตรีจะวางระเบียบกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอนก็ได้</p> <p><b>มาตรา 50</b> ในกรณีที่เจ้าของไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา 49 หรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้ว เจ้าของยังไม่ได้รับคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้จ่ายเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 วรรคสอง หรือวันที่จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง จนถึงวันที่จ่ายเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้น ในกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นตามกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าหน้าที่วางเงินตามมาตรา 46 ในกรณีเช่นนั้น การคำนวณดอกเบี้ยให้คิดถึงวันที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้เจ้าของมารับเงินค่าทดแทนนั้น</p> <p>ดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์หรือรัฐมนตรีมิได้เสนอความเห็น หรือสั่งการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมิได้ดำเนินการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสาม เมื่อชำระให้เจ้าของแล้วให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่</p> <p>ปัจจุบันได้มีการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้</p>			



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<b>พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 :</b> <b>มาตรา 3</b> พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี <b>มาตรา 4</b> ที่ดินจะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี <b>มาตรา 6</b> เขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี อำเภอมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี และอำเภอท่ามะกา อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี มีส่วนที่แคบที่สุดสี่ร้อยเมตร และส่วนกว้างที่สุดหนึ่งหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยเมตร ทั้งนี้ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้			
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	<b>มาตรา 18</b> การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตาม มาตรา 19 ก็ได้ บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น <b>มาตรา 19</b> ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บขนหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น <b>มาตรา 20</b> เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้ (1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้ (2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน (3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ (4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้ (6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ <b>มาตรา 25</b> ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ (1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการเททิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่พะพันธุพาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ อย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถึงบำบัดน้ำเสีย และถังขยะ และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	 รถฉีดพรมน้ำ  ระบบบำบัดน้ำเสีย

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>(2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเสียงความรบกวนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเขม่าเถ้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p><b>มาตรา 26</b> ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำรางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p><b>มาตรา 27</b> ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p> <p>ปัจจุบันได้มีการกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักรชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ดังนี้</p> <p><b>การจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักรชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ตามมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) :</b></p> <p>1. การจัดการสุขาภิบาลสถานที่ : พื้นที่ส่วนกลางและบริเวณโดยรอบ</p> <p>1.1 ควรปรับวางผังอาคารที่พัก / ห้องพัก ในแนวทิศเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นทิศทางแสงแดด และลมธรรมชาติ เพื่อช่วยให้แสงแดดส่องถึง ไม่ให้เกิดการอับชื้น และมีการระบายอากาศที่ดี นอกจากนี้ ควรจัดแบ่งกลุ่มแรงงานที่มีการทำงานร่วมกัน ให้มีโซนสถานที่พัก สถานที่รับประทานอาหาร สถานที่อาบน้ำของแรงงานเดียวกัน ตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อลดความแออัด</p> <p>1.2 จัดให้มีรั้วรอบสถานที่ก่อสร้าง (Site) และแคมป์คณงาน (Camp) ที่แข็งแรง มีอาณาเขตที่ชัดเจน กำหนดทางเข้า-ออก และวางระบบรักษาความปลอดภัย ร่วมกับการตรวจสอบ / คัดกรองการเข้า-ออกประจำวัน การเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อดำเนินการตามมาตรการการควบคุมโรค และป้องกันผลกระทบระหว่างคณในแคมป์กับชุมชนโดยรอบ กรณีที่พักอาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง ต้องจัดให้มีทางเดินเข้า-ออกที่พักรอาศัยที่ไม่ให้ผ่านเขตอันตราย หรือติดตั้งอุปกรณ์กัน พร้อมแสดงป้าย / เครื่องหมายเตือนที่เข้าใจง่ายและเห็นได้ชัดเจน</p> <p>1.3 ติดตั้งอ่างล้างมือพร้อมสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ พร้อมป้ายแสดงข้อความให้ล้างมือก่อนเข้าไปในพื้นที่ส่วนกลาง หรือก่อนการใช้อุปกรณ์ส่วนรวมให้ครอบคลุมทุกจุด เช่น ที่กินอาหาร ตู้น้ำดื่ม ตู้น้ำหยอดเหรียญ เครื่องซักผ้า ร้านค้า-ร้านขายอาหารในแคมป์ หน้าที่้องน้ำ-ห้องส้วม</p> <p>1.4 ทำความสะอาดเพื่อฆ่าเชื้อโรคด้วยน้ำสบู่ / ผงซักฟอก น้ำยาทำความสะอาด หรือน้ำยาฆ่าเชื้อ เช็ด ทำความสะอาดอุปกรณ์ที่มีการสัมผัสร่วมกัน บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง ห้องน้ำ-ห้องส้วม และพื้นที่ที่ใช้ร่วมกัน เช่น พื้น โต๊ะ ที่นั่งรับประทานอาหาร ลิฟต์ ลูกบิดประตู กลอนประตู ก๊อกน้ำ ราวจับ สวิตช์ไฟ พื้นผิว อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือในช่วงที่มีคณใช้งานจำนวนมาก</p> <p>1.5 การกำหนดมาตรการ และดำเนินการคัดแยกขยะ การรวบรวมขยะ การฆ่าเชื้อโรค และเก็บขนขยะมูลฝอย หรือขยะติดเชื้อ (ในกรณีมีการจัดทำสถานที่กักตัว Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือสถานที่ Community Isolation ภายในสถานประกอบการ) เพื่อนำไปกำจัดทุกวัน</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>●</li></ul>	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดการสุขาภิบาลภายในบริเวณที่พักคณงานก่อสร้างอย่างถูกหลักสุขาภิบาล อาทิ การวางผังอาคารที่ไม่แออัด การจัดให้มีรั้วรอบที่พักคณงาน การจัดถังรองรับขยะมูลฝอย รวมทั้งประสานงานให้องค์กรบริหารส่วนตำบลมาเก็บขนไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	 <p>รั้วรอบบ้านพักคณงาน</p>  <p>ถังรองรับขยะมูลฝอย</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>1.6 สำหรับสภาพการจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล ให้มีการบำบัดอย่างถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ชุมชน ไม่ให้น้ำท่วมขังเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์แมลงพาหะนำโรค</p> <p>1.7 จัดให้มีสถานที่พักสำรอง ที่แยกต่างหากจากที่พักประจำ เพื่อใช้กักตัว (Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือใช้สำหรับรับคนงานเข้ามาใหม่</p> <p>2. ห้องพัก</p> <p>2.1 พื้นที่ห้องพักมีขนาดไม่น้อยกว่า 3 ตารางเมตรต่อ 1 คน และให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และจัดห้องพักให้มีปริมาณเพียงพอกับจำนวนคนงาน</p> <p>2.2 ที่พักคนงานที่สร้างติดต่อกันทุกระยะ 45 เมตร ต้องเว้นให้มีช่องว่างขนาดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร คั่นตลอดความลึกของที่พักอาศัย</p> <p>2.3 จัดให้มีการระบายอากาศในห้องพัก โดยออกแบบประตู หน้าต่าง หรือช่องระบายอากาศ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง ทั้งนี้อาจติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการระบายอากาศ เช่น พัดลม หรือพัดลมดูดอากาศ และเปิดประตู หน้าต่าง เพื่อให้อากาศถ่ายเท</p> <p>2.4 มีการทำความสะอาดที่พักเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปิดหน้าต่าง ประตู ให้แสงแดดส่อง เพื่อฆ่าเชื้อโรค</p> <p>3. ห้องส้วม</p> <p>3.1 สภาพห้องส้วมมีความปลอดภัย แยกเพศชายและหญิง แข็งแรง สามารถใช้งานได้ดี ทำด้วยวัสดุที่สามารถรักษาความสะอาดได้ง่าย มีอ่างล้างมือพร้อมสบู่ และน้ำสะอาดใช้อย่างเพียงพอ</p> <p>3.2 จำนวนห้องส้วมต้องเพียงพอกับจำนวนคนงานที่ใช้ ประมาณ 1 ห้องต่อ 25 คน มีบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับปริมาณการใช้ และมีการสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกตามระยะเวลา ไม่ให้ล้นออกสู่ทางระบายน้ำทิ้ง</p> <p>3.3 ขนาดของห้องส้วมแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร พื้นห้องส้วมต้องมีความลาดเอียง เพื่อให้มีการระบายน้ำได้ดี ไม่เกิดการท่วมขัง กรณีมีถังขยะ ควรมีฝาปิด เก็บขยะแล้วผูกปากถุงให้แน่น นำไปทิ้งยังจุดรวมขยะทุกวัน โดยจะต้องมีการล้างทำความสะอาดถังขยะอย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง</p> <p>3.4 มีช่องระบายอากาศไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง หรือมีพัดลมระบายอากาศ และมีแสงสว่างไม่น้อยกว่า 100 ลักซ์ หรือสว่างพอมองเห็นลายมือได้ชัดเจน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุขณะใช้ส้วม</p> <p>3.5 ให้มีการทำความสะอาดห้องส้วมเป็นประจำทุกวัน โดยเน้นให้มีการทำความสะอาดสุขภัณฑ์ที่ใช้ร่วมกันบ่อยๆ เช่น ลูกบิด กลอนประตู ก๊อกน้ำ สวิตช์ไฟ ราวจับ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และดูแลไม่ให้น้ำเสีย หรือน้ำที่ไหลแล้ว เอะอะและพื้นที่โดยรอบ</p> <p>3.6 มีป้ายแสดงข้อความเตือน เรื่อง สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในขณะที่ใช้งานในห้องส้วม และการล้างมือทุกครั้งหลังการใช้ห้องส้วม</p> <p>4. สถานที่อาบน้ำ / ห้องอาบน้ำ</p> <p>4.1 จัดให้มีสถานที่อาบน้ำแยกเป็นสัดส่วน ชาย-หญิง และมีน้ำใช้ที่สะอาดเพียงพอ และมีการทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน</p> <p>4.2 พื้นสถานที่อาบน้ำทำด้วยวัสดุที่สามารถล้างทำความสะอาดง่าย มีความลาดเอียง ไม่น้อยกว่า 1 ใน 100 ส่วน และมีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>4.3 สนับสนุนให้คนงานใช้ของใช้ส่วนตัว ไม่ใช้สิ่งของร่วมกับผู้อื่น โดยการใช้ฝักบัว หรือการใช้ถังอาบน้ำส่วนตัว และงดเว้นการใช้อ่างคอนกรีตรองน้ำให้คนงานตากอาบด้วยกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อจากน้ำมูก น้ำลาย ปนเปื้อนกับน้ำที่ใช้อาบ หรือการสัมผัสใกล้ชิดระหว่างบุคคล หรือสิ่งของ</p> <p>4.4 จัดให้มีการป้องกันการติดโรค ด้วยการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล การจำกัดจำนวนคน หรือเหลื่อมเวลาในการเข้าไปใช้สถานที่อาบน้ำ</p> <p>4.5 กรณีที่มีการจัดห้องน้ำหรือห้องอาบน้ำเป็นแต่ละห้อง ควรมีขนาดพื้นที่ของห้องแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>5. การจัดการขยะ</p> <p>5.1 จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด พร้อมใช้งาน มีการคัดแยกขยะ และมีการทำความสะอาดถังขยะและบริเวณจุดรวบรวมเป็นประจำ</p> <p>5.2 การรวบรวมขยะมูลฝอยทั่วไปใส่ถุงขยะ มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งในจุดรวบรวมขยะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดเตรียมไว้ เพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกต้อง สำหรับขยะในบริเวณที่พักักักตัว ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือ สถานที่แยกกักในชุมชน ให้มีการดำเนินการเพื่อป้องกันการแพร่กระจายเชื้อโรค ตามคำแนะนำ</p> <p>5.3 จัดให้มีจุดรวบรวมขยะ และพักขยะ มีขนาดรองรับปริมาณที่เพียงพอ (3 เท่าของขยะที่เกิดขึ้นแต่ละวัน ไม่น้อยกว่า 2.40 ลิตร/คน/วัน) ตั้งอยู่ในบริเวณที่ขนย้ายสะดวก และมีการจัดการให้มีการขนไปกำจัดทุกวัน ไม่ตกค้าง และดูแลไม่ให้มีน้ำขัง หรือน้ำไหลนองในพื้นที่โดยรอบจุดรวบรวมขยะ เพื่อป้องกันสัตว์แมลงพาหะนำโรค และเหตุเดือดร้อนรำคาญ</p> <p>6. น้ำเสียและสิ่งปฏิกูล</p> <p>6.1 จัดให้มีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>6.2 ท่อและบ่อเกรอะหรือถังเก็บสิ่งปฏิกูลอยู่ในสภาพดี ไม่แตก หรือรั่วซึม มีท่อระบายอากาศ</p> <p>6.3 มีการสูบล้างตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่ปล่อย หรือตักอุจจาระ หรือน้ำจากบ่อเกรอะสู่ภายนอกโดยตรง</p> <p>6.4 การระบายน้ำทั้งจากน้ำใช้ของสำนักงานชั่วคราว ของบ้านพักคนงาน ซึ่งต้องมีทางระบายน้ำที่เพียงพอสำหรับจำนวนผู้ใช้น้ำแต่ละวัน ประมาณ 150 ลิตร/คน/วัน ระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะโดยมีบ่อพักขยะเพื่อเก็บขยะออกด้วย</p> <p>6.5 บริเวณอาคารสำนักงาน บ้านพักคนงาน ต้องไม่ให้มีน้ำท่วมขังใต้อาคาร ซึ่งเป็นสาเหตุของน้ำเน่าเหม็น หรือเป็นที่เพาะพันธุ์ยุง อันเป็นพาหะของโรคภัยต่างๆ เช่น โรคไข้เลือดออก</p> <p>7. การดูแลสุขอนามัยและพฤติกรรมที่เหมาะสม</p> <p>7.1 สังเกตอาการของตนเอง หากพบว่ามึนๆ หรือวัดอุณหภูมิได้ตั้งแต่ 37.5 องศาเซลเซียส หรือมีอาการไอ น้ำมูก เจ็บคอ จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หายใจเร็ว หายใจเหนื่อย หรือหายใจลำบาก อย่างใดอย่างหนึ่ง และอาจมีอาการท้องเสียร่วมด้วย ให้หยุดปฏิบัติงาน แจ้งหัวหน้างาน และพบแพทย์ทันที</p> <p>7.2 หลีกเลี่ยงไปในพื้นที่เสี่ยง หรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่เชื้อ</p> <p>7.3 สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย อุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แขนใสครอบหน้า (Face Shield) ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ</p> <p>7.4 หมั่นล้างมือด้วยสบู่และน้ำ หรือเจลแอลกอฮอล์บ่อยๆ หลังจากหยิบจับสิ่งของ หรือจุดที่มีการสัมผัสร่วมกัน ก่อนรับประทานอาหาร ภายหลังใช้ส้วม หลีกเลี่ยงการสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น ดูแลสุขภาพให้แข็งแรง และดูแลรักษาสุขอนามัยส่วนบุคคล เมื่อกลับถึงบ้านควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที</p> <p>7.5 ขณะปฏิบัติงานและระหว่างพัก ควรเว้นระยะห่างระหว่างบุคคลอย่างน้อย 1 เมตร งดหรือเลี่ยง การพูด ตะโกน โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในพื้นที่แคบ หรือมีการระบายอากาศไม่ดี</p> <p>7.6 ไม่ควรรับประทานอาหารในพื้นที่ปฏิบัติงาน</p> <p>7.7 ไม่ใช้อุปกรณ์หรือสิ่งของร่วมกัน เช่น แก้วน้ำ จาน ช้อน ผ้าเช็ดมือ ชุดปฏิบัติงาน เป็นต้น</p> <p>7.8 พนักงานทำความสะอาด พนักงานเก็บรวบรวมขยะ ต้องป้องกันตนเอง โดยสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย สวมถุงมือ ผ้ากันเปื้อน รองเท้าพื้นยางหุ้มแข้ง ใช้ที่คีบยาวเก็บขยะใส่ถุง มัดปากถุงให้มิดชิด นำไปรวบรวมไว้ที่พักขยะ หลีกเลี่ยงการใช้มือสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น หลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำ และเมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวัน หากเป็นไปได้ ควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที</p> <p>7.9 ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสถานประกอบกิจการอย่างเคร่งครัด</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับ ที่ 2) พ.ศ.2560	<p><b>มาตรา 13</b> เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกลง ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ไชรถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้ น้ำมันจากรถรั่วไหลลงบนถนน</p> <p>ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุม การจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขึ้นารถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึด รถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจะชำระค่าปรับ</p> <p><b>มาตรา 23</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำได้ด้วย ประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ</p> <p>ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำตามวรรคหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำดังกล่าวเป็น อุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำ ดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้า พนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป</p> <p><b>มาตรา 29</b> ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่น ได้จัดไว้เพื่อการนั้น</p> <p><b>มาตรา 30</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ</p> <p><b>มาตรา 33</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้า พนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย</p> <p><b>มาตรา 34</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถาน สาธารณะ</p> <p><b>มาตรา 34/3</b> เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการคัดแยก เก็บขน และการกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูล ฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในสถานที่เอกชนที่เปิดให้ประชาชนเข้าไปได้</p> <p>(2) กำหนดวิธีการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย</p> <p>(3) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการบริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือเอกชนที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบหมายให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่ง ปฏิกูลและมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามมาตรา 34/2 ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เพื่อให้ถูกต้องด้วยสุลักษณะ</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นในการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยราชการส่วนท้องถิ่นต้อง ดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท้องถิ่นตารวรรคหนึ่งด้วย ทั้งนี้ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่จัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูล และมูลฝอยตามที่สาธารณะและสถานสาธารณะให้เพียงพอและถูกสุลักษณะ</p>	●	กิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้ดำเนินการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลพร้อมทั้งกำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ใน การลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษดินตกลงสู่ ผิวจราจรจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกลงบนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางที่ใช้ ลำเลียงขนส่งเศษมวลดินและวัสดุก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสะอาดผิวจราจร ป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง โครงการรวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำ เสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น	 รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง  ห้องน้ำ-ห้องส้วม

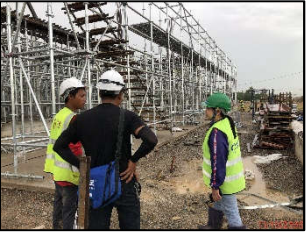


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562	<p><b>มาตรา 23</b> ว่าด้วยการกำหนดเวลาการทำงาน โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละประเภทงาน ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่ง ไม่เกิน 8 ชั่วโมงและเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง</p> <p><b>หมวด 8</b> ว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามมาตรา 103 ระบุว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานให้นายจ้างดำเนินการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน”</p> <p>ปัจจุบันได้มีการออกกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้</p> <p><b>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549</b> ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ.2549 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 1 บททั่วไป</b> : กล่าวถึงการกำหนดให้นายจ้างมีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบกิจการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งกำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานดังกล่าว</p> <p><b>หมวด 2 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ</b> : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมถึงการได้มาและหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว</p> <p><b>หมวด 3 หน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ</b> : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานด้านความปลอดภัยดังกล่าว</p> <p><b>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549</b> ซึ่งออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 23 ก วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2549 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2549 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้</p> <p><b>หมวด 4</b> ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>ข้อ 13 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ต้องมีมาตรฐาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือ สำหรับป้องกันความร้อน ต้องทำด้วยวัสดุที่มีน้ำหนักเบาสามารถกันความร้อนจากแหล่งกำเนิดความร้อนเพื่อให้อุณหภูมิในร่างกายเกิน 38 องศาเซลเซียส</p> <p>(2) หมวกนิรภัย (Safety Hat) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่างจะต้องมีอุปกรณ์ที่ทำให้แสงสว่างส่องไปข้างหน้าที่มีความเข้มในระยะ 3 เมตร ไม่น้อยกว่า 20 ลักซ์ ติดอยู่ที่หมวกด้วย</p> <p>(3) แว่นตาลดแสง (Safety Glasses) ต้องทำด้วยวัสดุซึ่งสามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบแว่นตาต้องมีน้ำหนักเบาและมีกระบังแสงซึ่งมีลักษณะอ่อน</p> <p>(4) กระบังหน้าลดแสง (Face Shield) ต้องทำด้วยวัสดุที่สามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบกระบังหน้าต้องมีน้ำหนักเบาและไม่ติดไฟง่าย</p> <p>(5) ปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ใส่ช่องหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 15 เดซิเบลเอ</p> <p>(6) ครอบหูลดเสียง (Ear Muffs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ครอบหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 25 เดซิเบลเอ</p>	●	จากการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในการก่อสร้างโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอตามความเหมาะสมของงาน เช่น หมวกแข็ง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ถุงมือยาง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เกี่ยวกับวิธีใช้ การดูแล บำรุงรักษา เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ถูกต้องและเข้าใจและเหมาะสมกับประเภทของงานที่ได้รับมอบหมายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>คนงานสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการบริหารการจัดการเกี่ยวกับวิธีการเลือกและการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล โดยต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และการบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล รวมทั้งระเบียบในการใช้ต้องจัดทำขึ้นเองอย่างมีระบบและสามารถให้พนักงานตรวจสอบได้ตลอดเวลาทำการ</p> <p><b>ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง:</b> ออกตามความในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 เพื่อกำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานสำหรับลูกจ้าง โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2519 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2519 โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 2:</b> ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>1) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับช่างไม้ สวมหมวกเหล็กและรองเท้ายางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>2) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานช่างเหล็ก สวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>3) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกับงานคอนกรีตสวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน และรองเท้ายางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>4) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานก่ออิฐ ฉาบปูน หรือตกแต่งผิวปูน สวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>5) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกรรมกรสวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>6) งานใดที่มีลักษณะไม่เหมาะสมแก่การที่จะให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล นายจ้างอาจผ่อนผันให้ลูกจ้างระงับการใช้อุปกรณ์นั้นเฉพาะการปฏิบัติงานในลักษณะเช่นว่านั้นเป็นการชั่วคราวได้</p> <p>7) อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะต้องให้เป็นไปตามมาตรฐานดังต่อไปนี้</p> <p>(1) หมวกแข็ง จะต้องมือน้ำหนักไม่เกิน 424 กรัม ต้องทำด้วยวัตถุที่ไม่ใช่โลหะและมีความต้านทานสามารถทนแรงกระแทกได้ไม่น้อยกว่า 385 กิโลกรัม ภายในหมวกจะต้องมีรองหมวกทำด้วยหนังพลาสติก ผ้า หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน อยู่ห่างผนังหมวกไม่น้อยกว่า 1 ซม. ซึ่งสามารถปรับระยะได้ตามขนาดศีรษะกระทบกับผนังหมวก</p> <p>(2) ถุงมือ ต้องมีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว</p> <p>(3) ถุงมือยาง ต้องทำด้วยยาง หรือวัตถุอื่นที่คล้ายคลึงกัน มีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว มีความเหนียว ไม่ฉีกขาดง่าย และสามารถกันน้ำได้</p> <p>(4) รองเท้ายางหุ้มแข็ง ต้องทำด้วยยางหรือยางผสมวัตถุอื่น เมื่อสวมแล้วมีความสูงไม่น้อยกว่าครึ่งแข้งสามารถกันน้ำได้</p> <p>(5) เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย วัตถุที่ใช้ทำเข็มขัด จะต้องทำด้วยหนังไนลอน ผ้าฝ้ายถัก หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 5 ซม. และสามารถทนแรงดึงได้ไม่น้อยกว่า 1,150 กก.เชือกนิรภัยจะต้องมีความเหนียว ทนแรงดึงไม่น้อยกว่า 1,150 กก</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	<p><b>มาตรา 6</b> ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p><b>มาตรา 8</b> ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง</p> <p><b>มาตรา 13</b> ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน</p> <p>ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 14</b> ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน</p> <p><b>มาตรา 16</b> ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน</p> <p>การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p><b>มาตรา 17</b> ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ</p> <p><b>มาตรา 19</b> ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานประกอบกิจการ ให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคารสถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่านั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8</p> <p>การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า</p> <p><b>มาตรา 20</b> ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22</p> <p><b>มาตรา 21</b> ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหารแจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</p> <p>ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า</p>	●	โครงการได้กำหนดให้มีผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>เจ้าหน้าที่ จป.</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 22</b> ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและดูแลรักษาอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งให้สามารถใช้งานได้ตามสภาพและลักษณะของงานตลอดระยะเวลาทำงาน</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่า ลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p><b>มาตรา 23</b> ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขลักษณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน</p> <p><b>มาตรา 32</b> เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการประเมินอันตราย</p> <p>(2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง</p> <p>(3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>(4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p> <p><b>มาตรา 34</b> ในกรณีที่สถานประกอบกิจการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต</p> <p>(2) กรณีที่สถานประกอบกิจการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบกิจการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุ อันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ</p> <p>(3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้างแจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้างส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วยการแจ้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและเมื่อพนักงานตรวจความปลอดภัยได้รับแจ้งแล้ว ให้ดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการป้องกันอันตรายโดยเร็ว</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2559)</p> <p><b>หมวด 2 แสงสว่าง</b></p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องใช้หรือจัดให้มีฉาก แผ่นฟิล์มกรองแสง หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะที่ทำงาน ในกรณีที่ไม่อาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน</p> <p><b>หมวด 3 เสียง</b></p> <p>ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (impact or impulse noise) เกิน 140 เดซิเบล หรือได้รับสัมผัสเสียงที่มีระดับเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (continuous steady noise) เกินกว่า 115 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (Time Weighted Average-TWA) มิให้เกินมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 ภายในสถานประกอบกิจการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 8 นายจ้างต้องให้ลูกจ้างหยุดทำงานจนกว่าจะได้ปรับปรุงหรือแก้ไขให้ระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยการควบคุมที่ต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียงหรือบริหารจัดการเพื่อควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างจะได้รับให้ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด และจัดให้มีการปิดประกาศและเอกสารหรือหลักฐานในการดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขดังกล่าวไว้ เพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน เพื่อลดระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลแล้ว โดยให้อยู่ในระดับไม่เกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และข้อ 8 การคำนวณระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 10 ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจน</p> <p>ข้อ 11 ในกรณีที่สภาวะการทำงานในสถานประกอบกิจการมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานแปดชั่วโมงตั้งแต่ 85 เดซิเบลเอขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการอนุรักษ์การได้ยินในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p><b>หมวด 4 อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</b></p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความเหมาะสมกับลักษณะงานตลอดเวลาที่ทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานที่มีระดับความร้อนเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือสำหรับป้องกันความร้อน</p> <p>(2) งานที่มีแสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาโดยตรง ให้สวมใส่แว่นตาลดแสงหรือกระบังหน้าลดแสง</p> <p>(3) งานที่ทำในสถานที่มืด ทึบ และคับแคบ ให้สวมใส่หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่าง</p> <p>(4) งานที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ปลั๊กลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียง</p> <p>ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 ก่อนเริ่มงานก่อสร้างไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ให้นายจ้างแจ้งแจ้งข้อมูลงานก่อสร้างดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>(1) งานอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตรหรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร</p> <p>(2) งานอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป</p> <p>(3) งานสะพานที่มีความยาวระหว่างกึ่งกลางตอม่อแรกถึงกึ่งกลางตอม่อสุดท้ายตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป งานสะพานข้ามทางแยกหรือทางยกระดับ สะพานกลับรถ หรือทางแยกต่างระดับ</p> <p>(4) งานขุด งานซ่อมแซม หรืองานรื้อถอนระบบสาธารณูปโภคที่ลึกตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป</p> <p>(5) งานอุโมงค์หรือทางลอด</p> <p>(6) งานก่อสร้างอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่อธิบดีกำหนด</p> <p>ซึ่งอย่างน้อยต้องกำหนดให้แจ้งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องดำเนินการให้พื้นที่ทำงานก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุในงานก่อสร้างได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจความปลอดภัยในการทำงาน ก่อนการทำงาน และขณะทำงานทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องจัดให้มีการรักษาความสะอาดในบริเวณเขตก่อสร้าง โดยจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย และแยกของเหลือใช้ หรือขยะทิ้งที่เป็นอันตรายและไม่เป็นอันตราย</p> <p>ข้อ 7 ในกรณีที่จะต้องมีการขยายดินที่ขุดออกจากเขตก่อสร้าง นายจ้างต้องจัดให้มีสถานที่เก็บกองดินที่จะขนย้ายอย่างเหมาะสม และต้องกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายอันเกิดจากการเก็บกองดิน รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นต่างระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 10 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไฟฟ้าดับ</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องติดป้ายเตือนอันตราย สัญญาณแสงสีส้ม ณ ทางเข้าออกของยานพาหนะทุกแห่ง และจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในขณะที่มียานพาหนะเข้าออกเขตก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องติดป้ายแสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความช่วยเหลือในยามฉุกเฉิน เช่น โรงพยาบาล หน่วยงานดับเพลิง หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย ที่ใกล้ที่สุดไว้ ณ เขตก่อสร้างให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 13 นายจ้างต้องติดหรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใช้นยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 15 นายจ้างต้องกำหนดบริเวณเขตก่อสร้าง โดยทำรั้วสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ที่มั่นคงแข็งแรงไว้ตลอดแนวเขตก่อสร้าง หรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมตามลักษณะงาน และมีป้าย “เขตก่อสร้าง” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในเขตก่อสร้าง โดยจัดทำรั้วหรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 20 นายจ้างต้องจัดและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาที่ทำงานก่อสร้าง</p> <p><b>หมวด 2 งานเจาะและงานขุด</b></p> <p>ข้อ 23 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และป้ายเตือนอันตรายที่เห็นได้อย่างชัดเจนตามลักษณะของงาน ตลอดเวลาทำงาน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณแสงสีส้ม หรือป้ายสีสะท้อนแสงเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของลักษณะงาน</p> <p>ข้อ 24 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลูกจ้างอาจพลัดตก นายจ้างต้องจัดให้มีแผ่นโลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงเพียงพอปิดคลุมบริเวณดังกล่าว และทำราวล้อมกันด้วยไม้ โลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน</p> <p>ในกรณีที่การเจาะหรือขุดนั้นไม่อาจทำการปิดคลุมได้ ให้ทำราวล้อมกันตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ข้อ 25 ในบริเวณที่มีการเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีปlovakเหล็ก แผ่นเหล็ก ค้ำยัน หรืออุปกรณ์อื่นที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากดินพังทลาย และต้องจัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยได้รับความเห็นชอบจากวิศวกร</p> <p>ข้อ 26 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินการโดยวิศวกรก่อนลงมือปฏิบัติงาน และต้องปฏิบัติตามแบบและขั้นตอนดังกล่าว รวมทั้งต้องติดตั้งสิ่งป้องกันดินพังทลายไว้ด้วย</p> <p>ข้อ 27 ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่น หรือเครื่องจักรหนักปฏิบัติงาน หรือมีกองวัสดุหรืออุปกรณ์หนกอยู่บริเวณใกล้ปากรู หลุม บ่อ คู หรือพื้นที่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีการป้องกันดินพังทลายโดยติดตั้งเสาเข็มพืด (Sheet pile) หรือโดยวิธีอื่นตามความเหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงโดยได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากวิศวกร และให้ปิดประกาศสำเนาหนังสือดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 28 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการ และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ และต้องแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงานก่อนเข้าทำงาน หากลูกจ้างต้องทำงานในสถานที่ตามวรรคหนึ่งที่มีความลึกตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี</p> <p>(1) ทางขึ้นลงที่มั่นคงแข็งแรง สะดวกและปลอดภัย</p> <p>(2) เครื่องสูบน้ำที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย</p> <p>(3) ระบบการถ่ายเทอากาศและแสงสว่างที่เพียงพอและเหมาะสม</p> <p>(4) ผู้ควบคุมงานซึ่งมีประสบการณ์ด้านงานดิน และผ่านการอบรมหลักสูตรการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้นประจำบริเวณปากรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาทำงาน</p> <p>(5) อุปกรณ์เพื่อทำการสื่อสาร หรือรับส่งสัญญาณในกรณีฉุกเฉินระหว่างผู้ควบคุมงานกับลูกจ้าง ซึ่งต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน</p> <p>(6) สายหรือเชือกช่วยชีวิต และเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถเกาะเกี่ยวได้ เพื่อช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน</p> <p>ข้อ 29 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่มีขนาดกว้างน้อยกว่า 75 เซนติเมตร และมีความลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>หมวด 3 งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด</b></p> <p>ข้อ 30 ในการประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ ช่อมบ่ารุง เคลื่อนย้าย และรื้อถอนเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 31 เครื่องตอกเสาเข็มตามข้อ 30 อย่างน้อยต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้</p> <p>(1) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องสร้างด้วยโลหะที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร</p> <p>(2) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(3) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีการยึดโยง ค้ำยัน หรือตรึงให้มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>(4) คานติดตั้งรอกและฐานรองรับคานต้องสามารถรับน้ำหนักรอก ลูกต้ม และน้ำหนักเสาเข็มรวมกัน โดยมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(5) รางเลื่อนเครื่องตอกเสาเข็มต้องสามารถรับน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักที่ใช้งานจริง</p> <p>(6) ในกรณีที่ใช้เครื่องตอกเสาเข็มระบบดีเซลแอมเมอร์ อุปกรณ์ที่ใช้ยึดกับโครงเครื่องตอกเสาเข็ม ต้องมีค่าความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 6</p> <p>ข้อ 32 เมื่อติดตั้งเครื่องตอกเสาเข็มแล้วเสร็จ นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรตรวจสอบ และรับรองว่าถูกต้องเป็นไปตามรายละเอียดคุณลักษณะตามข้อ 31 แล้ว จึงใช้เครื่องตอกเสาเข็มนั้นได้ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 33 ก่อนเริ่มงานเสาเข็ม งานกำแพงพืด และเครื่องขุดเจาะในแต่ละวัน นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยของชิ้นส่วนหรือกลไกการทำงานของเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และพื้นที่การทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ตรวจสอบอุปกรณ์ รางเลื่อน แม่แรง และส่วนประกอบของเครื่องตอกเสาเข็มให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(2) ตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องขุดเจาะให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบบริเวณพื้นที่การทำงานเสาเข็ม และกำแพงพืด ให้มีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอ</p> <p>ทั้งนี้ นายจ้างต้องเก็บเอกสารผลการตรวจสอบดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 34 กรณีที่ต้องใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่มีควั่นไอสี่เหลี่ยม นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันมิให้ควั่นไอสี่เหลี่ยมของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะฟุ้งกระจายเป็นอันตรายต่อลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 35 ในกรณีที่มีการติดตั้ง เคลื่อนย้าย หรือการทำงานของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือ เครื่องขุดเจาะอยู่ใกล้สายไฟฟ้า นายจ้างต้องดำเนินการให้มีระยะห่างและมาตรการป้องกันอันตรายตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นกำหนด</p> <p>ข้อ 36 ในกรณีที่มีการติดตั้ง หรือการใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ หรือการยกเคลื่อนย้าย เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่อยู่ใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคม ก่อนให้ลูกจ้างทำงาน นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ เพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 37 ในกรณีที่เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะขัดข้อง ชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะดังกล่าว และติดป้ายห้ามใช้งานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน จนกว่าจะได้ซ่อมแซมแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเสียก่อน</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 38 การปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ ระบบลม ระบบไฮดรอลิค ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแอมเมอร์ หรือระบบอื่น รวมถึงเครื่องชุดเจาะ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 39 ในบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม หรือการทำงานชุดเจาะสำหรับงานเสาเข็ม นายจ้างต้องดำเนินการไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง สายตาผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องชุดเจาะที่จะมองเห็นการทำงานตอกเสาเข็มหรือชุดเจาะ</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายพิกัดน้ำหนัยกยก และป้ายแนะนำการใช้เครื่องตอกเสาเข็มไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็มเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 41 ในการทำงานบังคับเครื่องตอกเสาเข็ม นายจ้างต้องจัดให้มีโครงเหล็กและหลังคาลาดตาข่ายกันของตกอยู่เหนือศีรษะของผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม โดยต้องมีขนาดช่องลาดตาข่ายแต่ละด้านไม่เกิน 20 มิลลิเมตร และขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของเส้นลวดไม่น้อยกว่า 1.25 มิลลิเมตร</p> <p>ทั้งนี้ อย่างน้อยต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เว้นแต่อุปกรณ์เครื่องตอกเสาเข็มนั้น จะมีหลังคาซึ่งมีความแข็งแรงปลอดภัย</p> <p>ข้อ 42 ในการใช้เสาเข็มที่มีรูกลวงตรงกลางด้านในเสาเข็ม หรือรูกลวงบนพื้นดินที่เกิดจากงานเสาเข็ม หรืองานชุดเจาะ ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 15 เซนติเมตรขึ้นไป เมื่องานเสาเข็มหรืองานชุดเจาะนั้นแล้วเสร็จแต่ละหลุม นายจ้างต้องจัดให้มีการปิดปากรูกลวงทันทีด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงที่สามารถป้องกันมิให้สิ่งของหรือผู้ใดตกไปในรูได้</p> <p>ข้อ 43 งานเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 70 เซนติเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ด้านเสาเข็มเจาะประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงานของลูกจ้างและลูกจ้างซึ่งทำงานต้องมีความชำนาญงานเสาเข็มและงานเจาะขนาดใหญ่</p> <p>ข้อ 44 ในกรณีที่มีการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเพื่อทำการก่อสร้าง นายจ้างต้องกำหนดพื้นที่การทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของเสาเข็ม โดยจัดให้มีการตรวจสอบวิธีการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบตามที่วิศวกรกำหนด เช่น แม่แรง มาตรวัด การยึดกับเสาเข็มสมอ แท่นรับน้ำหนักบรรทุก คานที่ใช้ทดสอบ โดยแสดงรายการคำนวณความแข็งแรงของอุปกรณ์ทดสอบทั้งหมดให้สามารถรับรู้น้ำหนักทดสอบได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่มีสิ่งบอกเหตุที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของเสาเข็ม ให้นายจ้างหยุดการทดสอบนั้นทันที</p> <p>ข้อ 45 นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งมีประสบการณ์ควบคุมการทำงานด้านกำแพงพืดอยู่ประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง</p> <p><b>หมวด 6 ทางเดินชั่วคราวยกระดับสูง</b></p> <p>ข้อ 56 ในงานก่อสร้างที่มีทางเดินชั่วคราวยกระดับสูงตั้งแต่ 1.50 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการสร้างทางเดินนั้นด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกจรได้ ตามสภาพการใช้งานจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลกรัมต่อตารางเมตร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 45 เซนติเมตร และต้องมีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ตลอดทางเดินนั้น</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2564 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน และลักษณะอันตรายที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงานและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 5 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่มีการติดตั้งการใช้การเคลื่อนย้าย และการรื้อถอนนั่งร้าน หรือ ค้ำยัน โดยจัดทำรั้วหรือกันเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้ชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามไม่ให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องติด หรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 7 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนนั่งร้าน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณออกแบบและควบคุมการใช้นั่งร้านโดยวิศวกร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมีลูกจ้างทำงานบนนั่งร้าน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) นั่งร้านที่มีพื้นลื่น</p> <p>(2) นั่งร้านที่มีส่วนหนึ่งส่วนใดชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย</p> <p>(3) นั่งร้านที่อยู่ภายนอกอาคาร หรือส่วนอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีพายุลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่เป็นการทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือเพื่อการช่วยเหลือ หรือบรรเทาเหตุ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 10 ในการทำงานบนนั่งร้านหลายชั้นพร้อมกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่เหมาะสมกับสภาพงาน เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ซึ่งทำงานอยู่ด้านล่าง</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบนั่งร้านทุกครั้งก่อนการใช้งาน และทำรายงานผลการตรวจสอบไว้ด้วย และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 12 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนค้ำยัน ให้นำข้อ 7 มาบังคับใช้โดยอนุโลม</p> <p>ข้อ 13 ในการสร้าง ประกอบ หรือ ติดตั้งค้ำยัน นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และควบคุมโดยวิศวกร ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค้ำยันที่ทำด้วยเหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน ในกรณีค้ำยันทำด้วยวัสดุอื่นที่ไม่ใช่เหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้น้อยกว่าสี่เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน และต้องมีเอกสารแสดงกำลังวัสดุประกอบด้วย</p> <p>(2) ไม้ที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นไม้ที่ไม่ผุเปื่อย หรือชำรุดจนทำให้ไม้ขาดความแข็งแรง ทนทาน และต้องมีหน่วยแรงดัดประลัย (ultimate bending stress) ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เหล็กที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นเหล็กที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(4) ข้อต่อและจุดยึดต่างๆ ของค้ำยันต้องมั่นคงแข็งแรง</p> <p>(5) ในกรณีที่มีที่รองรับค้ำยัน ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน</p> <p>(6) ค้ำยันต้องยึดโยงหรือตรึงกับพื้นดิน หรือส่วนของสิ่งก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันทุกครั้งก่อนการใช้งาน และระหว่างใช้งาน หากพบว่าไม่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย ให้นายจ้างดำเนินการซ่อมแซม หรือปรับปรุงส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยอยู่เสมอ</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 15 ในกรณีที่ใช้ค่ายันรองรับการเทคอนกรีต อุปกรณ์ เครื่องจักร หรือรองรับสิ่งอื่นใด ที่มีลักษณะคล้ายกัน นายจ้างต้องควบคุมดูแลมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปอยู่ใน หรือใต้บริเวณนั้น เว้นแต่กรณีการทำงานที่มีความจำเป็น และเฉพาะผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 1 บททั่วไป</b></p> <p>ข้อ 2 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การระบุนอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน การวางแผนการปฏิบัติงาน และการป้องกันและควบคุมอันตราย รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างได้รับทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน และควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 3 ในการประกอบ การติดตั้ง การตรวจสอบ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ ให้นายจ้างปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร เป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานขึ้นเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพของการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ และลักษณะของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน เช่น เข็มขัดนิรภัย เชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิต หมวกนิรภัย รองเท้าชนิดหุ้มส้นพื้นยาง หรือถุงมือ และดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์นั้น</p> <p>ในกรณีที่ให้ลูกจ้างใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ประกอบ นายจ้างต้องจัดทำจุดยึดตึง เชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตไว้กับส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรือโครงสร้างอื่นใด ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายตามข้อ 3 และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามข้อ 4 ตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างต้องจัดทำราวกัน หรือรั้วกันตก ราวกันหรือรั้วกันตกต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า เก้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกิน หนึ่งเมตรสิบเซนติเมตร ซึ่งมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>ในกรณีที่ใช้แผงทับแทนราวกันตกหรือรั้วกันตก แผงทับต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าเก้าสิบเซนติเมตร</p> <p><b>หมวด 2 การป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน</b></p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้าน หรือ ดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง โดยต้องมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงตั้งแต่สี่เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดทำราวกันหรือรั้วกันตก ตาข่ายนิรภัย หรืออุปกรณ์ป้องกันอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 10 ในกรณีที่ม็ปล่องหรือช่องเปิดต่างๆ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างพลัดตก นายจ้างต้องทำฝาปิดที่แข็งแรง ราวกัน รั้วกันตก หรือแผงทับตามข้อ 6 พร้อมทั้งติดป้ายเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 11 นายจ้างต้องมีลูกจ้างทำงานในที่สูงนอกอาคาร หรือพื้นที่เปิดโล่ง ในขณะที่มีพายุ ลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องให้ลูกจ้างทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือบรรเทาเหตุอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 12 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดเคลื่อนย้ายได้ เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลการตั้งบันไดให้ระยะระหว่างฐานบันไดถึงผนังที่วางพาดบันไดกับความยาวของช่วงบันไดนับจากฐานถึงจุดพาด มีอัตราส่วนหนึ่งต่อสี่ หรือมีมุมบันไดที่ตรงข้ามผนังเจ็ดสิบห้าองศา</p> <p>บันไดตามวรรคหนึ่งจะต้องมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน มีความกว้างของบันไดไม่น้อยกว่าสามสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ บันไดไต่ต้องมีขาบันไดหรือสิ่งยึดโยงที่สามารถป้องกันการลื่นไถลของบันไดได้</p> <p>ข้อ 13 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดติดตึกรังกับที่มีความสูงเกินหกเมตรขึ้นไป เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลบันไดไต่ชนิดติดตึกรังกับให้มีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และต้องจัดทำโครงบันไดเพื่อป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 14 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้ขาหยั่งหรือม้ายืนเพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลให้ขาหยั่งหรือม้ายืนนั้นมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และมีพื้นที่สำหรับยืนทำงานอย่างเพียงพอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินสิบห้าองศา แต่ไม่เกินสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน</p> <p>ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินกว่าสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน และเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์</p> <p><b>หมวด 3 การป้องกันอันตรายจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย</b></p> <p>ข้อ 16 ในกรณีที่มีการลำเลียงวัสดุสิ่งของขึ้นหรือลงจากที่สูง หรือลำเลียงวัสดุสิ่งของบนที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีราง ปล่อยเครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการลำเลียง เพื่อป้องกันอันตรายจากวัสดุสิ่งของกระเด็นหรือตกหล่น</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และติดป้ายเตือนอันตรายบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจนกว่างานจะแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 18 ในกรณีที่วัสดุสิ่งของอยู่บนที่สูงที่อาจกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายลงมาได้ นายจ้างต้องจัดทำขอบกันของตกหรือมาตรการป้องกันอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน</p> <p>ข้อ 19 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานบริเวณใกล้เคียงหรือทำงานในสถานที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 20 ในบริเวณที่เก็บหรือกองวัสดุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของดังกล่าว ให้ นายจ้างจัดเรียงวัสดุสิ่งของให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย ทำผนังกัน หรือใช้วิธีการอื่นใด เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกหล่นหรือพังทลายของวัสดุสิ่งของที่จะทำการเคลื่อนย้ายนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 21 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในท่อ ช่อง โพรง บ่อ หรือสถานที่อื่นใด ที่อาจเกิดการพังทลายได้ ให้นายจ้างจัดทำผนังกัน ค้ำยัน หรือใช้วิธีการอื่นใดที่สามารถป้องกันอันตรายจากการพังทลายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2564 และจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 1 เครื่องจักร</b></p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรปฏิบัติตามดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อยรัดกุม</p> <p>(2) ไม่สวมใส่เครื่องประดับที่อาจเกี่ยวโยงกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้</p> <p>(3) รวบรวมที่ปล่อยยาวเกินสมควรหรือทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 7 ในบริเวณที่มีการติดตั้ง การซ่อมแซม หรือการตรวจสอบเครื่องจักร หรือเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร นายจ้างต้องติดป้ายแสดงการดำเนินการดังกล่าว โดยใช้เครื่องหมายหรือข้อความที่เข้าใจง่าย และเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีระบบวิธีการ หรืออุปกรณ์ป้องกันมิให้เครื่องจักรนั้นทำงาน และให้แขวนป้าย หรือแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ห้ามเปิดสวิตช์ไว้ที่สวิตช์ของเครื่องจักรด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอน หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร รถยก ลิฟต์ เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ในกรณีที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1 ตันขึ้นไป ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยสภาพของเครื่องจักร นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนย้ายดังกล่าว และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกับเครื่องจักรตรวจสอบเครื่องจักรนั้นให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งาน โดยเครื่องจักรดังต่อไปนี้ นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบประจำปี</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้ในงานยกและงานขนย้าย ได้แก่ รถยก ระบบสายพานลำเลียง</p> <p>(2) เครื่องจักรกลที่ใช้ในงานดินและงานถนน ได้แก่ รถแทรกเตอร์ รถดัก เครื่องจักรกลสำหรับงานขุด รถบด รถขูดอัดดิน (scraper) รถเกรด (grader) รถปูแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (asphaltic concrete paver) รถพ่นยาง (bitumen distributor หรือ sprayer)</p> <p>(3) เครื่องจักรที่ใช้ในงานคอนกรีต ได้แก่ เครื่องผสมคอนกรีต (concrete mixer) เครื่องสั่นคอนกรีต (concrete vibrator) เครื่องปั๊มคอนกรีต (concrete pumping machine) เครื่องยิงคอนกรีต (shotcrete machine) เครื่องพ่นปูนทราย (mortar sprayer) รถคอนกรีตผสมเสร็จ (transit-mixer truck)</p> <p>(4) เครื่องจักรที่ใช้ในงานฐานราก ได้แก่ เครื่องตอกเสาเข็ม เครื่องจักรที่ใช้สำหรับงานเจาะเสาเข็มและกำแพงพืด เครื่องอัดน้ำปูน (cement grouting machine) เครื่องทำเสาเข็มดินผสมซีเมนต์ (soil cement column machine)</p> <p>(5) เครื่องจักรที่ใช้ในงานขุด งานเจาะ หรืองานขุดเจาะอุโมงค์ ได้แก่ เครื่องอัดลม (air compressor) เครื่องเจาะหิน (drilling rock machine) เครื่องเจาะอุโมงค์ (tunnel boring machine) เครื่องดันท่อ (pipe jacking machine) แบ็กโฮ (backhoe) แดร์กไลน์ (dragline) รถตักหน้าขุดหลัง (front-end loader)</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้ในงานรื้อถอนทำลาย ได้แก่ เครื่องสกด (jack hammer) คอนกรีตเบรกเกอร์ (concrete breaker) เครื่องตัดทำลายโครงสร้าง (demolition shears)</p> <p>(7) เครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานตามข้ออธิบติประกาศกำหนด</p> <p>การตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 10 นายจ้างต้องไม่ใช้หรือยอมให้ลูกจ้างใช้เครื่องจักรทำงานเกินปกติ หรือขีดความสามารถที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>ข้อ 11 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องขัด เครื่องกัด เครื่องตัด เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องเจีย เครื่องเจาะ เครื่องพับ เครื่องม้วน หรือเครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดให้มีข้อความเกี่ยวกับวิธีการทำงานกับเครื่องจักรนั้นติดไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายของเครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานถึงขั้นสูญเสียอวัยวะ ได้แก่ เครื่องจักรประเภทเครื่องบด เครื่องโม่ เครื่องตัดน้ำแข็ง เครื่องเลื่อยสายพาน เครื่องเลื่อยวงเดือน เลื่อยยนต์ หรือเครื่องจักรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการบ่งชี้อันตราย การประเมินความเสี่ยง และแผนบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <p>ข้อ 13 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องเชื่อมไฟฟ้า เครื่องเชื่อมก๊าซ หรือเครื่องจักรชนิดอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพ นายจ้างต้องใช้ลูกจ้างซึ่งผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของเครื่องจักร การป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษา อุปกรณ์ของเครื่องจักรนั้น โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องดูแลให้พื้นที่บริเวณรอบเครื่องจักรมีความปลอดภัยจากความร้อน แสงสว่าง เสียง ฝุ่น พุ่มโลหะ สารเคมีอันตราย หรือสิ่งกีดขวาง ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อลูกจ้างหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องจัดให้มีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต้องมีระบบหรือวิธีการป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วเข้าตัว ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเครื่องจักรและต้องต่อสายดิน ทั้งนี้ การติดตั้งระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>(2) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ต่อเข้าเครื่องจักรต้องเดินมาจากที่สูง กรณีเดินสายไฟฟ้าบนพื้นดินหรือฝังดินต้องใช้ท่อร้อยสายไฟฟ้าที่แข็งแรงและปลอดภัย</p> <p>(3) เครื่องจักรชนิดอัตโนมัติต้องมีสีเครื่องหมายปิด-เปิด ที่สวิตช์อัตโนมัติตามหลักสากล และมีเครื่องป้องกันมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดกระทบสวิตช์อันเป็นเหตุให้เครื่องจักรทำงาน</p> <p>(4) เครื่องจักรที่มีการถ่ายทอดพลังงานโดยใช้เพลลา สายพาน รอก เครื่องอุปกรณ์ล้อตุนกำลัง ต้องมีตะแกรงหรือที่ครอบปิดคลุมส่วนที่หมุนได้และส่วนส่งถ่ายกำลังให้มิดชิด ถ้าส่วนที่หมุนได้หรือส่วนส่งถ่ายกำลังสูงกว่า 2 เมตร ต้องมีรั้วหรือตะแกรงสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันล้อมมิให้บุคคลเข้าไปได้ในขณะเครื่องจักรกำลังทำงาน สำหรับสายพานแขวนลอยหรือสายพานโซ่นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>(5) เครื่องจักรที่มีใบเลื่อยวงเดือนหรือใบเลื่อยสายพาน ต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากใบเลื่อยของเครื่องจักรนั้น</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้เป็นเครื่องลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะแล้วก่อให้เกิดประกายไฟในขณะทำงาน ต้องมีเครื่องปิดบังประกายไฟหรือเศษวัสดุในขณะใช้งานและต้องจัดให้อยู่ห่างจากวัสดุเชื้อเพลิง</p> <p>(7) เครื่องจักรที่ใช้ในการขึ้นรูปพลาสติกหรือวัสดุอื่นโดยลักษณะฉีด เป่า หรือวิธีการอื่น ต้องมีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องบำรุงรักษาและดูแลเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันอันตรายได้</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องจัดให้ทางเดินเข้าออกจากพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</p> <p>ข้อ 18 นายจ้างต้องจัดทำรั้ว คอกกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ บริเวณที่ตั้งของเครื่องจักรให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน และต้องดูแลไม่ให้ลูกจ้างซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 19 นายจ้างต้องติดตั้งเครื่องป้องกันวัสดุตกหล่นบริเวณสายพานลำเลียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง และต้องมีอุปกรณ์ฉุกเฉินที่สามารถหยุดการทำงานของสายพานได้ทันทีติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมใช้งาน และเห็นได้ชัดเจน</p> <p><b>ส่วนที่ 3 เครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ</b></p> <p>ข้อ 26 ก่อนใช้งานเครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ติดตั้งไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถนำมาใช้ดับเพลิงได้ทันที</p> <p>(2) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>(3) จัดบริเวณที่ปฏิบัติงานไม่ให้มีวัสดุที่ติดไฟง่ายวางอยู่</p> <p>(4) จัดให้มีฉากกันหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันอันตรายจากประกายไฟและแสงจ้า</p> <p>(5) จัดสถานที่ปฏิบัติงานให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเหมาะสม</p> <p>ข้อ 27 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือผู้ซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการทำงานด้วยเครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซ</p> <p>ข้อ 28 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติโดยเคร่งครัด เมื่อใช้เครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซกับภาชนะบรรจุสารไวไฟ หรือในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการระเบิด เพลิงไหม้หรือไฟลามจากก๊าซน้ำมัน หรือวัตถุไวไฟอื่น</p> <p>ข้อ 29 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้า นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการใช้สายดินของวงจรเชื่อม หัวจับสายดินวงจรเชื่อม สายเชื่อม และหัวจับสวดเชื่อมตามขนาดและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) จัดสายไฟฟ้าและสายดินให้ห่างจากการบดทับของยานพาหนะ น้ำ หรือที่ชื้นแฉะ หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันความเสียหาย และไม่ให้เกิดอันตรายจากอุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่การทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ต้องปฏิบัติงานได้น้ำ</p> <p>ข้อ 30 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ติดตั้งและตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมความดัน และมาตรวัดความดันที่เหมาะสมถูกต้องกับชนิดของก๊าซตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) ตรวจสอบการรั่วไหล การหลุดหลวม การสึกหรอของอุปกรณ์ หรือสภาพที่ไม่ปลอดภัยทุกครั้งก่อนการใช้งาน หากพบว่าไม่ปลอดภัยต้องทำการแก้ไข</p> <p>(3) จัดทำเครื่องหมาย สี หรือสัญลักษณ์ที่ทอส่งก๊าซ หัวเชื่อม หรือหัวตัดให้เป็นแบบ และชนิดเดียวกัน</p> <p>ข้อ 31 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างหัวเชื่อม หัวตัด หรือหัวเผากับถังบรรจุก๊าซออกซิเจนและถังบรรจุก๊าซไวไฟขณะใช้งาน</p> <p>ในการต่อถังบรรจุก๊าซไวไฟหลายถังเข้าด้วยกัน นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างท่อร่วมกับอุปกรณ์ควบคุมความดัน</p> <p>ข้อ 32 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการยึดถังป้องกันถ่วงล้ม เช่น คล้องโซ่</p> <p>(2) มีอุปกรณ์ป้องกันวาล์ว เช่น โกร่งกำบัง หรือฝาครอบวาล์วปิดขณะไม่ได้ใช้ก๊าซ</p> <p>(3) ป้องกันมิให้ถึงการสันสะเทือนอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> <p>(4) การจัดเก็บถังบรรจุก๊าซให้เป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย</p> <p>ข้อ 33 นายจ้างต้องใช้ถังบรรจุก๊าซที่มีการติดตั้งกลอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รวมทั้งดูแลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>ส่วนที่ 4 รัยยก</b></p> <p>ข้อ 34 ในการทำงานเกี่ยวกับรยก นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีโครงหลังคาของรยกที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้ เว้นแต่รยกที่ออกแบบมาให้ยกวัสดุสิ่งของที่มีความสูงไม่เกินศีรษะของผู้ขับขี่</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ไว้ที่รยก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวัง</p> <p>(3) ตรวจสอบรยกให้มีสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยในขณะที่ทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p> <p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นตามสภาพในการทำงาน เช่น กระจมมองข้าง</p> <p>(6) ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรยกชนิดนั่งขับสวมใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ทำงานบนรถตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 35 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับรยกที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง เว้นแต่กรณีที่นายจ้างดัดแปลงรยกเพื่อใช้ก้ำขปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง และได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานแล้ว</p> <p>ข้อ 36 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่สำหรับรยกที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 39 นายจ้างต้องจัดทางเดินรยกให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสามารถรองรับน้ำหนักรถ รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกของรยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรยก ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้รยกแต่ละประเภท ความปลอดภัยในการขับรยก การตรวจสอบและบำรุงรักษารยก โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับรยก ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 41 นายจ้างต้องควบคุมดูแลการนำรยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า โดยต้องมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(2) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(3) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(4) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p> <p>ข้อ 42 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้บุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรยกโดยสารหรือขึ้นไปบนส่วนหนึ่งส่วนใดของรยก</p> <p><b>ส่วนที่ 6 เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง</b></p> <p>ข้อ 49 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการป้องกันการตกจากที่สูงตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักและจำนวนคนที่สามารถยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ให้มีสภาพใช้งานได้ อย่างปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยขณะทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ดัดระบบการทำงานเมื่อมีการใช้งานเกินพิกัดที่ผู้ผลิตกำหนด และต้องตรวจสอบให้อุปกรณ์ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 50 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง</p> <p>ข้อ 51 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 52 ในการทำงานบนเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรนั้นไปตามแนวระนาบ นายจ้างต้องจัดให้พื้นที่ที่เป็นเส้นทางการเคลื่อนย้ายมีความแข็งแรง ราบเรียบ ไม่ต่างระดับ และปรับระดับของเครื่องจักรดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งที่ผู้ผลิตกำหนดหรือในตำแหน่งที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 53 นายจ้างต้องจัดให้มีการอบรมลูกจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน</p> <p>ข้อ 54 ในการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงแบบแขวน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการทดสอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องภายหลังการติดตั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(2) ต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 10 และไม่เป็นลวดสลิงที่มีลักษณะตามข้อ 86</p> <p><b>หมวด 2 บันจัน</b></p> <p>ข้อ 56 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่งต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 57 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบการติดตั้งบันจันเมื่อติดตั้งเสร็จตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่มีการหยุดใช้งานบันจันตั้งแต่หกเดือนขึ้นไป ก่อนนำบันจันมาใช้งานใหม่ นายจ้างต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย</p> <p>ข้อ 58 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของบันจันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามประเภทและลักษณะของงาน ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 59 ในการทำงานเกี่ยวกับบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ควบคุมให้มีลวดสลิงเหลืออยู่ในม้วนลวดสลิงไม่น้อยกว่าสองรอบตลอดเวลาที่บันจันทำงาน</p> <p>(2) จัดให้มีชุดล็อกป้องกันลวดสลิงหลุดจากตะขอของบันจันและทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือกันส่วนที่หมุนรอบตัวเอง ส่วนที่เคลื่อนไหวยาวได้ หรือส่วนที่อาจเป็นอันตรายของบันจัน และให้ส่วนที่เคลื่อนที่ของบันจันหรือส่วนที่หมุนได้ของบันจันอยู่ห่างจากสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุอื่นในระยะที่ปลอดภัย</p> <p>(4) จัดให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ทำงานบนแขวนบันจันหรือชุดสะพาน</p> <p>(5) จัดให้มีพื้นชนิดกันลื่น ราวกันตก และแผงกันกระดับพื้น สำหรับบันจันชนิดที่ต้องมีการจัดทำพื้นและทางเดิน</p> <p>(6) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมและพร้อมใช้งานไว้ที่ห้องบังคับบันจันหรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก</p> <p>(7) ติดตั้งบันจันบนฐานที่มั่นคงโดยวิศวกรเป็นผู้รับรอง</p> <p>(8) จัดให้มีการติดตั้งชุดควบคุมการทำงานเมื่อยกวัสดุขึ้นถึงตำแหน่งสูงสุด (upper limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>(9) จัดให้มีชุดควบคุมพิกัดน้ำหนักยก (overload limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 60 ในการทำงานเกี่ยวกับปั้นจั่นที่ใช้เครื่องยนต์ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือฉนวนหุ้มท่อไอเสีย</p> <p>(2) จัดให้มีถังเก็บเชื้อเพลิงและท่อส่งเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่ในลักษณะที่จะไม่เกิดอันตรายเมื่อเชื้อเพลิงหก ล้น หรือรั่วออกมา</p> <p>(3) จัดให้มีมาตรการในการเก็บและเคลื่อนย้ายเชื้อเพลิงสำรองด้วยความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 61 นายจ้างต้องเคลื่อนย้ายวัตถุไวไฟออกจากบริเวณที่ใช้ปั้นจั่น เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมก่อนให้ลูกจ้างปฏิบัติงาน</p> <p>ข้อ 62 นายจ้างต้องไม่ให้ลูกจ้างใช้ปั้นจั่นที่ชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 63 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างที่มีผลต่อการรับน้ำหนักหรือยินยอมให้ลูกจ้างหรือผู้อื่นกระทำการเช่นนั้น เว้นแต่นายจ้างได้จัดให้มีการคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับจัดให้มีการทดสอบ และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 64 นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนภัยตลอดเวลาที่ปั้นจั่นทำงานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน</p> <p>ข้อ 65 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่ปั้นจั่นและรอกของตะขอ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอันตรายที่ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน สำหรับปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่และปั้นจั่นชนิดอยู่กับที่ที่มีพิกัดยกหลายพิกัด นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่คุณผลิตกำหนด โดยติดประกาศไว้ให้เห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 66 นายจ้างต้องจัดทำเส้นแสดงเขตอันตราย เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย หรือเครื่องกั้นเขตอันตรายในเส้นทางที่มีการใช้ปั้นจั่นเคลื่อนย้ายสิ่งของ</p> <p>ข้อ 67 นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้สัญญาณสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปั้นจั่น</p> <p>ในกรณีที่ใช้สัญญาณตามวรรคหนึ่งเป็นการใช้สัญญาณมือ นายจ้างต้องจัดให้มีรูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือตามมาตรฐาน ASME หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 68 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้ปั้นจั่นใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่นยกวัสดุ ให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุที่ปั้นจั่นกำลังยก ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(ง) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p> <p>(2) ในกรณีที่เคลื่อนย้ายปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่โดยไม่ยกวัสดุและไม่ลดแขนปั้นจั่นลงให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 1.3 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 5 เมตร</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม (1) และ (2) ได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอและได้รับการอนุญาตจากการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นที่รับผิดชอบสายไฟฟ้านั้น ก่อนการดำเนินการ</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 69 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้บันจันไกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคมที่อาจมีกระแสไฟฟ้าเหนี่ยวนำ นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับบันจันหรือวัสดุที่จะยกเพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ทั้งนี้ การต่อลงดินให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่กำหนดโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>ข้อ 70 นายจ้างต้องปิดประกาศวิธีการทำงานเกี่ยวกับบันจันไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงานเป็นภาษาไทยหรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างเข้าใจได้ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 71 ในกรณีที่ผู้บังคับบันจันไม่สามารถมองเห็นจุดที่ทำการยกสิ่งของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุ นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจันตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งาน</p> <p>ข้อ 72 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้บังคับบันจัน ผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจัน ผู้ยึดเกาะวัสดุ หรือผู้ควบคุมการใช้บันจันผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของบันจัน การป้องกันอันตรายจากบันจัน รายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของบันจัน รวมทั้งการฝึกอบรมทบทวนการทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p><b>ส่วนที่ 2 บันจันเหนือศีรษะและบันจันขาสูง</b></p> <p>ข้อ 73 บันจันเหนือศีรษะหรือบันจันขาสูงที่เคลื่อนที่บนราง นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 74 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้มีสิ่งกีดขวางการเลื่อนของล้อบันจัน</p> <p>ข้อ 75 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างขึ้นไปทำงานบนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจันที่มีความสูงเกิน 2 เมตร นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดพร้อมราวจับและโครงโลหะกันตกหรือจัดให้มีอุปกรณ์อื่นใดที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p><b>ส่วนที่ 3 บันจันหอสุง</b></p> <p>ข้อ 76 ในกรณีที่ลูกจ้างปฏิบัติงานบนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง และให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 77 บันจันที่มีรางล้อเลื่อนที่อยู่บนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 78 บันจันที่มีแขนเคลื่อนที่ขึ้นลงได้ นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์ควบคุมมืองศาการทำงานของแขนบันจัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56</p> <p>ข้อ 79 นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนักสิ่งของ มุมองศา และระยะของแขนที่ทำการยก ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับบันจันเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 80 ในการประกอบ การติดตั้ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การเพิ่มความสูง หรือการรื้อถอนบันจันหอสุง นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรควบคุมตลอดระยะเวลาดำเนินการจนแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 81 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือบุคคลใดเกาะเกี่ยวไปกับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันหรือไปกับวัสดุที่ทำการยก หรืออยู่ภายใต้วัสดุที่ทำการยกหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>ส่วนที่ 5 อุปกรณ์ที่ใช้เกี่ยวกับบันจัน</b></p> <p>ข้อ 86 นายจ้างต้องไม่ใช้ลวดสลิงที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงที่ลวดเส้นนอกสึกไปตั้งแต่หนึ่งในสามของเส้นผ่านศูนย์กลางเส้นลวด</p> <p>(2) ลวดสลิงที่ขมวด ถูกบดกระแทก แตกเกลียว หรือชำรุดที่ทำให้ประสิทธิภาพในการใช้งานของลวดสลิงลดลง</p> <p>(3) ลวดสลิงมีเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กลงเกินร้อยละ 5 ของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ระบุ</p> <p>(4) ลวดสลิงถูกความร้อนทำลายหรือเป็นสนิมมากจนเห็นได้ชัดเจน</p> <p>(5) ลวดสลิงถูกกัดกร่อนชำรุดมากจนเห็นได้ชัดเจน</p> <p>(6) ลวดสลิงเคลื่อนที่มีเส้นลวดในหนึ่งช่วงเกลียวขาดตั้งแต่สามเส้นขึ้นไปในเส้นเกลียวเดียวกันหรือขาดรวมกันตั้งแต่หกเส้นขึ้นไปในหลายเส้นเกลียว</p> <p>(7) ลวดสลิงยึดโยงที่มีเส้นลวดขาดตรงข้อต่อตั้งแต่สองเส้นขึ้นไปในหนึ่งช่วงเกลียว</p> <p>ข้อ 87 นายจ้างต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงเคลื่อนที่ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) ลวดสลิงยึดโยงต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 88 นายจ้างต้องใช้บันจันที่มีรอกที่มีอัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สิบแปดต่อหนึ่ง สำหรับรอกปลายแขนบันจัน</p> <p>(2) สิบหกต่อหนึ่ง สำหรับรอกของตะขอ</p> <p>(3) สิบห้าต่อหนึ่ง สำหรับรอกหลังแขนบันจัน</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่ผู้ผลิตกำหนด</p> <p>ข้อ 89 นายจ้างต้องใช้อุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิง ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) โซ่ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เชือก ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(4) ห่วงหรือตะขอ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>(5) อุปกรณ์สำหรับผูก มัด หรือยึดโยงอื่นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน (1) ถึง (4) ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 90 นายจ้างต้องจัดหาวัสดุที่มีความทนทานและอ่อนตัวมารองรับบริเวณจุดที่มีการสัมผัสระหว่างอุปกรณ์ที่ใช้ในการผูกมัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่ทำการยกเคลื่อนย้าย</p> <p>ข้อ 91 ในการยกเคลื่อนย้ายวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องให้ลูกจ้างผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุสิ่งของ โดยมีมุมมองระหว่างอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่จะทำการยกไม่น้อยกว่า 45 องศา</p> <p>กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการผูก มัด หรือยึดโยงด้วยมุมมองที่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง นายจ้างต้องกำหนดให้มีการคำนวณแรงรับน้ำหนักของอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยผู้ควบคุมการใช้บันจัน และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 92 นายจ้างต้องไม่ใช้ตะขอที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) มีการบิดตัวของตะขอ</p> <p>(2) มีการถ่างออกของปากตะขอเกินร้อยละ 5</p> <p>(3) มีการสึกหรอที่ท้องตะขอเกินร้อยละ 10</p> <p>(4) มีการแตกหรือร้าวส่วนหนึ่งส่วนใดของตะขอ</p> <p>(5) มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ</p>			



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>หมวด 4 การคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</b></p> <p>ข้อ 119 นายจ้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการให้อยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง หากนายจ้างไม่สามารถดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายได้ นายจ้างต้องจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สามารถป้องกันอันตรายนั้นให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>ข้อ 120 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามประเภทและชนิดของงานดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานเชื่อมหรือตัดชิ้นงานด้วยไฟฟ้า ก๊าซ หรือพลังงานอื่น ให้สวมถุงมือหนังหรือถุงมือผ้า กระบังหน้าลดแสงหรือแว่นตาลดแสง รองเท้านิรภัย และแผ่นปิดหน้าอกกันประกายไฟ ทั้งนี้ ต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกันประกายไฟหรือความร้อนได้ดี</p> <p>(2) งานลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะด้วยหินเจีย ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(3) งานกลึงโลหะ งานกลึงไม้ งานไสโลหะ งานไสไม้ หรืองานตัดโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(4) งานปั๊มโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(5) งานชุบโลหะ ให้สวมถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(6) งานพ่นสี ให้สวมที่กรองอากาศสำหรับใช้ครอบจมูกและปากกันสารเคมี ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(7) งานยก ขนย้าย หรือติดตั้ง ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(8) งานควบคุมเครื่องจักร ให้สวมหมวกนิรภัยและรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(9) งานปั้นจั่น ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า หรือถุงมือหนัง และรองเท้านิรภัย สำหรับกรณีปั้นจั่นหอสสูง บันจันขาสูงหรือปั้นจั่นเหนือศีรษะที่ลูกจ้างต้องขึ้นไปทำงานเหนือพื้นดิน ให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตด้วย</p> <p>(10) งานหม้อน้ำ หม้อต้มที่ใช้ของเหลวเป็นสื่อนำความร้อน หรือภาชนะรับความดัน ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ปลักลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียงที่เหมาะสมกับสภาพงาน ชุดป้องกันความร้อนหรืออุปกรณ์ป้องกันความร้อน และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น เว้นแต่กรณีที่เป็นหม้อน้ำหรือภาชนะรับความดันตามข้อ 93 นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้าง</p> <p>นอกจากอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้างได้ นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองตลอดเวลาที่ทำงาน</p>			
1.9 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565	กฎหมายฉบับนี้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายการจราจร การใช้ทางเดินรถ การจำกัดความเร็วรถ การขับรถ ลักษณะรถฉุกเฉิน การลากรถหรือจูงรถ อุบัติเหตุ นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดลักษณะและการใช้รถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถจักรยาน รถบรรทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ รวมถึงคนเดินเท้า สัตว์และสิ่งของในทาง รถม้า เกวียนและเลื่อน บทกำหนดโทษ และอื่นๆ	●	จากกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การควบคุมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ศ.2529 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2550 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2557 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 นี้ได้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ การกำหนดคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก การประกอบการขนส่ง การขดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสอบสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การขับขี่ การตรวจสอบสภาพรถ และการซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งควบคุมและจัดอบรมพนักงานขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้ร่วมใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 การจัดอบรมพนักงานขับรถ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	<b>มาตรา 22</b> การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล <b>มาตรา 23</b> ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล (3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม (4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย (5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มีตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย <b>มาตรา 24</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล (3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญานี้ หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น (4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจรัฐที่ได้มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล (5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล	●	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการได้มีการรวบรวมข้อมูลบุคคลอื่นเฉพาะที่ร้องเรียนว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(6) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p><b>มาตรา 25</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่น ให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26</p> <p>ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่ตามมาตรา 21 และการแจ้งรายละเอียดตามมาตรา 23 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว</p> <p>(2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพ หรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรานี้ เว้นแต่กรณีที่นำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อดังแรก และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p><b>มาตรา 26</b> ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนา หรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p> <p>(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ</p> <p>(ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่ใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p>			



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p><b>มาตรา 27</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26 บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 30</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม</p> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมาย หรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไมอาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ</p> <p>คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลาตามวรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้</p> <p><b>มาตรา 31</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งมีสิทธิ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นเมื่อสามารถทำได้โดยวิธีการอัตโนมัติ</p> <p>(2) ขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นโดยตรง เว้นแต่โดยสภาพทางเทคนิคไม่สามารถทำได้</p> <p>ข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (3) หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลอื่นที่กำหนดในมาตรา 24 ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งจะใช้กับการส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้ หรือการใช้สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอด้วยเหตุผลดังกล่าว ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 32</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 32</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย (2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :  
● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 33</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการลบ หรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลถอนความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นได้ต่อไป</p> <p>(3) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 (1) และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อาจปฏิเสธคำขอตามมาตรา 32 (1) (ก) หรือ (ข) ได้ หรือเป็นการคัดค้านตามมาตรา 32 (2)</p> <p>(4) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลได้ถูกเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับกับการรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การเก็บรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา 24 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 26 (5) (ก) หรือ (ข) การใช้เพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการลบหรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p><b>มาตรา 34</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลระงับการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการตรวจสอบตามที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ดำเนินการตามมาตรา 36</p> <p>(2) เมื่อเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องลบหรือทำลายตามมาตรา 33 (4) แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลขอให้ระงับการใช้แทน</p> <p>(3) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีความจำเป็นต้องขอให้เก็บรักษาไว้เพื่อใช้ในการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการพิสูจน์ตามมาตรา 32 (1) หรือตรวจสอบตามมาตรา 32 (3) เพื่อปฏิเสธการคัดค้านของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 วรรคสาม</p> <p>กรณีผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ เพื่อสั่งให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการได้</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการระงับการใช้ตามวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p><b>มาตรา 35</b> ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องดำเนินการให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นถูกต้องเป็นปัจจุบัน สมบูรณ์ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิด</p> <p><b>มาตรา 36</b> ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามมาตรา 35 หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามคำร้องขอ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกคำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	<p><b>1) กฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ :</b> ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่องานภายใต้การควบคุมด้วย</p> <p><b>2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย :</b> ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความปลอดภัยตลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงานจ้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้งานได้ทันที</p> <p><b>3) มาตรฐานฝีมือช่าง :</b> ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานและทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิระดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง)</p> <p>(2) ช่างโยธา</p> <p>(3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส</p> <p>(4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต</p> <p><b>4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์:</b> จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรงและปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด</p> <p>การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อคอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมาเมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว</p> <p><b>6) ข้อกำหนดพิเศษ :</b></p> <p>6.1 การบริหารการก่อสร้าง</p> <p>(1) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่หน้างานในสนามตลอดเวลา ทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างจัดทำ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แผนดำเนินการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน และควบคุมกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและกำหนดจุดที่เป็นทางเข้า-ออก ของรถขนส่งวัสดุไว้ด้วย</li><li>- แผนการดำเนินการก่อสร้างของผู้รับเหมาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างก่อนลงมือดำเนินการ</li></ul> <p>(2) ผู้รับเหมาต้องป้องกันเศษดินหรือลูกรังหรือวัสดุอื่น เประะเปื้อนผิวจราจรสาธารณะที่เปิดการจราจรอยู่</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เมื่อออกจากแหล่งวัสดุขึ้นสู่ทางสาธารณะ จะต้องไม่มีเศษดิน ลูกรัง ตีตล่อรถบรรทุกที่จะทำให้ทางสาธารณะเประะเปื้อน</li><li>- ทางเข้า-ออก ระหว่างคันทางที่กำลังก่อสร้างและคันทางที่เปิดการจราจรจะต้องมีการป้องกันไม่ให้เศษดิน ลูกรัง ตีตล่อรถบรรทุกที่จะทำให้ผิวจราจรเประะเปื้อน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้ผู้รับผิดชอบคอยควบคุมไม่ให้คันทางที่เปิดการจราจรอยู่เประะเปื้อน</li></ul>	●	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่พนักงาน และสาธารณูปโภคของคณงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอนอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลา เพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนดรวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจรตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคณงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร	 <p>คณงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</p>  <p>สถานที่ขังน้ำหนักรถบรรทุก</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาดำเนินการควบคุมคุณภาพของวัสดุทุกชนิดก่อนนำมาใช้ในการก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (4) วัสดุประเภท Soil Aggregate (หมายรวมถึงหินคลุกด้วย) ผู้รับเหมาจะต้องทำการ Stock Pile และตรวจสอบคุณภาพก่อน ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานให้ทำหน้าที่ควบคุมการ Stock Pile โดยเฉพาะ (5) ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไปประจำที่โรงงานผสมคอนกรีต หรือโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีต หรือโรงงานผสม Soil Cement เพื่อควบคุมการทำงานของโรงงานให้มีความถูกต้องสม่ำเสมอ 6.2 การบริหารการจราจร (1) ผู้รับเหมาจะต้องจัดทำแผนการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้ผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนการดำเนินการก่อสร้าง และผู้รับเหมาต้องจัดให้มีผู้รับผิดชอบ คอยตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของป้ายจราจรตลอดเวลาจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ (2) ป้ายจราจรอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี พ.ศ.2545 และต้องมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีต้องการความปลอดภัยเป็นพิเศษในบริเวณล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน ผู้รับเหมาต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างด้วย			

## บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน  
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 4

## การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2567) แนวเส้นทางโครงการได้แบ่งงานก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 2 ตอน (ตอน 24 และ ตอน 25) และได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน (ตอน 25) และได้มีการลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O & M) เพื่อก่อสร้างงานระบบ ดังนั้นในการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (กม. 0+000 ถึง กม.9+856) ที่กรมทางหลวง ได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

## 4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาที่มีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่น้ำหนักของกรมทางหลวง

## 4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) มีทั้งสิ้น **17 ปัจจัย รวม 121 มาตรการ**

โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการ ซึ่งประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) ซึ่งแบ่งการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง ตุลาคม พ.ศ.2561

ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564

ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึง มีนาคม พ.ศ.2566

สำหรับผลการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี พบว่า สถานะของงานก่อสร้างโครงการแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา (งานก่อสร้างถนนและสะพาน) โครงการฯ ตอน 24 และตอน 25 โดยโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างงานระบบ (โครงการ O & M) พบว่าอยู่ระหว่างกิจกรรมการปักเสาไฟฟ้าคอนกรีต และติดตั้งรางเคเบิลเทรย์ ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 25

จากการตรวจสอบสถานะของงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2)

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ตอน 24 (กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line)) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับโครงการ	รวม
1	มาตรการทั่วไป	6	-	-	2	-	8
2	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1	-	-	-	2	3
3	ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	8	-	1	5	1	15
4	อากาศ และบรรยากาศ	2	-	-	11	-	13
5	เสียง	5	-	-	2	-	7
6	ความสั่นสะเทือน	3	-	-	1	-	4
7	นิเวศวิทยาทางน้ำ	8	-	1	5	1	15
8	ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	2	3	6
9	การคมนาคมขนส่ง	6	-	-	3	-	9
10	สาธารณูปโภค	2	-	-	2	-	4
11	การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	6	-	-	-	1	7
12	เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	5	-	-	2	-	7
13	เศรษฐกิจและสังคม	4	-	-	-	1	5
14	การโยกย้ายและการเวนคืน	2	-	-	-	-	2
15	การแบ่งแยก	1	-	-	-	-	1
16	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	10	-	-	4	-	14
17	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	-	-	-	1	-	1
รวม		70	-	2	40	9	121

## ตารางที่ 4.2-2

## การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))



ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป	1. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการ และผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง จัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์ ซึ่งภายในแผนพับประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	-
	2. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ มีดังนี้ 2.1 กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
	2.2 กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.3 กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้งบการกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำ รายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับ ดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้		 <p>สัญญาว่าจ้างเลขที่ สผ.16/2566</p>
	2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงาน ผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 720 วัน โดยครั้งล่าสุดได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือน สิงหาคม พ.ศ.2566ต่อ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	 <p>หนังสือนำส่งรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือน สิงหาคม พ.ศ.2566</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตาม รายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่า หรือ เทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และ สำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงาน ฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่ เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อน ดำเนินการ	⊗	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ที่ดำเนินการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ หรือมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
		●	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.9+856 ถึง กม.119+000 มีการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรม ทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของ การศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม. 9+855 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัย ศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่า คันโพธิ์ ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทาง รวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว และอยู่ระหว่างรอการเสนอขอรับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความ เห็นชอบ ก่อนขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป		

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)




ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และ/หรือ บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขต่อไป	⊗	ในการก่อสร้างและการดำเนินโครงการปัจจุบัน กรมทางหลวงยังไม่ได้มีการร้องเรียนต่อการได้รับผลกระทบในระดับที่มีความรุนแรง โดยปัญหาเรื่องร้องเรียนที่พบในปัจจุบัน เป็นผลกระทบในระดับที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรง ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวง ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ	ปัจจุบันข้อร้องเรียนต่างๆ เป็นผลกระทบทั่วไปที่มักพบในงานก่อสร้าง เช่น ปัญหาฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASTO	●	มีการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพานตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในระยะเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อแม่น้ำแม่กลอง ให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด	⊖	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-
	2. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปรีเวแบน วางตัวขนานไปกับลำน้ำ	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี	ไม่มี	 กม.3+100 (Spur Line)
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 คลองท้องไทร
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.2+400 (Spur Line)


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควร ตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นฐ.1012 แต่มี ขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองท้องไทร ปัจจุบัน ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างบริเวณบ้านพัก คนงาน ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง โรงผสมคอนกรีต โรงเก็บวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างบางส่วน เนื่องจาก งานก่อสร้างส่วนใหญ่ใกล้แล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงกิจกรรม การติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีการใช้งานเครื่องจักรขนาดใหญ่ รวมทั้งอยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร และอุปกรณ์การ ก่อสร้าง ออกจากบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 พื้นที่รื้อถอน บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการ ประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบตะกอนจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย แล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออก นอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการ บำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบ ตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่าน การบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่ มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดิน ลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน/ คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพาน และเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)	⊖	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	10. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมสำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด ดังนั้น คลองท้องไทรจึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	11. กองดิน ทร่าย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทร่าย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทร่าย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทร่าย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	 <p>สะพานข้ามคลองท้องไทร</p>
	12. บูรณะดิ่งให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงดิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกกรบกรจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงดิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 <p>ถังรองรับมูลฝอย</p>
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องน้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	 <p>ห้องน้ำ-ห้องส้วม</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และ บรรยากาศ	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตามความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.3+100 (Spur Line)
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	
	4. กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูกต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว สลับฟันปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าว เป็นการปลูกต้นไม้ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	5. ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมการก่อสร้างจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางการขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถ พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	6. หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้างอยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	7. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่ทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง และอยู่ระหว่างรื้อถอนพื้นที่โรงผสมคอนกรีต ซึ่งตั้งอยู่ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 พื้นที่โรงผสมคอนกรีต
	8. วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินพื้นที่ที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์แล้วเสร็จ	ไม่มี	 กม.4+500 (Spur Line)

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	9. จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณ โดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่น ตกค้างหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่น ละอองฟุ้งกระจาย	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรม การก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียง การติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่น ละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	10. การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วง ที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรม การก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียง การติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่น ละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	11. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อ ถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	12. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่ง ดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบข้อ ร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	13. ในกรณีเปิดหน้าดินทิ้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้าง ใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนใน พื้นที่ทราบ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
5. เสียง	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่ โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้าง และบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือน ร้อนจากการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณ จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลา กลางวันเท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง บริเวณก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง และขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	3. เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทน เสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	●	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรม ก่อสร้าง โดยกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงการปูผิวลาด ยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	4. ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการ ก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการ ทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือเหล่านั้นทำให้เกิดเสียงดัง เกิน 90 เดซิเบลเอ จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้ เครื่องจักร เพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย	●	มีการระบุในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความ ปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และกฎกระทรวง กำหนด มาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความ ปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับ ความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 จากการตรวจสอบการ ใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 3.3.1
	5. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงาน ก่อสร้าง) โดยการใส่ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือ การสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง	●	มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับ เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง อย่างเหมาะสม	ไม่มี	-
	6. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการ ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียง กิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้ เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้าง อยู่ ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้ งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)



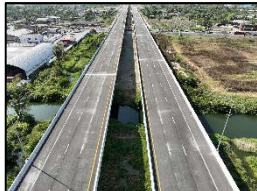
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	7. จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	●	มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
6. ความสั่นสะเทือน	1. จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น ควัน เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์ และได้รับการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์นายช่างควบคุมโครงการ และผู้รับเหมา พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยต่อน้อยที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างถนนตามหลักวิศวกรรม ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	3. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อย	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	4. ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยาง แอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี	ไม่มี	 กม.2+300 (Spur Line)
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.4+600 (Spur Line)


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ก่อสร้าง และควร ตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นฐ.1012 แต่มี ขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองท้องไทร ปัจจุบัน ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างบริเวณบ้านพัก คนงาน ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง โรงผสมคอนกรีต โรงเก็บวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างบางส่วน เนื่องจาก งานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งาน ทาง ซึ่งไม่มีการใช้งานเครื่องจักรขนาดใหญ่ รวมทั้งอยู่ระหว่าง การขนย้ายเครื่องจักร และอุปกรณ์การก่อสร้าง ออกจากบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการ กำหนด	ไม่มี	 พื้นที่รื้อถอน บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการ ประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสุบตะกอนจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย แล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออก นอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราว ต้องมีการ บำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสุบ ตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่าน การบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่ มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดิน ลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายตะกอนดินในแม่น้ำต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)	⊖	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	10. ก่อสร้างสำนักงานโครงการ หรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน และการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด ดังนั้น คลองท้องไทรจึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	 <p>สะพานข้ามคลองท้องไทร</p>
	12. บูณะตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกบกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมากำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 <p>ถังรองรับมูลฝอย</p>
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องน้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีน้ำห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโละ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)



ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ในการ ครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถฟื้นฟูปได้	⊖	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
	2. การก่อสร้างเสาตอม่อต่างๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไปในบริเวณที่เป็นลำ คลองสาธารณะ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อไม่ให้รบกวนระบบการไหลของ น้ำเค็มและกีดขวางการคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่ หรือเสา ตอม่อไม่ควรเข้าไปอยู่ชิดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปกคลุม ซึ่งจะ รบกวนระบบนิเวศของพื้นที่	⊖	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
	3. การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่าน พื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้กว้าง เพื่อให้แสงสว่าง สามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความ กลมกลืนของระบบนิเวศของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้ง ควรก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วยรักษาระบบนิเวศได้ ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี	⊖	แนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลน	ไม่มี	-
	4. ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดยเฉพาะที่อยู่ อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับหรือไล่ต้อนสัตว์ป่า เหล่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการ ทันที	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ยังไม่พบสัตว์ป่าภายใน พื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	5. มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ที่ ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้ามดำเนินการล่าสัตว์โดยวิธี ใดๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าสัตว์ทุกวิธีการบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืน ข้อบังคับที่กำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	6. ดำเนินการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบริมทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตร หรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอมโนรมย์ จังหวัดสุพรรณบุรี และตำบลเขาชัย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอเขาชัย จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถว สลับฟันปลา พร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-
9. การคมนาคมขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น เพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่น ปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยง อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 จุดตัดของถนนในท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท นร.1012)
	2. กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมา ให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจรสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญจรในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง และป้ายเตือนทางเบี่ยงบริเวณที่ตัดผ่านถนนชุมชน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	4. ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทางสามารถ สังเกตเห็นสิ่งที่กีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟ กระพริบในบริเวณที่จำเป็น	●	มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็น ได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
	5. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่น เฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 จุดตัดของถนนในท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท นร.1012)
	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของ ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับ ยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและ กำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์น้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางจราจรขนส่งเกิด ความเสียหาย	●	มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน พิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนว เส้นทางที่ตัดผ่านชุมชน	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
	7. กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการก่อกวนสัตว์ กีดขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและสายรองปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์เฉพาะเส้นทางที่ได้รับ อนุมัติจากกรมทางหลวงเท่านั้น และจากการตรวจสอบไม่พบ การก่อกวนสัตว์กีดขวางทางสัญจรของชุมชน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)


ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	8. ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบัน หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน	●	โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นร.1012 สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นร.1012 และเส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นร.1012
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ไม่มีการปิดช่องทางสัญจรเดิม และได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 จุดตัดของถนนในท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท นร.1012)
10. สาธารณูปโภค	1. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน	⊗	ได้ดำเนินการการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้วเสร็จ โดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปภคนั้นๆ	ไม่มี	-
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และโรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน	⊗	ได้ดำเนินการการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้วเสร็จ โดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปภคนั้นๆ	ไม่มี	-
	3. ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรีบดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	ได้ดำเนินการการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้วเสร็จ ในช่วงเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. สาธารณูปโภค (ต่อ)	<p>4. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ</li> <li>จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร</li> <li>จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสอบสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน</li> <li>กำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก</li> <li>ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</li> <li>ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล</li> <li>ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง</li> <li>จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ</li> </ul>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการทะเลาะวิวาท ระหว่างคนงานก่อสร้าง กับชุมชนใกล้เคียง จากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ระหว่างการรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>บ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>
11. การระบายน้ำ และ การควบคุม น้ำท่วม	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>1. กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p>	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การระบายน้ำ และ การควบคุม น้ำท่วม (ต่อ)	<b>ระยะก่อสร้าง</b> 1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติต้อง ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อ การรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดย การออกแบบเพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำที่ตัด ผ่านในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพาน กรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่ง ต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับความกว้างของทาง น้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีด ขวางการไหลของน้ำ และให้มีประสิทธิภาพเพียงพอในการระบาย น้ำเท่ากับหรือมากกว่าสภาพการไหลเดิมของน้ำ	●	มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้าง ขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำ ท่วม ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ แม่กลองไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้าง ระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้น หรือให้มีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S = 1.2 เท่า) ซึ่งเพียงพอต่อการ ออกแบบ ดังนี้ ● กม.52+250, กม. 52+850, กม. 53+300 และ กม. 53+350 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) ● กม. 54+100, กม. 45+152, กม.55+888, กม.56+152, กม. 56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) ● กม.59+550, กม.60+270, กม.60+900, กม.60+270 และ กม.60+900 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 5.56) ● กม.62+206, กม.63+246, กม.64+078 และ กม.65+446 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.41) ● กม.83+322, กม.84+348, กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 3.32) ● กม.92+100, กม.92+708, กม.93+500, กม.93+860, กม. 94+476 และกม. 96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32)	⊖	บริเวณที่มาตรการกำหนด ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การระบายน้ำและ การควบคุม น้ำท่วม (ต่อ)	ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบระบายน้ำในพื้นที่ เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า				
	3. กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะในบริเวณที่ เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางน้ำ ธรรมชาติ	●	จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้ทางน้ำธรรมชาติแล้วเสร็จ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	4. การกองดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ ไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะปะทะกองดินทรายไหล ลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อ ก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้าม ลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่ พบกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ใน บริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	
	5. บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพ เดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	มีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณพื้นที่ใกล้แหล่งน้ำ และ ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	 การปลูกพืชคลุมดินริมตลิ่ง
	6. จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยม เพื่อป้องกันการกีดขวางทางน้ำจำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมของโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
12. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และ บริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดยต้อง ทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการ ก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการ สูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิดกิจกรรมการ ก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือ เกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนที่ อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 กม.4+800 (Spur Line)

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

## ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน (ต่อ)	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยว ผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจาก ก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตร ต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พัก คนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	3. พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรืออายุสั้น ควรขอให้เกษตรกรเก็บเกี่ยว ผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง	⊗	ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน จึงไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่มี	-
	4. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการ ก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของประชาชน น้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจาก กิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของ ประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้มีกิจกรรม ก่อสร้างไปบุกรุกและความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้ง ไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	6. จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจรไป-มาได้ ในกรณีที่พื้นที่ เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน ให้ ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อการแบ่งแยก	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวง พิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	7. ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและกิจกรรมการ ก่อสร้างทาง ควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการ ใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกิดผล กระทบขึ้นน้อยที่สุด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพัก คนงานตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงชนบท นฐ.1012 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ เขตทางเดิม	ไม่มี	 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 24

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เศรษฐกิจและสังคม	1. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์ดัชนีติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ไม่มี	-
	2. จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมามีข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-
	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	4. เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	-
	5. สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพลอยจตุรจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด	⊖	โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การโยกย้ายและ การเวนคืน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ดำเนินการจัดกิจกรรมสิทธิ และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทาง โครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่าง โปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มิกระบวนกรมีส่วนร่วมจากผู้ ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการรองต่อทรัพย์สิน และให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชย ทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทาง โครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการ ก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทาง โครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้ง จัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการ ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อ สร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและ ทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัด ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชน ที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อ โครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. การแบ่งแยก	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>1. ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชนหรือในบริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของคนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไปกีดขวางการใช้ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่ชุมชนหนาแน่น โดยรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง</li> <li>• ทางลอด จำนวน 16 แห่ง</li> <li>• สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง</li> <li>• ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร</li> <li>• ที่กัลบริธได้สะพาน</li> </ul>	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวต่างระดับล่วงหน้า เพื่อบอกถึงแนวเขตการก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>จุดตัดของถนนในท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท นร.1012)</p>


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	2. กันเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้	●	มีการใช้ Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
	3. ปิดฝาบ่อพักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสม และติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหาย	●	จากการตรวจสอบพบว่า มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบฝาบ่อพักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาเหนือผิวถนน	ไม่มี	-
	4. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง พร้อมประสานโรงพยาบาลนครชัยศรีล่วงหน้า กรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ	ไม่มี	 ห้องปฐมพยาบาล
	5. พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อ จะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น	⊗	จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	6. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รถขนขุมน้อยที่สุด	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ รวมถึงไม่จำเป็นต้องสร้างทางชั่วคราวตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	7. ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	8. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถที่ยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	9. ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดู่ แล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	-
	10. ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	12. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อน การปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน และ เพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรม การก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งาน ทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้าง อยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	13. พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียง พื้นที่ก่อสร้าง	-	-
	14. ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน หรือในพื้นที่สัญจรไป-มาของ ประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบการกอง วัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	 กม.4+500 (Spur Line)
17. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	1. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อย ที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	●	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดแรงสั่นสะเทือนต่ำใน กิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความ สั่นสะเทือนในแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยมีเพียง กิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

### 4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ว่าได้มีการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ และมีปัญหาอุปสรรค รวมถึงแนวทางในการแก้ไขอย่างไร และจากการทบทวนรายละเอียด พบว่า แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 5 แผน ได้แก่




- 1) แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร
- 2) แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 3) แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน
- 4) แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ
- 5) แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ ตอน 24 ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน ยกเว้น **แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ** ซึ่งยังรอการปฏิบัติ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ สามารถสรุปผลการปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการฯ ได้ดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร</b> <b>แผนการจัดการจราจร</b> 1) การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในบริเวณที่ตัดกับทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เป็นต้น จำเป็นต้องมีการจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม โดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวโดยติดตั้งแผงคอนกรีตกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายไฟ สัญญาณเตือนและอุปกรณ์ควบคุมการจราจรต่างๆ ตามแบบ และข้อบังคับของกรมทางหลวง รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกรถปฏิบัติงานประจำตลอดเวลาช่วงกลางคืนจะจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะปรับสภาพถนนให้ใช้สัญจรได้ตามปกติ	⊗	แนวเส้นทางโครงการที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ และเปิดการสัญจรได้ตามปกติ โดยที่ผ่านมาไม่พบปัญหาด้านการจราจร บริเวณถนนดังกล่าว ส่วนแนวเส้นทางโครงการที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ไม่ได้ใช้ในการก่อสร้างโครงการสัญญานี้	ไม่มี	 สะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)
<b>ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง</b> 1) ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างและแนะนำเส้นทางอื่นๆ ที่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ใช้ในการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
2) ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนถ่ายหินของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขนถ่ายหินด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร (ต่อ) ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง (ต่อ)				
3) ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างเด่นชัด ก่อนถึงพื้นที่โครงการ อย่าง น้อย 500 เมตร ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 500 เมตร รวมทั้ง มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและ กลางคืน	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง  สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
4) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซม ปรับปรุงให้ อยู่ในสภาพเดิมหรือดีกว่า	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดย คงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยปัจจุบัน โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นฐ.1012 สำหรับ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่ พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นฐ.1012 และ เส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นฐ.1012


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</b>				
<b>การป้องกันและลดผลกระทบในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด</b>				
1) ออกแบบขนาดช่องเปิด และสะพาน เพื่อการระบายน้ำตามหลักการทางอุทกวิทยาให้เพียงพอ และสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
<b>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง</b>				
1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาได้นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มการก่อสร้าง	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2) กรมทางหลวง ในฐานะเจ้าของโครงการ ต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เช่น - ทำการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในปัจจุบัน เช่น ปัญหาระดับพื้นที่ต่ำเกินไป หรือระดับปากท่อระบายน้ำไม่เหมาะสม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่าการอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขบวนการระบายน้ำ พร้อมกับตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกันการชะล้างพังทลาย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเนื่องถึงการระบายน้ำ - การก่อสร้างถนนและสะพานทางเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามแผนงาน โดยดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ร่อนน้ำกลางถนน กม.2+200 (Spur Line)


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)</b> <b>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> 3) กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานฯ บ้านพักคนงานก่อสร้าง บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขณะเดียวกันก็ต้องไม่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการหมุนน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก				
	●	กรมทางหลวงร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสร้างรางระบายน้ำรอบพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โดยรอบ ส่วนบ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
<b>3. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน</b> 1) กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น				
	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 กม.4+500 (Spur Line)

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ</b>				
<b>ลาดคันทาง</b> ปลูกพืชคลุมดินที่ช่วยในการยึดเกาะหน้าดิน เช่น หญ้า กระจุมทอง ดาตตะกั่ว เป็นต้น โดยอาจจะปลูกด้วยการเจาะหลุมเป็นจุด ๆ เรียงกัน เป็นแถว เพื่อปล่อยให้เจริญเติบโตคลุมพื้นที่หน้าดิน หรือโดยการหว่าน เมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างลาด คันทางแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกหญ้าคลุมดิน บริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ โดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ย แล้วรดน้ำ	ไม่มี	 กม.2+600 (Spur Line)
<b>เกาะกลาง</b> ต้นไม้สำหรับปลูกบริเวณร่อนน้ำกลางถนน พันธุ์ไม้ที่ปลูกควรเป็นพันธุ์ไม้ ยืนต้นระดับกลางและระดับสูง เช่น สะเดา เสลา ตะแบก กระจิมณรงค์ ทรงบาดาล เป็นต้น ลักษณะการปลูกเป็นแถวที่ระยะห่างเท่าๆ กัน ประมาณ 8.0-10.0 เมตร ปลูกเป็นแถวคู่ระหว่างร่อนน้ำ และมีระยะห่าง จากขอบไหล่ทางประมาณ 3.50 เมตร ระยะห่างระหว่างแถวประมาณ 3.0-5.0 เมตร หรือปลูก 4 แถวสลับฟันปลา	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่า ผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอน การปลูกต้นไม้	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ) (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ</b> <b>เขตทาง</b> บริเวณพื้นที่เขตทางสองข้างมีพื้นที่ที่สามารถปลูกต้นไม้ได้ (Planting Zone) ในขนาดต่างๆ กัน ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ที่เหลือและระดับชั้นของการพัฒนาของคันทาง การคัดเลือกพันธุ์ไม้จะต้องไม่กีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ รวมทั้งจะต้องไม่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมขัง โดยปลูกไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย และแปร่งลำงวด เป็นต้น และพันธุ์ไม้พุ่ม โดยปลูกไม้ยืนต้นมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 10 เมตร อยู่ด้านใน และพันธุ์ไม้พุ่มเตี้ย เช่น ประทัดได้หวัน เทียนทอง บานเช้าสีเหลือง เป็นต้น มีระยะห่างระหว่างต้น ประมาณ 0.30 เมตร ปลูกเป็นทรงพุ่มกว้าง 0.50 เมตร ยาวประมาณ 8 เมตร ต่อช่วง ปลูกอยู่ด้านนอก โดยปลูกห่างไหล่ทางประมาณ 2.0 เมตร คิดเป็นพื้นที่ในการปลูกไม้ยืนต้นในบริเวณพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการประมาณ 110 ไร่ โดยได้แบ่งการปลูกไม้ยืนต้นในพื้นที่เขตทางของตอนที่ 1 (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 71+570) เท่ากับ 71.57 ไร่ และตอนที่ 2 (กม.ที่ 71+570 ถึง กม.ที่ 119+370) เท่ากับ 38.1 ไร่				
	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ) (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)</b>				
<b>ทางแยกต่างระดับ</b>				
การจัดภูมิทัศน์จะเน้นแบบไม้ยืนต้นระดับสูง ปลุกในลักษณะคลุมพื้นที่ตลอด ระยะทาง คล้ายการปลูกป่า โดยระยะห่างต่อดันไม้ต่ำกว่า 8.0 เมตร ปลุก ไม้หาง่ายทนทาน และเป็นไม้ให้ร่มเงา เช่น มะฮอกกานี ประดู่ ทองหลวง ใบด่าง เป็นต้น ส่วนพื้นดินให้ปลูกพืชคลุมดินที่ขยายพันธุ์ได้ง่าย เช่น ผัก เป็ด กระจุดทองเลื้อย เป็นต้น หรือปลูกหญ้า	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการ ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ไม่อยู่ในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
<b>บริเวณพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวง</b>	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการ ก่อสร้างพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทาง หลวง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
<b>5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>				
<b>ผู้รับเหมาก่อสร้าง</b>				
1) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้อง และแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับหน่วยในท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาเรื่อง ร้องเรียนร่วมกันในระหว่างก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
2) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะ ก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแล และอำนวยความสะดวกด้าน การจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่าน ถนนหรือคลองและเส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดย มีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ) (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)</b>				
<b>ผู้รับเหมาก่อสร้าง (ต่อ)</b>				
3) การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ที่ต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดย ผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อ ร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-
<b>กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน</b>				
1) ให้คำแนะนำผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกแบ่งแยกในการ ดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ	●	สำนักจัดการมลพิษที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการให้ คำแนะนำต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้ง จัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้น ดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
2) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่เขตและ แขวงทางหลวงเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและ อำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจาก หน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่อง ร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อ รับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการ ก่อสร้าง	ไม่มี	-
3) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	●	มีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ผ่านช่องทาง สื่อ Social media ได้แก่ เว็บไซต์สำนัก ก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง และ Youtube Channel (My Way Thailand)	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ) (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน (ต่อ)				
4) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	●	มีการสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบในระยะก่อสร้างของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน	ไม่มี	-
5) ประชุมกลุ่มย่อยประชาชนและองค์กรประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบชีวิตความเป็นอยู่การให้ความช่วยเหลือ และรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการพัฒนาโครงการในรายละเอียดที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของประชาชน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

#### 4.4 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ				
เงื่อนไขตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการ ร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 และตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	●	1. กรมทางหลวงได้ดำเนินการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย นครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ต่อไป	●	2. กรมทางหลวง มีการนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาให้ ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

## บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## บทที่ 5

## การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 หรือเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในการศึกษาครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 9.856 กิโลเมตร บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะแสดงผลการติดตามตรวจสอบในตารางที่ 5.1-1 มีรายละเอียดการดำเนินงานแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข สายนครปฐม-ชะอำ (แนวเส้นทางเชื่อมต่อ กม.0+000 ถึง กม.9+856)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. ระดับเสียง	- L <sub>eq</sub> (24 ชม.) - L <sub>eq</sub> (8 ชม.) ** - L <sub>max</sub> - L <sub>dn</sub> - L <sub>90</sub>	จำนวน 1 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนพลอยจตุรจินดา (กม.6+091)	ตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องกัน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2) ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 วันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566	-	-
2. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	- การเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ - ตรวจสอบสภาพท่อและทางระบายน้ำ	- ตลอดแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตรวจสอบสภาพท่อและการระบายน้ำ ตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.6) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	-	-
3. การคมนาคม	- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	- แนวเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.7) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ.2567 ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	-	-

ตารางที่ 5.1-2 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข สายนครปฐม-ชะอำ (แนวเส้นทางเชื่อมต่อ กม.0+000 ถึง กม.9+856) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
4. เศรษฐกิจสังคม	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ	จำนวน 10 ชุมชน ได้แก่ - หมู่ 1 บ้านแหลมบัว - หมู่ 2 บ้านแหลมบัว - หมู่ 1 บ้านศิระทอง - หมู่ 2 บ้านคันราง - หมู่ 2 บ้านอำผาง - หมู่ 4 บ้านทำน้อย - หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน - หมู่ 2 บ้านคลองวัว - หมู่ 3 บ้านกลาง - หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	1 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.8)	-	-
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- การใช้พื้นที่ในเขตทาง - ความพอเพียง ความต้องการ และ ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ทางเข้าออกชั่วคราวที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ พื้นที่เกษตรกรรม	1 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการสำรวจการใช้พื้นที่ในเขตทาง และความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.9)	-	-

## 5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 5.2.1 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีตรวจวัดระดับเสียง** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1 และ รูปที่ 5.2.1-2)

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

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง 2 ครั้ง (ภาพที่ 5.2.1-1)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566



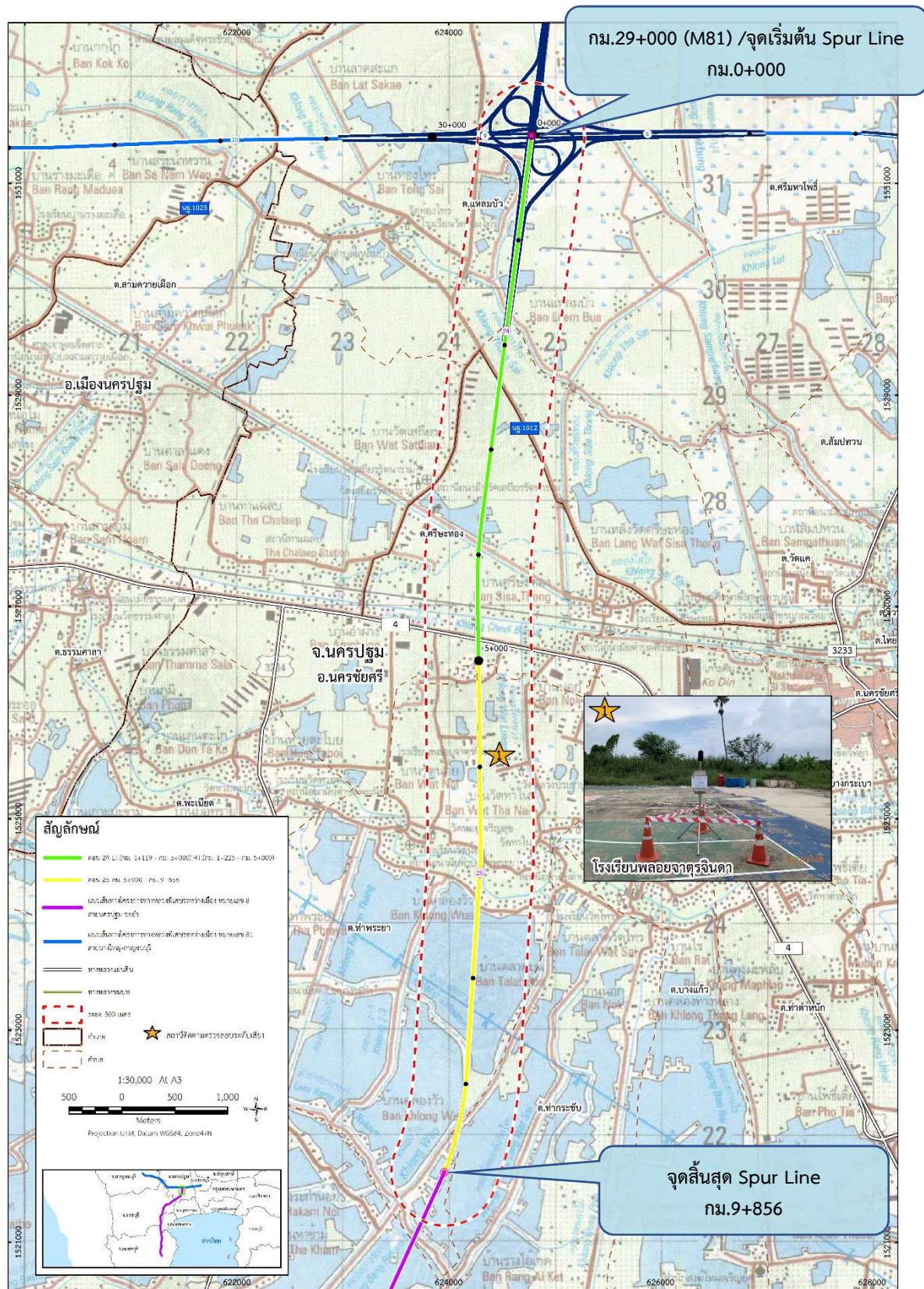
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566



ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566

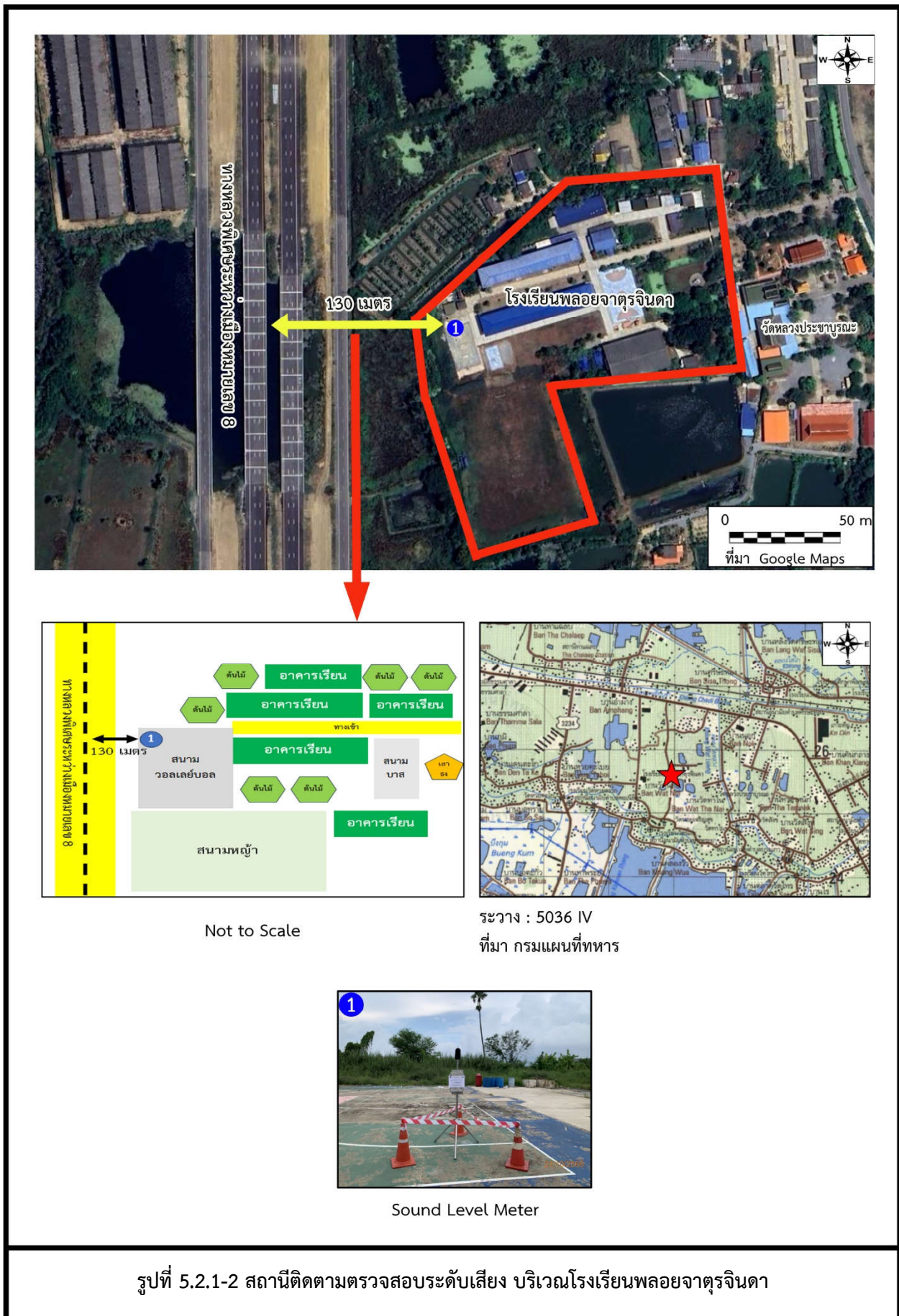
ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง





รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง





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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. $L_{eq}$ (24 ชม.) 2. $L_{eq}$ (8 ชม)* 3. $L_{max}$ 4. $L_{dn}$ 5. $L_{90}$	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

## 2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) และประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561) รวมถึงเปรียบเทียบกับผลการตรวจระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา ระยะห่างจากแนววิ่งกลางถนน 160 เมตร พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะที่ก่อสร้างมีค่า 68.8 dB(A) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะที่ก่อสร้างรวมกับค่าระดับเสียงพื้นฐาน มีค่า 69.0 dB(A)



### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน สิงหาคม พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระหว่าง 52.1-61.3 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าระหว่าง 51.4-94.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 57.4-68.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) มีค่าระหว่าง 35.0-61.9 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-1)

### 3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา ซึ่งเป็นสถานที่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ง)

**ครั้งที่ 1 :** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระหว่าง 52.6-59.3 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  8 hr) ระหว่าง 52.7-59.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 58.0-63.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าระหว่าง 84.1-92.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) อยู่ในช่วง 48.1-54.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

**ครั้งที่ 2** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระหว่าง 55.6-57.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  8 hr) ระหว่าง 56.1-59.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 57.8-59.1 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าระหว่าง 91.2-97.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) อยู่ในช่วง 40.7-42.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>max</sub>	L <sub>dn</sub>	L <sub>90</sub>	
โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ( EIA )	กันยายน พ.ศ.2550 <sup>1</sup>	52.4-61.5	84.1-88.7	57.7-62.6	34.2-61.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ธันวาคม พ.ศ.2550 <sup>1</sup>	51.5-53.5	78.6-91.5	57.5-58.5	39.2-58.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	สิงหาคม พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	52.7-56.1	56.3-93.1	60.9-65.3	35.0-60.4	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	52.1-54.3	57.0-85.4	57.4-59.8	42.4-53.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	53.6-55.1	68.7-81.7	60.1-61.7	45.8-52.3	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	57.2-61.3	51.4-94.6	60.7-68.2	38.9-61.9	
มาตรฐาน <sup>3</sup>		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : <sup>1</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ, สิงหาคม พ.ศ.2555

<sup>2</sup> รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : <sup>3</sup> มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

ตารางที่ 5.2.1-2							
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>	
โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ( EIA )	กันยายน พ.ศ.2550 <sup>1</sup>	52.4-61.5	**	57.7-62.6	84.1-88.7	34.2-61.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ธันวาคม พ.ศ.2550 <sup>1</sup>	51.5-53.5	**	57.5-58.5	78.6-91.5	39.2-58.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	สิงหาคม พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	52.7-56.1	**	60.9-65.3	56.3-93.1	35.0-60.4	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	52.1-54.3	**	57.4-59.8	57.0-85.4	42.4-53.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	53.6-55.1	**	60.1-61.7	68.7-81.7	45.8-52.3	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	57.2-61.3	**	60.7-68.2	51.4-94.6	38.9-61.9	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	52.6-59.3	52.7-59.8	58.0-63.7	84.1-92.6	48.1-54.9	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	55.6-57.7	56.1-59.6	57.8-59.1	91.2-97.8	40.7-42.4	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		69.0	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 <sup>3</sup>	≤85 <sup>4</sup>	-	≤115 <sup>3</sup>		

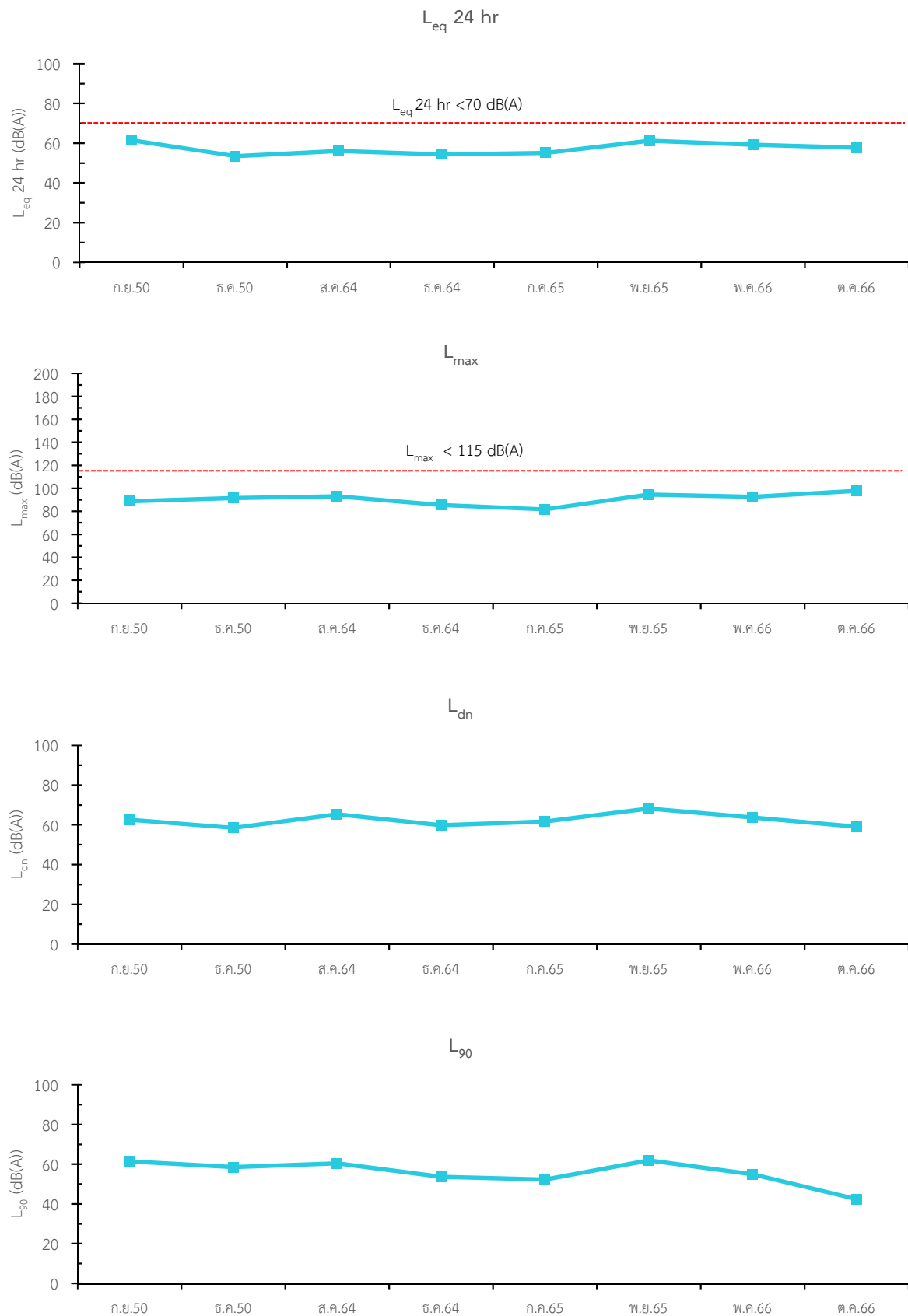
ที่มา : <sup>1</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ, สิงหาคม พ.ศ.2555

<sup>2</sup> รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : <sup>3</sup> มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

<sup>4</sup> ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด      \*\* ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.1-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ

บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา

### 3.4 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

#### 3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ. 2566) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายนและธันวาคม พ.ศ. 2550) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564, กรกฎาคม พ.ศ.2565 และ พฤศจิกายน พ.ศ.2565) พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

#### 3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนพลอยจางตุรจินดาเป็นสถานีวิจัยวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริชระทอง ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริชระทอง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระหว่าง 52.6-59.3 dB(A) ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการปรับปรุงคุณภาพดินฐานราก ก่อนที่จะดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างผิวทาง โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระหว่าง 55.6-57.7 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งคาดว่าจะมีระดับเสียงในระยะก่อสร้างเท่ากับ 69 dB(A) จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริชระทองไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีวิจัยวัด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีวิจัยวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เครื่องขยายเสียงเพื่อประชาสัมพันธ์การจัดงานประเพณีตักบาตรเทโวในช่วงวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

## 5.2.2 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** เพื่อตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้

2.3.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างการมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื่นเงินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ

2.3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่

รวมทั้งจัดทำแบบบันทึกข้อมูลสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรวบรวม และบันทึกข้อมูลไว้ภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อความรวดเร็วในการติดตามและตรวจสอบข้อมูล

2.3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื่นเงินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 24 ครั้ง โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำ แล้ว 10 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

## 2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื่นเงินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่จังหวัดนครปฐม จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงอุทกภัย วาตภัย และโคลนถล่ม ปี พ.ศ.2548-2549 พบว่าพื้นที่จังหวัดนครปฐมที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน ไม่พบพื้นที่เสี่ยงภัยประเภทน้ำท่วมขัง ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงขึ้นกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบระดับปานกลาง ส่วนกิจกรรมอื่นๆ จะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่



### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด











3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด











3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 24 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านศรีษะทอง) จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.2-1

3.3.2) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 24 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านศรีษะทอง) จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ ยกเว้นบริเวณโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.2-1

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 24 LT.(กม.1+119 ถึง กม.5+000) RT.(กม.1+225 ถึง กม.5+000)	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านศีรษะทอง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					

### 3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

#### 3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

#### 3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงขึ้นกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ จะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่มีการถมดินแนวคันทาง รวมทั้งกิจกรรมก่อสร้างคันทาง ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ และไม่พบน้ำท่วมขังในกิจกรรมก่อสร้างบริเวณอื่นๆ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างคันทาง และกิจกรรมก่อสร้างอื่นๆ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีปัญหากการระบายน้ำในช่วงดำเนินการก่อสร้าง ยกเว้นบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่พระทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว

### 4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ ยกเว้นบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่พระทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมก่อสร้างโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำ

## 5.2.3 การคมนาคม

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจรและความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง เป็นต้น

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีความถี่ **เดือนละ 1 ครั้ง** ดังนี้

2.2.1) ข้อมูลจำนวนชนิดและประเภทของยานพาหนะ จะรวบรวมจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.2.2) ข้อมูลความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง/ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ฯ จะรวบรวมโดยตรงจากการสำรวจและสุ่มตัวอย่างในภาคสนาม

2.3) จะตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ การกีดขวางการคมนาคม ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจากสถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 2 ครั้ง

2.5) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย **ทุกๆ 1 เดือน** โดยได้ดำเนินการตรวจสอบ แล้ว 10 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567

ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

## 2.6) สรุปผลการศึกษา

2.6.1) สรุปผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวน รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) คาดว่าจะส่งผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจรไป-มาของประชาชนในท้องถิ่น เนื่องจากจะมีรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการตั้งวางเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และการกองวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการเป็นช่วงๆ ไม่พร้อมกัน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับผลกระทบต่อความคล่องตัวของสภาพการจราจรบริเวณจุดตัดของโครงการกับโครงข่ายถนนและทางหลวง จะมีการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามในจุดตัดถนน จะรบกวนความคล่องตัวของจราจร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

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

**3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565** โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 พื้นที่ถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว สำหรับโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีชะทอง) ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 4 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง

**ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566) :** โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการฯ ตอน 24 โครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีชะทอง) พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.3-1

**ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) :** โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการฯ ตอน 24 โครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีชะทอง) พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.3-1

#### 3.3.2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น






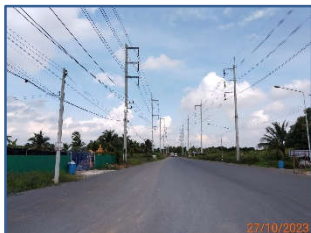




โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบันที่ตัดกับถนนทางหลวง ได้แก่ โครงการฯ ตอน 24 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4











ผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงกิโลเมตรที่ตัดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2566 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4 เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด 3 และหลับใน 1 ครั้ง ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับถนนโครงการ รายละเอียดดังนี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง					
ทางหลวง	ตอนควบคุม	ช่วงกิโลเมตร	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
ทางหลวงหมายเลข 4	201	กม.46 ถึง กม.48	4	2	0

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, มกราคม - ธันวาคม พ.ศ.2566



ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 24 LT.(กม.1+119 ถึง กม.5+000) RT.(กม.1+225 ถึง กม.5+000) ทางหลวงชนบท นร.1012	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านศีรษะทอง ทางหลวง หมายเลข 4	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

### 3.3.3) ปริมาณจราจร :

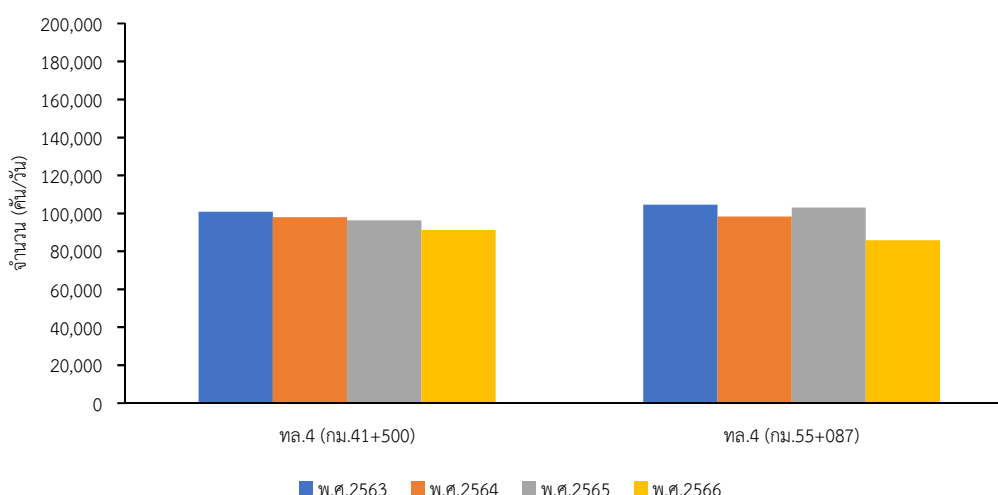
เนื่องจากยังไม่เปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีข้อมูลปริมาณจราจร บริษัทที่ปรึกษาจึงได้รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ก่อสร้างของโครงการตอน 24 เพื่อพิจารณาปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเมื่อดำเนินการก่อสร้าง

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563-พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งมีจุดสำรวจปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการฯ จำนวน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 กม.41+500 และ กม. 55+087 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-1 ซึ่งเป็นจุดสำรวจปริมาณจราจรที่อยู่ใกล้เคียงกับโครงการ พบว่า ปริมาณการจราจรมีแนวโน้มลดลง

ตารางที่ 5.2.3-2 ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี					
ทางหลวงหมายเลข	ตำแหน่งจุดสำรวจ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)			
		พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
4	กม.41+500	100,732	97,999	96,217	91,244
	กม.55+087	104,443	98,302	103,053	85,796

ที่มา : อำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ปริมาณจราจร



รูปที่ 5.2.3-1 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4

### 3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

#### 3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่าการติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบว่า สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด และไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

### 3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง :** การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างจำเป็นต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลักโดยการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกทุกค่อนข้างมาก อาจเกิดความเสียหาย หรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น :** การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวของสภาพการจราจรบริเวณจุดตัดของโครงการกับโครงข่ายถนนและทางหลวง จะมีการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามในจุดตัดถนน จะรบกวนความคล่องตัวของจราจร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ จากการตรวจสอบในปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ พบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 จะส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ตามการคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีการชะลอตัวของรถในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุของรถที่เกิดจากการก่อสร้าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 4) สรุปผลการศึกษา

**สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร :** สภาพการจราจรของถนนที่โครงการตัดผ่านมีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถเนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ ส่วนของเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง และในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่

**ข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก :** เนื่องจากโครงการยังไม่ได้เปิดใช้งาน จึงเป็นการรวบรวมปริมาณจราจรบนถนนสายหลักที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ได้แก่ทางหลวงหมายเลข 4 จากข้อมูลปริมาณจราจรตั้งปี พ.ศ. 2563 - พ.ศ.2566 พบว่าปริมาณจราจรมีแนวโน้มลดลง แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ใช้ทางเลือกใช้เส้นทางอื่นซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

**สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น :** ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งกำหนดให้ “บริเวณอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งในทางสากลได้มีการกำหนดเกณฑ์ไว้ว่า บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวน 3 ครั้ง/ปี เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ พบว่าบริเวณจุดตัดกับพื้นที่โครงการไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัวผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แซงระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลการก่อสร้างโครงการ

## 5.2.4 เศรษฐกิจและสังคม

### 1) วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

### 2) วิธีการศึกษา

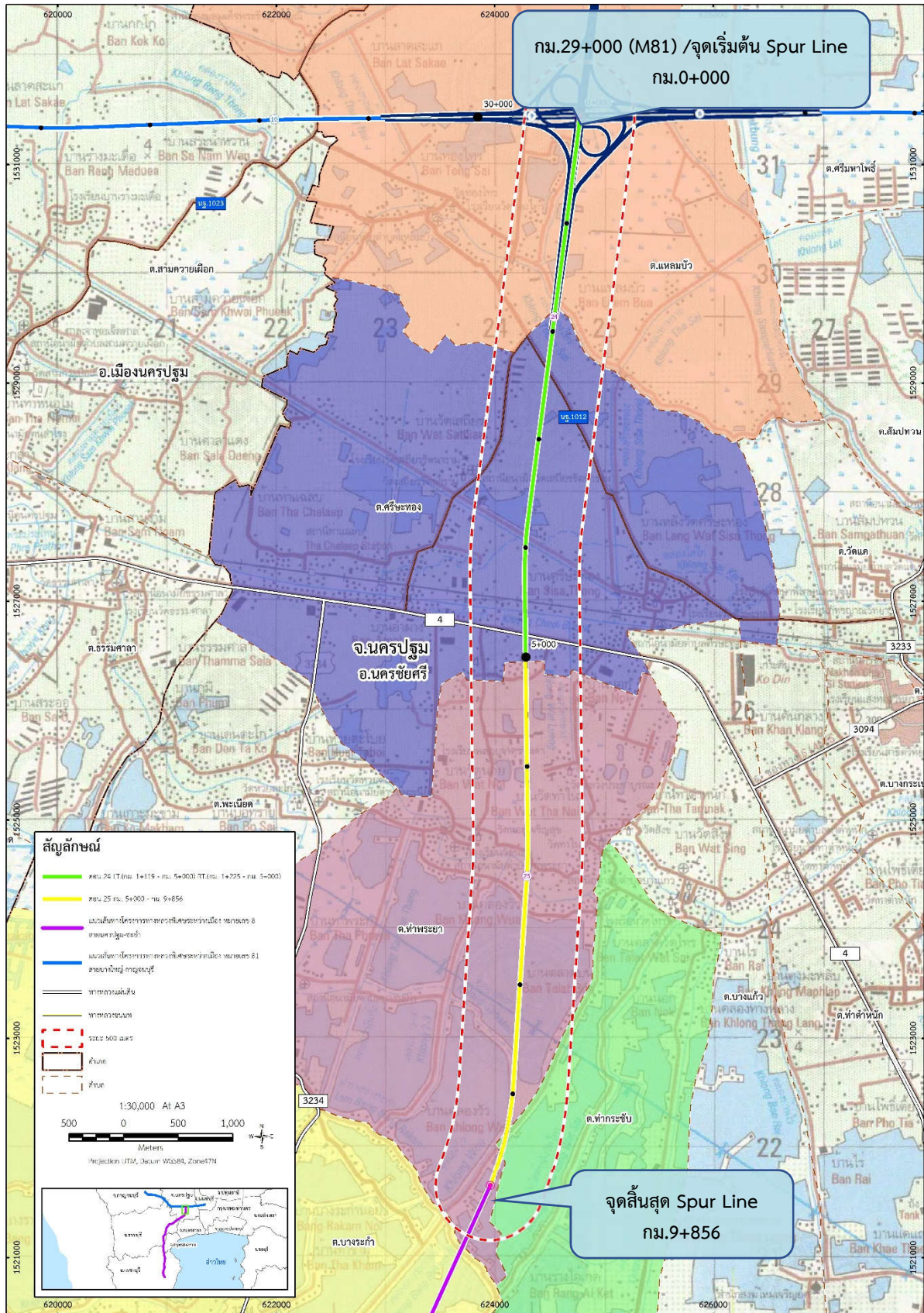
2.1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายงานประจำปีของหน่วยงาน/องค์กรในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ แผนพัฒนาท้องถิ่น ขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง

2.2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขออนุเคราะห์ ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยมีขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม รวม 11 ชุมชน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง ตำบลท่าพระยา ตำบลท่ากระชับ และตำบล บางระกำ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ดังตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 5.2.4-1

ตารางที่ 5.2.4-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท่าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร
		บางระกำ	หมู่ 3 บ้านระกำน้อย

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566





รูปที่ 5.2.4-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ

## 2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-2)

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

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้อำนวยการเขต ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชน หรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้านนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

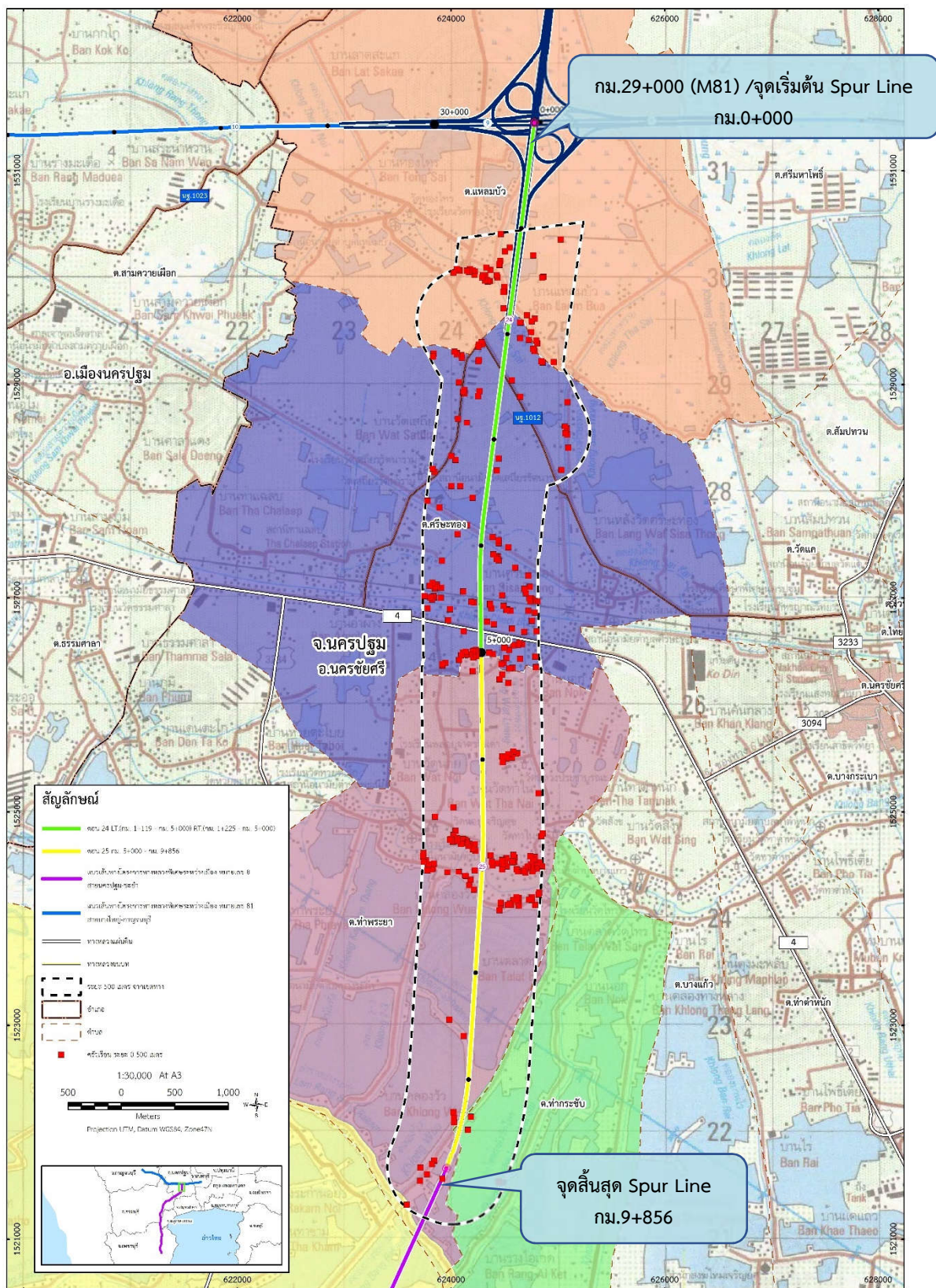
**2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม :** หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

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

**2.3.4) กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย :** กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับผลกระทบจากการก่อสร้าง เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อทำการก่อสร้าง โดยจะดำเนินการสอบถามเฉพาะครัวเรือนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง (กม.0+000 ถึง กม.5+000) จำนวน 136 ราย

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





รูปที่ 5.2.4-2 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา

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

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

**2.4.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม :** การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง รวมทั้งหมด 5 แห่ง ดังนี้

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

**2.4.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ :** เนื่องจากรายงาน EIA ได้สำรวจกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิด ถึง 500 เมตรจากเขตทาง ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ และกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

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

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน

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

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

แทนค่าในสูตร

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

$$= 323.26$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 323.26 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N} \quad \text{---(2)}$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

 $n_1$  = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (324 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (1,681 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

(ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน)(324)

1,681

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	50	10
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	172	34
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง	276	54
			หมู่ 2 บ้านคันราง	28	6
			หมู่ 3 บ้านอำแพง	238	46
			หมู่ 4 บ้านท่าน้อย	222	43
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	421	82
			หมู่ 2 บ้านคลองวัว	46	9
			หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	204	40
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร	16	4
		บางระกำ	หมู่ 3 บ้านระกำน้อย	8	1
รวม				1,681	329

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น 481 ตัวอย่าง สามารถสรุปได้ดังนี้

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

**2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ** จะใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.2.4-2

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกย้าย
ข้อมูลทั่วไป ของผู้ให้สัมภาษณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่ง</li> <li>- ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่</li> <li>- เพศ</li> <li>- อายุ</li> <li>- ระดับการศึกษาสูงสุด</li> <li>- การนับถือศาสนา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่ง</li> <li>- ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่</li> <li>- เพศ</li> <li>- อายุ</li> <li>- ระดับการศึกษาสูงสุด</li> <li>- การนับถือศาสนา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพศ</li> <li>- อายุ</li> <li>- ระดับการศึกษาสูงสุด</li> <li>- สถานภาพในครัวเรือน</li> <li>- สถานภาพสมรส</li> <li>- การนับถือศาสนา</li> <li>- การประกอบอาชีพ</li> <li>- ภูมิลำเนาเดิม</li> <li>- พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา</li> <li>- ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่</li> <li>- สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพศ</li> <li>- อายุ</li> <li>- ระดับการศึกษาสูงสุด</li> <li>- สถานภาพในครัวเรือน</li> <li>- สถานภาพสมรส</li> <li>- การนับถือศาสนา</li> <li>- การประกอบอาชีพ</li> <li>- ภูมิลำเนาเดิม</li> <li>- พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา</li> <li>- ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่</li> <li>- สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่</li> </ul>
สถานภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม			<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนสมาชิกในครัวเรือน</li> <li>- การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน</li> <li>- อาชีพหลักของครัวเรือน</li> <li>- ปัญหาในการประกอบอาชีพ</li> <li>- อาชีพเสริมของครัวเรือน</li> <li>- รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน</li> <li>- ลักษณะรายได้ของครัวเรือน</li> <li>- ความเพียงพอของรายได้</li> <li>- สภาวะหนี้สิน</li> <li>- แหล่งเงินกู้</li> <li>- การออมของครัวเรือน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนสมาชิกในครัวเรือน</li> <li>- การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน</li> <li>- อาชีพหลักของครัวเรือน</li> <li>- ปัญหาในการประกอบอาชีพ</li> <li>- อาชีพเสริมของครัวเรือน</li> <li>- รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน</li> <li>- ลักษณะรายได้ของครัวเรือน</li> <li>- ความเพียงพอของรายได้</li> <li>- สภาวะหนี้สิน</li> <li>- แหล่งเงินกู้</li> <li>- การออมของครัวเรือน</li> </ul>

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน</li> <li>- จำนวนประชากรในหมู่บ้าน</li> <li>- ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา</li> <li>- ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง</li> <li>- ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน</li> <li>- การประกอบอาชีพหลักของชุมชน</li> <li>- การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆของชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมภายในหน่วยงาน</li> <li>- จำนวนผู้มาใช้พื้นที่/ใช้บริการ</li> <li>- ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม</li> <li>- ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด</li> </ul>	-	-
ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย การถือครองที่ดิน และ ทรัพย์สินของครัวเรือน	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเภทของที่ดิน/ทรัพย์สิน ที่ถูกเวนคืน</li> <li>- ขนาดของที่ดินที่ถูกเวนคืน</li> <li>- ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/ทรัพย์สิน</li> </ul>
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน ของหมู่บ้าน/ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง</li> </ul>	-
ข้อมูลการเดินทาง	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง</li> <li>- วัตถุประสงค์ในการเดินทาง</li> <li>- ความถี่ในการเดินทาง</li> <li>- ความสะดวกในการใช้เส้นทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง</li> <li>- วัตถุประสงค์ในการเดินทาง</li> <li>- ความถี่ในการเดินทาง</li> <li>- ความสะดวกในการใช้เส้นทาง</li> </ul>	-
ข้อมูลด้าน สุขภาพอนามัย	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน</li> <li>- สถานพยาบาลที่ไปรักษา</li> </ul>	-

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ และการมีส่วนร่วม กับโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา</li> <li>- เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา</li> <li>- เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา</li> <li>- เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา</li> <li>- เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม</li> </ul>
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ ได้รับจากกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul>



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

## **2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน**

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

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือโครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบการทำความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

**2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม** การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

## **2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง**

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- กลุ่มครัวเรือน จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชน เพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ

**2.8) ระยะเวลาดำเนินการ** ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

## **2.9) การประเมินผลการศึกษา**

**2.9.1)** ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**2.9.2)** จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

**2.9.3)** ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และอนาคต



### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (รายงานฉบับสมบูรณ์), สิงหาคม พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้ จำกัด พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดินตัด/ดินถม งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วน งานก่อสร้างตอม่อ/ฐานราก/เสาเข็ม งานก่อสร้างทางระบายน้ำ งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง และงานผิวทางลาดยาง จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ต่อครัวเรือนที่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทางและพื้นที่อ่อนไหว เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม นอกจากนี้ กิจกรรมเตรียมการก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางในลักษณะกีดขวางการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดท้องถนนที่มีอยู่เดิมภายในชุมชน ซึ่งคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ พบว่า จะเกิดผลกระทบต่อการทำการเกษตรทั้งการปลูกพืช และการเลี้ยงสัตว์ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้ชุมชนต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น จากกิจกรรมการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรและอุปกรณ์ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างงานดินตัด/ดินถม งานโครงสร้างชั้นทาง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าว หรืออาจรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และการค้าขายในท้องถิ่น พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน และให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของแรงงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่น สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลมาจากการมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ซึ่งส่งผลกระทบด้านบวกต่อการค้า การบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้องเช่า และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระดมระดมทุนในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการยังดำเนินการก่อสร้างไม่

แล้วเสร็จ สำหรับการเร่งดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ โดยหากทางผู้รับเหมาแต่ละตอนได้รับมอบพื้นที่ จะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ โดยเร็ว

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

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

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

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

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

แต่ละข้ออย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง

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

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีรายละเอียดดังนี้

#### 3.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 17 กุมภาพันธ์ - 2 มีนาคม พ.ศ.2567 คณะที่ปรึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาโครงการสามารถรวบรวมข้อมูลกลุ่มผู้นำชุมชนได้จำนวน 11 ราย แสดงตัวอย่างดังตารางที่ 5.2.4-3 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.4-3			
ตัวอย่างของกลุ่มผู้นำชุมชนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล			
			
หมู่ 1 บ้านแหลมบัว	หมู่ 2 บ้านแหลมบัว	หมู่ 4 บ้านท่าน้อย	หมู่ 1 บ้านศิระทอง

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน

ผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้านมากที่สุด จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 90.91) และเป็นกำนัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) ตามลำดับ โดยมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งเฉลี่ยประมาณ 10 ปี ทั้งนี้ผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือให้ข้อมูลเป็นเพศชาย จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 100.00) และมีอายุเฉลี่ยประมาณ 52 ปี

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชนสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษามากที่สุด จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.55) รองลงมา สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมัธยมศึกษาตอนต้น ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) ทั้งนี้ผู้นำชุมชนทั้งหมด ล้วนนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 100.00) ตามลำดับ

## (2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

**จำนวนครัวเรือนในชุมชน** พบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 400 ครัวเรือนต่อหมู่บ้าน และมีประชากรเฉลี่ย 1,258 คน ซึ่งหากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบัน ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม อาทิเช่น การเพิ่มจำนวนของประชากรและการอยู่อาศัย การขยายตัวของชุมชน และลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่ยังมีลักษณะความสัมพันธ์กันแบบเครือญาติ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.55) และให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 45.45) ตามลำดับ

**การประกอบอาชีพของครัวเรือนในพื้นที่** ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าอาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 72.73) รองลงมา ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานโรงงาน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) และประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่า ผู้นำชุมชน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) คิดเห็นว่า ครัวเรือนในพื้นที่ปกครองไม่มีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว หากมีส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเสริมด้วยการประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 27.28) และอาชีพเกษตรกรรม อาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) สำหรับความสัมพันธ์ของคนในชุมชนนั้น พบว่าในห้วงเวลาปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมวันสำคัญต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามาร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

## (3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

**ถนน :** ผู้นำชุมชน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 90.91) คิดเห็นว่า เส้นทางสัญจรสายหลักและทางสายรองที่ใช้ในการสัญจรอยู่ในระดับดี และคิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) ตามลำดับ

**ไฟฟ้า :** ผู้นำชุมชน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 81.82) คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี และคิดเห็นว่าระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) ตามลำดับ

**น้ำประปา :** ผู้นำชุมชน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 90.91) คิดเห็นว่า การให้บริการระบบน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี และคิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) ตามลำดับ

**โทรศัพท์ :** ผู้นำชุมชน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 72.73) คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) และระดับไม่ดี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.09) ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

**การจัดการเก็บขยะ :** ผู้นำชุมชน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 63.64) ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขตเทศบาล หรือ อบต. ที่อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะของสำนักงานเขตเทศบาลหรือ อบต. อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.36) บ เนื่องจากยังพบเจอปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย

**การรักษาพยาบาล :** ผู้นำชุมชน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 81.82) คิดเห็นว่า การให้บริการของสถานพยาบาลหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วยอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับดี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) ตามลำดับ โดยมีสาเหตุเกิดจากปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อย่างไรก็ตามผู้นำชุมชน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 100.00) นิยมเข้าใช้บริการจากโรงพยาบาลของรัฐ

รองลงมา คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 63.64) คลินิก ซึ่ยามาकिनเอง ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.55) และโรงพยาบาลเอกชน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.36) เป็นหลัก

**ระบบบริการทางสังคม :** ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 72.73) และการให้บริการทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 27.27) ตามลำดับ เนื่องจากงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสาธารณสุข/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ไม่ได้รับการจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับผลกระทบในภาพรวมผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า พบเจอปัญหาด้านความสวยงามของธรรมชาติ/ทัศนียภาพของชุมชน เป็นปัญหามากที่สุด เพราะมีผู้นำชุมชน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 90.91) คิดเห็นว่า เป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ ปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบในระดับปานกลาง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 63.64) ปัญหาเสียงดังรบกวน และปัญหาด้านฝุ่นละออง มีผลกระทบในระดับปานกลาง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.36) ตามลำดับ ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ นั้น ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่คิดเห็นว่า มีผลกระทบไม่มากนัก

#### (5) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการพบว่า ผู้นำชุมชน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 90.91) ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 72.73) ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549 - 2551) ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ทราบข้อมูลมาจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, You Tube ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 45.45) ทราบจากการประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.36) และทราบจากโทรทัศน์ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.18) ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-3 และตารางที่ 5.2.4-4



รูปที่ 5.2.4-3 การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ

ตารางที่ 5.2.4-4		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	11	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	11	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้นำที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	10	90.91
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ		
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	5	45.45
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	4	36.36
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	5	45.45
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	8	72.73
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	5	45.45
- โทรศัพท์	2	18.18
- วิทยุ	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- เพื่อนบ้าน	0	0.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

ในส่วนช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบ จากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 100.00) คิดเห็นว่า ทางโครงการควรมีศูนย์ ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นหลักในการสื่อสารสาธารณะ

สำหรับสภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มผู้นำชุมชน ที่พบมากที่สุด คือ ปัญหาเกี่ยวกับการระบายน้ำ หรือปัญหาน้ำท่วมจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 90.91 และมีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 54.55 รองลงมา คือ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบร้อยละ 90.91 และมีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 54.55 ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 90.91 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 45.45 การก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ มีผลกระทบ ร้อยละ 90.91 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 63.64 การก่อสร้างทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการ เดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 81.81 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 45.45 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 81.81 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 54.55 การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด ผลกระทบ ร้อยละ 81.81 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 36.36 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มี ผลกระทบ ร้อยละ 81.81 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 63.64 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 81.81 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 54.55 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-5

ตารางที่ 5.2.4-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	0 (0.00)	3 (27.27)	6 (54.55)	9 (81.82)	2 (18.18)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	0 (0.00)	5 (45.45)	5 (45.45)	6 (54.55)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	1 (9.09)	5 (45.45)	4 (36.37)	10 (90.91)	1 (9.09)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (9.09)	4 (36.36)	4 (36.36)	9 (81.81)	2 (18.19)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	6 (54.55)	2 (18.18)	2 (18.18)	10 (90.91)	1 (9.09)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	1 (9.09)	6 (54.55)	2 (18.18)	9 (81.82)	2 (18.18)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	1 (9.09)	6 (54.55)	3 (27.27)	10 (90.91)	1 (9.09)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	0 (0.00)	2 (18.18)	7 (63.64)	9 (81.82)	2 (18.18)
7.3 การก่อกองวัสดุบนไหล่ทาง	0 (0.00)	3 (27.28)	4 (36.36)	7 (63.64)	4 (36.36)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	0 (0.00)	4 (36.36)	5 (45.45)	9 (81.81)	2 (18.19)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	1 (9.09)	5 (45.45)	3 (27.27)	9 (81.81)	2 (18.19)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	0 (0.00)	4 (36.36)	5 (45.45)	9 (81.81)	2 (18.19)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	3 (27.27)	1 (9.09)	4 (36.36)	7 (63.64)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	2 (18.18)	9 (81.82)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	0 (0.00)	7 (63.64)	1 (9.09)	8 (72.73)	3 (27.27)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	2 (18.18)	9 (81.82)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	2 (18.18)	2 (18.18)	4 (36.36)	7 (63.64)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	2 (18.18)	9 (81.82)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	7 (63.64)	7 (63.64)	4 (36.36)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	0 (0.00)	3 (27.27)	7 (63.64)	10 (90.91)	1 (9.09)



ตารางที่ 5.2.4-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	มาก	มาก	มาก	
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมีสรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (18.18)	2 (18.18)	9 (81.82)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	10 (90.91)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	10 (90.91)

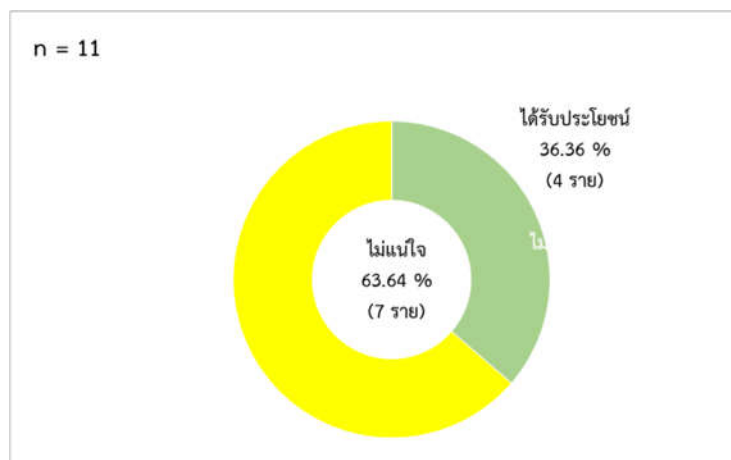
ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน ของกลุ่มผู้นำชุมชนเมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ผลกระทบของกิจกรรมการก่อสร้างในทุกประเด็นที่ทำการศึกษามีแนวโน้มลดลง แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 5.2.4-6

ตารางที่ 5.2.4-6			
ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางเชื่อมต่อ ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ของกลุ่มผู้นำชุมชน			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	2 (18.18)	9 (81.82)
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	2 (18.19)	4 (36.36)	5 (45.45)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	1 (9.09)	2 (18.18)	8 (72.73)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	0 (0.00)	3 (27.27)	8 (72.73)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	0 (0.00)	2 (18.18)	9 (81.82)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	0 (0.00)	5 (45.45)	6 (54.55)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

ทั้งนี้ ผู้นำชุมชน ได้แสดงความคิดเห็นว่า พื้นที่ของตนจะได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.36) และไม่แน่ใจ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 63.64) เนื่องจากไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-4



รูปที่ 5.2.4-4 ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ

อย่างไรก็ตาม การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดังตารางที่ 5.2.4-7

ตารางที่ 5.2.4-7 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ต่อกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมต่อ		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งจากรถบรรทุก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง โดยมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบควบคุมอย่างเคร่งครัด</li> <li>จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ได้แก่ การติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ได้มีการติดตั้ง ไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทางเพียงพอ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดออกนอกฟาร์ม เสี่ยงต่อการขาดทุน และยังส่งผลกระทบต่อเกษตรกรที่ทำนา ทำสวน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ร่องระบายน้ำข้างมอเตอร์เวย์ควรทำให้ลึกเพื่อลดปัญหาการระบายน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามหลักการทางอุทกวิทยา และสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบ พบว่า ร่องระบายน้ำมีความลึกที่เหมาะสม รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ</li> </ul>

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

### 3.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการตามแนว Spur Line ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 5 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.4-8 ระหว่างวันที่ 17 - 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.4-8 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลแนว Spur Line			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[REDACTED] วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร	[REDACTED]
2.	[REDACTED] วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดหลวงประชานุรักษ์ **	[REDACTED]
3.	[REDACTED] วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	รักษาราชการแทนผู้อำนวยการ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา	[REDACTED]
4.	[REDACTED] วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดน้อยเจริญสุข	[REDACTED]
5.	[REDACTED] วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดน้อย	[REDACTED]

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : \*\* = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

(1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร : เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการ วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับน้อย และปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่า อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบทำให้เกิดมลพิษทางด้านฝุ่นละออง แต่ขณะนี้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้ปัญหาทุเลาลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง</li> <li>จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณดังกล่าวอยู่บริเวณโครงการฯ ตอน 24 ซึ่งเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</li> </ul>

(2) วัดหลวงประชาบุรณะ : เป็นวัดราษฎร์สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งอยู่ในหมู่ที่ 1 บ้านวัดท่าโน ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม วัดหลวงประชาบุรณะเป็นวัดร้างมาก่อน คาดว่าน่าจะสร้างในสมัยอยุธยาตอนต้น จนเมื่อประมาณ พ.ศ. 2499 พลตำรวจโท ประชา บุรณะธนิต ได้พบและอุปถัมภ์วัดแห่งนี้ ให้เป็นวัดที่มีพระจำพรรษา และได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2516 ภายในวัดมีโบราณสถานที่สำคัญ ได้แก่ ซากเจดีย์โบราณจำนวน 1 องค์ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 20 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 80-100 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดหลวงประชาบุรณะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมาซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> <li>น้ำท่วมทางตลอด และทางคู่ขนาน เพื่อสัญจรข้ามภายในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ</li> </ul>

(3) **โรงเรียนพลอยจาดูจินดา :** สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จัดการเรียนการสอนแบบสหศึกษา ได้รับการจัดตั้งตามประกาศของกระทรวงศึกษาธิการ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2519 เปิดทำการสอนครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2519 จัดการเรียนการสอนในระดับมัธยมศึกษา ตอนต้นถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย แต่ละวันเปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. โดยเป็นสถานศึกษา ที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของตำบลท่าพระยา ตำบลนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียง เพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 145 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] รักษาการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนพลอยจาดูจินดา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง และการกองวัสดุบนไหล่ทาง อยู่ระดับน้อย โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(4) **วัดน้อยเจริญสุข :** เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 40-70 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดน้อยเจริญสุข พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวมีความคิดเห็นว่า จะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

(5) **โรงเรียนวัดน้อย** : ตั้งอยู่ที่หมู่ 4 บ้านท่าพระยา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึง ระดับประถมศึกษา เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 143 คน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการเดินทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ระดับปาน โดยผลกระทบดังกล่าว มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

### 3.3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0 - 500 เมตรจากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ

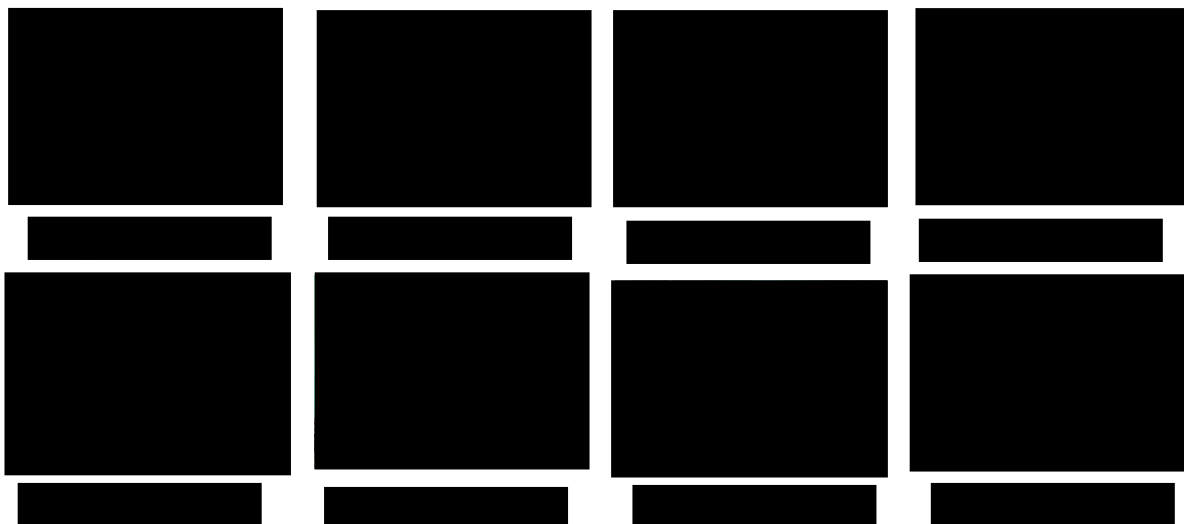
การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0 - 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 7 - 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 โดยได้รับความร่วมมือจากผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างตามแนวเส้นทาง (spur line) เป็นอย่างดี สามารถรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดจำนวนรวมทั้งสิ้น 329 ตัวอย่าง โดยทำสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางที่สามารถทำการรวบรวมข้อมูลได้นั้น เป็นเพศชาย ร้อยละ 51.06 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 48.94 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 41.64 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 22.19 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 19.15 มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14.59 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 2.43 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดมีสถานภาพเป็นเจ้าของบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.38 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 18.24 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 6.38 ทั้งนี้ จากการศึกษา พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 57.14 สถานภาพโสด ร้อยละ 40.43 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 48.94 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 20.97 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 10.64 สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 10.03 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา ไม่แสดงความคิดเห็น และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 7.29, 1.52, และ 0.61 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 99.09 และนับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.91 โดยครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 92.10 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 7.90 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก และมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ยประมาณ 16 ปี ซึ่งมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐานมาในพื้นที่ เนื่องจากย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ ย้ายเข้ามาทำงานในพื้นที่ และแต่งงานกับคนในพื้นที่ เป็นหลัก รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.4-1





ภาพที่ 5.2.4-1 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0 - 500 เมตร  
จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (spur line)

## (2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

**จำนวนสมาชิกของครัวเรือน** ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากแนวเส้นทาง (spur line) มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3.07 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.54 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 49.46 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ คิดเป็นร้อยละ 75.17 และเป็นผู้ว่างงานหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 24.83 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

**การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขาย หรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 43.16 รองลงมา ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 28.27 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 12.16 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือโรงงาน ร้อยละ 10.33 ตามลำดับ อาชีพอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งมีครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 24.92 ที่พบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ โดยพบเจอปัญหาทางด้านต้นทุนการผลิตมีราคาแพง คิดเป็นร้อยละ 48.78 ปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 26.83 ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 23.17 และปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 1.22 ของครัวเรือนที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 92.10 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน ทำให้มีครัวเรือนตัวอย่างเพียง ร้อยละ 7.90 เท่านั้น ที่มีการประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย และการรับจ้าง เป็นต้น

**รายได้และรายจ่ายครัวเรือน** ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.44 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท ร้อยละ 22.80 และมีรายได้ระดับ 10,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 16.72 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 41.64 มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.11 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 13.68 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 86.63 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอนนั้น มีเพียงร้อยละ 13.07 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.30 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างนั้น ยังคงมีรายได้เพียงพอต่อรายจ่ายและมีเหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 81.46 ส่วนที่คิดเห็นว่าครัวเรือนของตนมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย และไม่สามารถจัดสรรรายได้เพื่อการเก็บออมได้ คิดเป็นร้อยละ 18.54 ดังนั้นจึงทำให้ครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 15.20 เท่านั้น ที่ยังมีภาวะหนี้สิน และต้องอาศัยการกู้ยืมยืมเงินจากแหล่งเงินทุนอื่นเพื่อใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ สหกรณ์ ญาติหรือเพื่อน เป็นหลัก

**การออมของครัวเรือน** พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.89 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้วยมีวิธีการออมเงิน โดยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 86.59 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล ซื้อเครื่องประดับ ทำซื้อประกันชีวิต คิดเป็นร้อยละ 6.88, 5.07 และ 1.45 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

### (3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

**ถนน :** ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 71.43 คิดเห็นว่า โครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 24.32 และร้อยละ 4.26 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ

**ไฟฟ้า :** ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 54.10 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับไม่ดี และระดับพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 31.31 และร้อยละ 14.59 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

**น้ำประปา :** ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 57.75 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบน้ำประปาอยู่ในระดับไม่ดี และระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 26.14 และ ร้อยละ 16.11 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปามีกลิ่นคาว น้ำไม่สะอาด เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

**โทรศัพท์ :** ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 75.99 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 23.71 และ ร้อยละ 0.30 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

**การจัดการเก็บขยะ :** ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 70.52 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของเทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 28.88 และ ร้อยละ 0.61 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป และถังขยะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

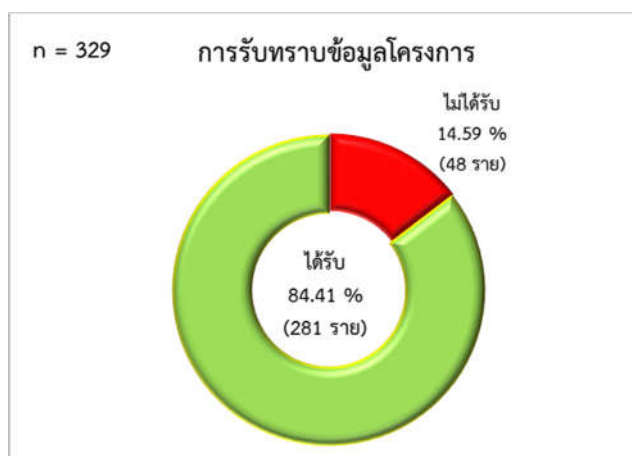
**การรักษาพยาบาลและสถานศึกษา :** สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 81.46 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 17.33 และ ร้อยละ 1.22 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 74.47 ระดับพอใช้ ร้อยละ 24.62 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.91 เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ครัวเรือนตัวอย่างยังไม่ได้รับการด้านสวนสาธารณะ ร้อยละ 68.08 รองลงมา มีบริการอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 26.44 ด้วยพบเจอสภาพเก่า เสื่อมโทรมสกปรก หรือไม่สะอาด ส่วนระดับพอใช้ และระดับดี อยู่ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 2.74 ตามลำดับ

**การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน :** ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าปัญหาน้ำท่วม เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครัวเรือนตัวอย่างสัดส่วนร้อยละ 50.76 คิดเห็นว่า ปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน รองลงมา คือ ปัญหาด้านฝุ่นละออง มีปัญหาอยู่ในระดับมาก สัดส่วนร้อยละ 43.77 ปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า มีปัญหาระดับมาก ร้อยละ 34.95 ปัญหาเสียงดัง มีปัญหาระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 27.36 ส่วนที่พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ร้อยละ 82.37 ปัญหาเขม่าควัน ร้อยละ 25.53 ตามลำดับ

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 45.29 คิดเห็นว่าชุมชนที่ตนเองพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ มีความปลอดภัยมาก ร้อยละ 24.62 มีความปลอดภัยน้อย ร้อยละ 17.02 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 13.07 ผู้แทนครัวเรือนยังพบเจอปัญหาสังคม ที่เกิดจากปัญหาการลักขโมย ร้อยละ 43.77 รองลงมา คือ ปัญหาอาชญากรรม ร้อยละ 18.24 และปัญหายาเสพติด ร้อยละ 12.77 ของครัวเรือนตัวอย่างทั้งหมด ส่วนปัญหาอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

#### (4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 85.41 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด ร้อยละ 56.94 ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 49.82 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 35.94 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ. 2559) ร้อยละ 25.62 ทราบจากการเข้าประชุมขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร้อยละ 4.27 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 3.20 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 0.71 และทราบจากวิทยุ ร้อยละ 0.36ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว โดยมีครัวเรือนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 14.59 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-5 และตารางที่ 5.2.4-9



รูปที่ 5.2.4-5 การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ

ตารางที่ 5.2.4-9		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
<b>1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่</b>		
- ได้รับ	281	85.41
- ไม่ได้รับ	48	14.59
<b>รวม</b>	<b>329</b>	<b>100.00</b>
<b>กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)</b>		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	160	59.94
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	2	0.71
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	12	4.27
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	72	25.62
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	101	35.94
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	140	49.82
- โทรศัพท์	9	3.20
- วิทยุ	1	0.36
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- อื่นๆ	0	0.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ในส่วนของช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 70.52 เสนอให้ทางโครงการควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook ร้อยละ 29.48 ตามลำดับ ทั้งนี้ ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 0.61 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาของโครงการ โดยการร้องเรียนผ่านหน่วยงานต่างๆ และได้รับการแก้ไขแล้ว

สำหรับสภาพปัญหา และผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (spur line) พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพบประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอมากที่สุด คือ ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 94.82 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 56.84 รองลงมา คือ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 83.53 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 55.02 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบ ร้อยละ 82.37 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 62.01 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภคสาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 81.76 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 60.49 ปัญหาเสียงดังรบกวนการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 79.33 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 56.23 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 79.03 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 55.93 ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบ ร้อยละ 77.81 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 41.95 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม มีผลกระทบ ร้อยละ 77.51 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 31.62 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-10

ตารางที่ 5.2.4-10					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	0 (0.00)	76 (23.10)	185 (56.23)	261 (79.33)	68 (20.67)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	32 (9.73)	184 (55.93)	216 (65.65)	113 (34.35)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	6 (1.82)	119 (36.17)	187 (56.84)	312 (94.83)	17 (5.17)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	0 (0.00)	35 (10.64)	199 (60.49)	234 (71.13)	95 (28.88)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	49 (14.89)	102 (31.00)	104 (31.61)	255 (77.51)	74 (22.49)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	4 (1.22)	66 (20.06)	199 (60.49)	269 (81.76)	60 (18.24)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	3 (0.91)	91 (27.66)	181 (55.02)	275 (83.59)	54 (16.41)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	2 (0.61)	65 (19.76)	204 (62.01)	271 (82.38)	58 (17.63)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	0 (0.00)	66 (20.06)	164 (49.85)	230 (69.91)	99 (30.09)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	4 (1.22)	73 (22.19)	174 (52.89)	251 (76.30)	78 (23.71)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	12 (3.65)	96 (29.18)	146 (44.38)	254 (77.20)	75 (22.80)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	24 (7.29)	94 (28.57)	138 (41.95)	256 (77.81)	73 (22.19)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	1 (0.30)	87 (26.44)	120 (36.47)	208 (63.21)	121 (36.78)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	1 (0.30)	79 (24.01)	97 (29.48)	177 (53.79)	152 (46.20)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	1 (0.30)	184 (55.93)	75 (22.80)	260 (79.03)	69 (20.97)
8.2.2 ค่าขายดินน้อยลง รายได้ลดลง	1 (0.30)	122 (37.08)	75 (22.80)	198 (60.18)	131 (39.82)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	12 (3.65)	115 (34.95)	64 (19.45)	191 (58.05)	138 (41.95)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	12 (3.65)	115 (34.95)	79 (24.01)	206 (62.61)	123 (37.39)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	96 (29.18)	27 (8.21)	120 (36.47)	243 (73.86)	86 (26.14)

ตารางที่ 5.2.4-10					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	103 (31.31)	14 (4.26)	127 (38.60)	244 (74.17)	85 (25.83)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมี สุม่า ส่งเสียงดัง	9 (2.74)	5 (1.52)	173 (52.58)	187 (56.84)	142 (43.16)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	1 (0.30)	3 (0.91)	181 (55.02)	185 (56.23)	144 (43.77)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	2 (0.61)	188 (57.14)	190 (57.75)	139 (42.25)

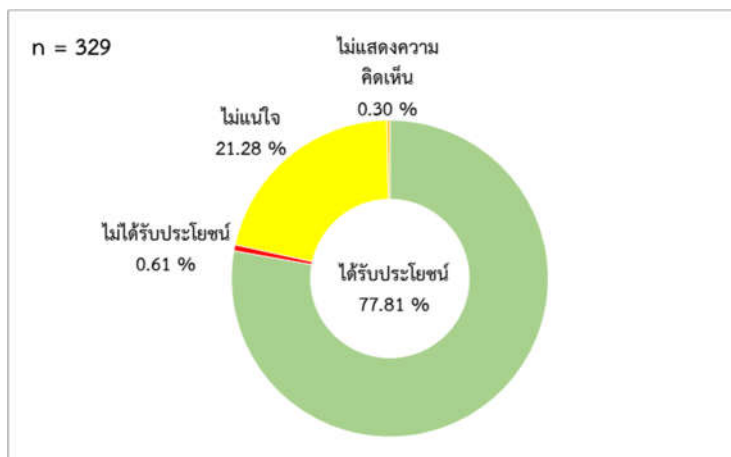
ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

จากการศึกษาสภาพปัญหา และผลกระทบที่ครัวเรือนตัวอย่างได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอปัญหาความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนเท่าเดิม ร้อยละ 59.57 รองลงมา คือ ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 57.75 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 53.19 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 49.54 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 40.73 ฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 55.93 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 44.98 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 54.29 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-11

ตารางที่ 5.2.4-11			
ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทางแนวเส้นทางเชื่อมต่อ			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	1 (0.30)	175 (53.19)	153 (46.50)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	196 (59.57)	133 (40.43)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	73 (22.19)	72 (21.88)	184 (55.93)
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	103 (31.31)	134 (40.73)	92 (27.96)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	80 (24.32)	119 (36.17)	130 (39.51)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	66 (20.06)	115 (34.95)	148 (44.98)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	44 (13.37)	163 (49.54)	122 (37.08)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	53 (16.11)	190 (57.75)	86 (26.14)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ครัวเรือนตัวอย่างตามแนวเส้นทาง สัดส่วนร้อยละ 69.00 ไม่เคยใช้เส้นทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างการก่อสร้าง รองลงมา คือ ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.60 โดยมีครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 30.40 ที่เคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการ ในระหว่างการก่อสร้าง โดยเข้ามาใช้ทางชั่วคราว เพื่อเดินทางไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย ร้อยละ 87.00 ใช้เพื่อไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรม ร้อยละ 10.00 และใช้เพื่อไป-กลับร้านค้า สถานประกอบการ ร้อยละ 2.00 ของครัวเรือนที่เคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการ ทั้งนี้ ครัวเรือนส่วนใหญ่คิดเห็นว่า ได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ร้อยละ 77.81 ไม่แน่ใจ ร้อยละ 21.28 ไม่ได้ประโยชน์ ร้อยละ 0.61 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.30 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-6



รูปที่ 5.2.4-6 ความคิดเห็นต่อโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามพื้นที่ได้ดังตารางที่ 5.2.4-12



ตารางที่ 5.2.4-12 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผิวถนนเดิมชำรุด ขรุขระ ทำให้การเดินทางใช้ความเร็วได้อย่างจำกัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบ ไม่พบผิวถนนชำรุด เสียหาย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดออกนอกฟาร์ม เสี่ยงต่อการขาดทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งจากรถบรรทุก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง</li> <li>จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบ พบว่า ทางโครงการฯ ได้มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทางโครงการอย่างพอ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาเสียงดังจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น</li> <li>มีการจำกัดความเร็วรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนสัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณที่มีการก่อสร้างการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 500 เมตร รวมทั้งมีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาขาดความระมัดระวังความปลอดภัยในการก่อสร้าง รถบรรทุกใช้ความเร็วเกินกำหนด ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของโครงการ ให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่เกิน 30-40 กม./ชม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขับขี่ยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขาดการดูแลตัดต้นไม้ริมทางคูขนาน ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&amp;M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ ดูแลต้นไม้เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>อยู่ระหว่างรอการปลูกต้นไม้ และปรับปรุงภูมิทัศน์โดย โครงการ O&amp;M</li> </ul>

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

### 3.3.4) กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นในการติดตามผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้ายจากการพัฒนาโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 7 - 26 กุมภาพันธ์ และระหว่างวันที่ 8 - 11 เมษายน พ.ศ. 2567 โดยได้รับความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายตามแนวเส้นทางโครงการ (spur line) เป็นอย่างดี สามารถรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย รวมจำนวนทั้งสิ้น 43 ตัวอย่าง และได้ทำการสรุปผลการศึกษา ตลอดจนการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

กลุ่มตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายจากการพัฒนาโครงการ ที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้ พบว่าเป็นเพศชาย ร้อยละ 53.49 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 46.51 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 39.53 รองลงมา คือ มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 37.21 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 16.28 และมีอายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 6.98 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดมีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านภายในบ้านพักที่ตนอาศัยอยู่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.40 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 16.27 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 2.33 จากการศึกษา โดยผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 65.12 และมีสถานภาพโสด ร้อยละ 34.88 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 65.12 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 20.93 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 6.98 ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 4.65 และสำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 2.33 ตามลำดับ ผู้ถูกรื้อย้ายทั้งหมด ล้วนนับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 100.00 โดยผู้ถูกรื้อย้ายทุกครัวเรือนตัวอย่าง ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 100.00 รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.4-2



ภาพที่ 5.2.4-2 ตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้ายที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล

#### (2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย

**จำนวนสมาชิกของครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย** ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 3 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 49.21 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 50.79 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 74.60 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ สัดส่วนร้อยละ 25.40 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

**การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ข้อมูลคิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 44.19 รองลงมา ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 32.56 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือโรงงาน ร้อยละ 9.30 และประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 4.65 ตามลำดับ ซึ่งมีครัวเรือนผู้ถูกรื้อ

ย้าย ร้อยละ 20.93 ที่พบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ โดยพบเจอปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 33.33 ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 22.22 ปัญหาทางด้านต้นทุนการผลิตมีราคาแพง และปัญหาอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากับร้อยละ 11.11 ของครัวเรือนที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างผู้ถูกร้อยย้าย ร้อยละ 67.44 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน ทำให้มีเพียง ร้อยละ 13.95 เท่านั้น ที่มีการประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ ด้วยการประกอบอาชีพเกษตรกรรม เป็นต้น

**รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน** ครัวเรือนผู้ถูกร้อยย้ายจากการศึกษาครั้งนี้ มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.93 รองลงมา มีรายได้ระดับ 10,001 – 20,000 บาท ร้อยละ 16.28 และมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001–40,000 บาท ร้อยละ 2.33 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนผู้ถูกร้อยย้ายกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.23 มีรายจ่ายต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 6.98 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท ร้อยละ 2.33 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยผู้แทนผู้ถูกร้อยย้าย สัดส่วนร้อยละ 97.67 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้น มีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอน คิดเป็นร้อยละ 2.33 อย่างไรก็ตาม ผู้ถูกร้อยย้ายกลุ่มนี้ ยังคงมีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย และมีเหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 88.37 ส่วนที่คิดเห็นว่าครัวเรือนของตนมีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย แต่ไม่สามารถจัดสรรรายได้เพื่อการเก็บออมได้ คิดเป็นร้อยละ 9.30 ดังนั้นจึงทำให้ครัวเรือนผู้ถูกร้อยย้าย สัดส่วนร้อยละ 11.66 ที่ยังมีภาวะหนี้สิน และต้องอาศัยการกู้หนี้ยืมสินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อใช้จ่ายภายในครัวเรือน หรือการประกอบกิจการโดยนิยมกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ เป็นหลัก

**สำหรับการออมของครัวเรือนผู้ถูกร้อยย้าย** พบว่า ครัวเรือนที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 95.35 ของครัวเรือนผู้ถูกร้อยย้ายทั้งหมด โดยมีวิธีการออมเงิน ด้วยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 65.85 ส่วนที่เหลือเป็นการออม ด้วยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล ทำประกันชีวิต คิดเป็นร้อยละ 24.39 และ 2.44 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และออมไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

### (3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างของผู้ถูกร้อยย้ายส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่อาจประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานบางด้านเท่านั้น มีรายละเอียด ดังนี้

**ถนน** : ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกร้อยย้าย ร้อยละ 55.82 คิดเห็นว่า โครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 34.88 และ ร้อยละ 9.30 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ มีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง ตลอดจนช่องจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง รถสวนทางกันลำบาก

**ไฟฟ้า** : ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกร้อยย้าย ร้อยละ 60.47 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 34.88 และระดับไม่ดี ร้อยละ 4.65 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

**น้ำประปา** : ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกร้อยย้าย ร้อยละ 60.46 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คือ อยู่ในระดับระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 32.56 และไม่ดี ร้อยละ 6.98 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปามีรสเค็ม น้ำไม่ค่อยไหล เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

**โทรศัพท์ :** คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 53.49 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับดี ร้อยละ 46.51 ตามลำดับ

**การจัดการเก็บขยะ :** คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 60.47 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของเทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี รองลงมาคิดเห็นว่า อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 39.53 ตามลำดับ

**การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา :** สถานพยาบาลที่คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย มีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 58.14 และการบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 41.86 สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 60.47 ระดับพอใช้ ร้อยละ 37.20 และระดับไม่ดี ร้อยละ 2.33 เนื่องจากงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายส่วนใหญ่ยังไม่รับบริการด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ 90.69 รองลงมา มีบริการอยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 6.98 และระดับพอใช้ ร้อยละ 2.33 โดยยังพบเจอปัญหาสวนสาธารณะมีสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

**การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน :** ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของคริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายกลุ่มนี้ โดยภาพรวมนั้น มักพบเจอปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน โดยมีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน พบมีปัญหาลุอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 48.84 ส่วนที่พบเจอปัญหาลุอยู่ในระดับปานกลาง เป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ร้อยละ 79.07 ปัญหาเขม่าควัน ร้อยละ 74.42 ปัญหาเสียงดัง ร้อยละ 72.09 ปัญหาขยะมูลฝอย ร้อยละ 69.77 ปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 60.47 และปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า ร้อยละ 55.81 ตามลำดับ

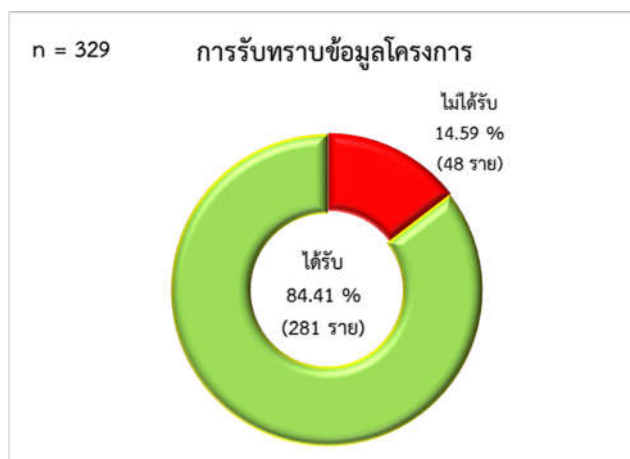
คริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 79.07 คิดเห็นว่าชุมชนที่ตนพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ มีความปลอดภัยน้อย ร้อยละ 11.63 และมีความปลอดภัยมาก ร้อยละ 9.30 ผู้แทนคริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้าย ยังพบเจอปัญหาสังคมภายในชุมชน ที่เกิดจากปัญหาการลักขโมย ร้อยละ 67.44 รองลงมา คือ ปัญหาอาชญากรรม ร้อยละ 11.63 ปัญหายาเสพติด ร้อยละ 4.65 และปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน ร้อยละ 2.33 ของคริวเรือนตัวอย่างทั้งหมด โดยคริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายได้เสนอแนะให้ทางชุมชนควรเร่งปรับปรุง แก้ไขปัญหาหลักที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงระบบระบายน้ำ ปัญหาน้ำท่วม และการปรับปรุงให้มีพื้นที่สวนสาธารณะเพิ่มเติม เพื่อสร้างให้เกิดความผูกพันกับประชาชนในชุมชน

#### (4) ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน และการจ่ายค่าทดแทน

จากการศึกษา พบว่า พื้นที่กรรมสิทธิ์ที่ดินของผู้ถูกรื้อย้ายมีลักษณะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมบางส่วน ร้อยละ 53.48 รองลงมา เป็นพื้นที่สิ่งปลูกสร้างบางส่วน ร้อยละ 37.21 เป็นพื้นที่สิ่งปลูกสร้างทั้งแปลง ร้อยละ 6.98 และเป็นพื้นที่เกษตรกรรมทั้งแปลง ร้อยละ 2.33 ผู้ให้ข้อมูล สัดส่วนร้อยละ 88.37 ไม่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนที่ได้รับ มีเพียงส่วนน้อยที่คิดว่าค่าตอบแทนที่ได้รับมีความเหมาะสม ร้อยละ 9.30 และคิดเห็นว่าค่าตอบแทนไม่เหมาะสม ร้อยละ 2.33 ตามลำดับ โดยมีผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 60.47 ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งเป็นผลกระทบต่องิณใจมากที่สุด ร้อยละ 84.62 และส่งผลกระทบด้านอื่นๆ ร้อยละ 15.38 ของคริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด และมีคริวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายส่วนน้อย ร้อยละ 39.53 ที่ไม่ได้รับผลกระทบใดๆจากการเวนคืนที่ดินของโครงการในครั้งนี้

## (5) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกรื้อย้ายพบว่า ทุกครัวเรือน ร้อยละ 100.00 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจาก การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) มากที่สุด ร้อยละ 79.07 รองลงมาทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ หรือผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 53.49 ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 51.16 ทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ร้อยละ 34.88 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) และทราบจากโทรทัศน์ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 11.63 ของครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้ายที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-7 และตารางที่ 5.2.4-13



รูปที่ 5.2.4-7 การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย

ตารางที่ 5.2.4-13		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	43	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	329	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้ถูกรื้อย้ายที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	15	34.88
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	5	11.63
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	34	79.07
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	23	53.49
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	22	51.16
- โทรทัศน์	5	11.63
- วิทยู	0	0.36
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- อื่นๆ	0	0.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 55.81 เสนอให้ทางโครงการควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รองลงมา เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook ร้อยละ 30.23 และควรมีก่อรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ร้อยละ 2.33 ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ถูกรื้อย้าย ร้อยละ 83.72 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาของโครงการ แต่ขอไม่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

สำหรับสภาพปัญหา และผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้ายแนวเส้นทาง (spur line) พบว่า ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง ที่สำคัญและพบเจอมากที่สุด คือ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 100.00 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 41.86 รองลงมา คือ การก่อสร้างกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 100.00 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 83.72 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม มีผลกระทบ ร้อยละ 100.00 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 53.49 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 97.67 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 72.09 ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 97.67 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 48.83 การก่อสร้างทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่น เพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 95.35 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 53.49 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง และการมีป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 81.40 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 51.16 ปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด และปัญหามลพิษชุมชนมีขยะมากขึ้น มีผลกระทบในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 81.40 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 46.51 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-14

ตารางที่ 5.2.4-14					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับผลกระทบ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	3 (6.98)	17 (39.53)	10 (23.26)	30 (69.77)	13 (30.23)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	5 (11.63)	16 (37.21)	7 (16.28)	28 (65.12)	15 (34.88)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	14 (32.56)	21 (48.83)	7 (16.28)	42 (97.67)	1 (2.33)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	3 (6.98)	20 (46.51)	12 (27.91)	35 (81.40)	8 (18.60)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	14 (32.56)	23 (53.49)	6 (13.95)	43 (100.00)	0 (0.00)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	18 (41.86)	15 (34.88)	10 (23.26)	43 (100.00)	0 (0.00)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	6 (13.95)	31 (72.09)	5 (11.63)	42 (97.67)	1 (2.33)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	2 (4.65)	22 (51.17)	11 (25.58)	35 (81.40)	8 (18.60)
7.3 การกีดขวางทัศนวิสัย	2 (4.65)	22 (51.17)	8 (18.60)	32 (74.42)	11 (25.58)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	4 (9.30)	20 (46.51)	9 (20.93)	33 (76.74)	10 (23.26)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	5 (11.63)	23 (53.49)	13 (30.23)	41 (95.35)	2 (4.65)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	1 (2.33)	22 (51.16)	12 (27.91)	35 (81.40)	8 (18.60)

ตารางที่ 5.2.4-14					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ถูกร้อยละ (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับผลกระทบ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	17 (39.54)	8 (18.60)	25 (58.14)	18 (41.86)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	17 (39.54)	8 (18.60)	25 (58.14)	18 (41.86)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	0 (0.00)	36 (83.72)	7 (16.28)	43 (100.00)	0 (0.00)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	22 (51.17)	6 (13.95)	28 (65.12)	15 (34.88)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	15 (34.88)	10 (23.26)	25 (58.14)	18 (41.86)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	19 (44.18)	10 (23.26)	29 (67.44)	14 (32.56)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	9 (20.93)	20 (46.51)	6 (13.95)	35 (81.39)	8 (18.61)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	3 (6.98)	21 (48.83)	10 (23.26)	34 (79.04)	9 (20.93)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	19 (44.19)	6 (13.95)	25 (58.14)	18 (41.86)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	16 (37.21)	9 (20.93)	25 (58.14)	18 (41.86)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	17 (39.53)	9 (20.94)	26 (60.47)	17 (39.53)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

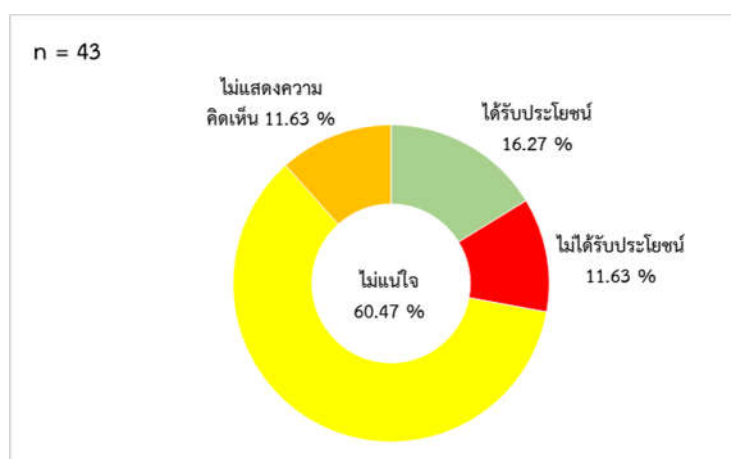
จากการศึกษาสภาพปัญหา และผลกระทบที่ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกร้อยละได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะก่อสร้างในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) พบว่า ครัวเรือนผู้ถูกร้อยละ พบเจอปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบเพิ่มขึ้น ร้อยละ 44.19 รองลงมา คือ ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเพิ่มขึ้น ร้อยละ 39.54 ส่วนประเด็นศึกษาส่วนที่เหลือมีแนวโน้มของผลกระทบที่ลดลง ปัญหาความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 60.44 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 58.14 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบน้อยลง ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 55.81 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 53.49 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบน้อยลง ร้อยละ 44.19 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-15



ตารางที่ 5.2.4-15			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระย่ก่อสร้างโครงการปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566) ของกลุ่มผู้ถูกร้อยละ			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	2 (4.65)	16 (37.21)	25 (58.14)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	3 (6.98)	14 (32.56)	26 (60.46)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	17 (39.54)	15 (34.88)	11 (25.58)
4. ปัญหาหาระบายน้ำ/น้ำท่วม	19 (44.19)	13 (30.23)	11 (25.58)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	11 (25.58)	13 (30.23)	19 (44.19)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	7 (16.28)	13 (30.23)	23 (53.49)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	5 (11.63)	14 (32.56)	24 (55.81)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	7 (16.28)	12 (27.91)	24 (55.81)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ครัวเรือนตัวอย่างผู้ถูกร้อยละ สัดส่วนร้อยละ 74.42 เคยใช้เส้นทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างการก่อสร้าง และไม่เคยใช้เส้นทางเข้าออกชั่วคราว ร้อยละ 25.58 โดยเป็นการเข้ามาใช้ทางชั่วคราวเพื่อเดินทางไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย ร้อยละ 84.38 ใช้เพื่อไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรม ร้อยละ 6.25 และใช้เพื่อไป-กลับร้านค้าสถานประกอบการ ร้อยละ 3.13 ของครัวเรือนผู้ถูกร้อยละที่เคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการ ทั้งนี้ ผู้ถูกร้อยละส่วนใหญ่คิดเห็นว่า มีความไม่แน่ใจว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ สัดส่วนร้อยละ 60.47 ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า ได้รับประโยชน์จากโครงการ เพราะทำให้เดินทางสะดวก ร้อยละ 16.27 ส่วนที่คิดเห็นว่าไม่ได้รับประโยชน์ และไม่แสดงความคิดเห็น ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 11.63 ตามลำดับรายละเอียดดังรูปที่ 5.2.4-8



รูปที่ 5.2.4-8 ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มผู้ถูกร้อยละ

#### (6) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มผู้ถูกร้อยละได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามพื้นที่ ได้ดังตารางที่ 5.2.4-16

ตารางที่ 5.2.4-16 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มผู้ถูกรื้อย้าย		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบถนนโครงการ วางแนวเส้นทางกีดขวางทางน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ควรปรับปรุงออกแบบระบายน้ำที่เหมาะสมกับพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการออกแบบระบายให้เหมาะสมกับพื้นที่ และไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง และพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างส่งผลกระทบต่ออาคารบ้านเรือน ทำให้เกิดการแตกร้าว หักตัว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด</li> <li>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน จะดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาเสียงดังจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น</li> <li>มีการจำกัดความเร็วรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน</li> </ul>

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

### 3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

#### 3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

**ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง และความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาและชุมชนใกล้เคียง** ผลกระทบดังกล่าวเกิดเฉพาะมีกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดปัญหาเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเดินทางของผู้ใช้ทาง เนื่องจากมีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่

**ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ** เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพการเกษตร เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ให้ความเห็นในทิศทางเดียวกันว่าหากเกิดปัญหาน้ำท่วมจะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพโดยตรง เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ประมงหรือเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างอาจกีดขวางการไหลของน้ำหรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง

**ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ** การจ้างงานในท้องถิ่นอาจมีน้อยกว่าการจ้างแรงงานต่างถิ่น เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย เกษตรกรรม มีเพียงบางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง อย่างไรก็ตามการจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบทางบวก ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ นอกจากนี้การจ้างแรงงานต่างถิ่นหากดูแลควบคุมไม่ดี อาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับคนงานของโครงการง่ายกว่าคนในท้องถิ่นด้วยตนเอง ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ โดยคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

### 4) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยในพื้นที่โครงการ และกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย ครั้งที่ 1 สามารถสรุปผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในด้านต่างๆ ดังนี้

**ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน** เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อาจเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ปัญหาเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างและรถบรรทุกขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งผู้รับเหมาโครงการได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น รวมทั้งมีการเลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด และเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมการก่อสร้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น อีกทั้งยังมีการจำกัดความเร็วรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.

**ความไม่สะดวกในการเดินทาง** กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ต้องมีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ทำให้การเดินทางไม่สะดวก ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทางโครงการ อีกทั้งทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และยังพบปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย อาจส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้รับเหมาของโครงการได้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร การประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ ป้ายเตือนทางเบี่ยง บริเวณที่ตัดผ่านถนนชุมชน มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ขับชี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

**ด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม** เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างมีการสร้างระบบระบายน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ซึ่งกรมทางหลวงมีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

ผลการสำรวจความคิดเห็นทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะได้ดังนี้

ข้อเสนอแนะ/ห่วงกังวลของกลุ่มตัวอย่างต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	
ข้อห่วงกังวล	การดำเนินการปัจจุบัน
1. ปัญหาฝุ่นละออง*	- การฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง - จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น
2. ปัญหาเสียงรบกวน*	- มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมการก่อสร้าง - ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น - มีการจำกัดความเร็วรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.
3. ความสั่นสะเทือน*	- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากต้องดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. - มีการเลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด
4. ปัญหาด้านการระบายน้ำ	- มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม
5. ปัญหาอุบัติเหตุ	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

หมายเหตุ \* = ปัจจุบันการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ เหลือเฉพาะงานติดตั้งอุปกรณ์ทาง ทำให้ไม่มีปัญหาดังกล่าวแล้ว

### 5.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทาง การใช้ประโยชน์ที่ดินนอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ได้แก่ ที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน ที่อยู่นอกเขตทางในระยะ 500 เมตร และการสำรวจความคิดเห็นของการใช้ทางเข้าออกชั่วคราวที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการและพื้นที่เกษตรกรรม ของผู้ใช้ที่ดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ในระยะ 500 เมตร

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่นอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และความคิดเห็นของผู้ใช้ที่ดินต่อการใช้ทางเข้าออกชั่วคราว

1.2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

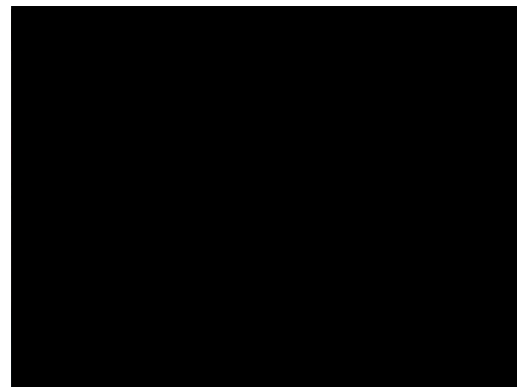
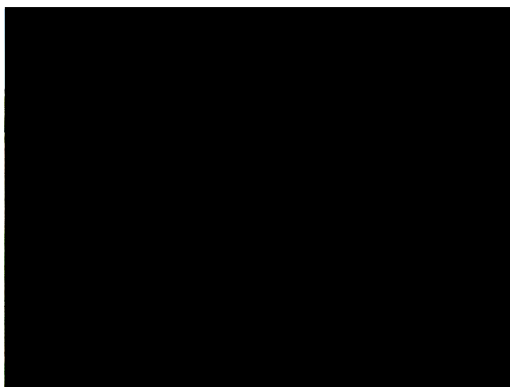
1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทาง สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่นอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ได้แก่ ที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน รวมทั้งสอบถามผู้ใช้ที่ดินที่ใช้ทางเข้า-ออกชั่วคราว เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ และพื้นที่เกษตรกรรม ต่างๆ โดยการสำรวจในภาคสนาม ร่วมกับข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาพถ่ายดาวเทียม

2.2) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินปีละ 1 ครั้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 และสำรวจแบบสอบถาม เดือนมกราคม พ.ศ.2567 (ภาพที่ 5.2.5-1)



ภาพที่ 5.2.5-1 การสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ครั้งที่ 1 (24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566)

2.4) สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ: แสดงผลการตรวจสอบแต่ละครั้งในรูปแบบตาราง การแสดงภาพและรูปประกอบ ทั้งนี้เพื่อเปรียบเทียบ ผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง ในแต่ละบริเวณตลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งสรุปข้อมูลและจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการในการจัดการ/ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ซึ่งได้มีการศึกษาข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2540 พบว่า แนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur line) ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่ตำบลแหลมบัว ตำบลศรีษะทอง ตำบลท่าพระยา ตำบลท่ากระชับ และตำบลบางระกำ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนพื้นที่บริเวณเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม รองลงมาเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางอย่างถาวร จึงนับเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง พบว่า จะเป็นผลให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่การเกษตร จนเป็นผลให้การเดินทางลำบากขึ้น ซึ่งโครงการได้จัดให้มีทางลอด และทางข้าม ในบริเวณต่างๆ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว จึงจัดเป็นผลกระทบระดับปานกลาง

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

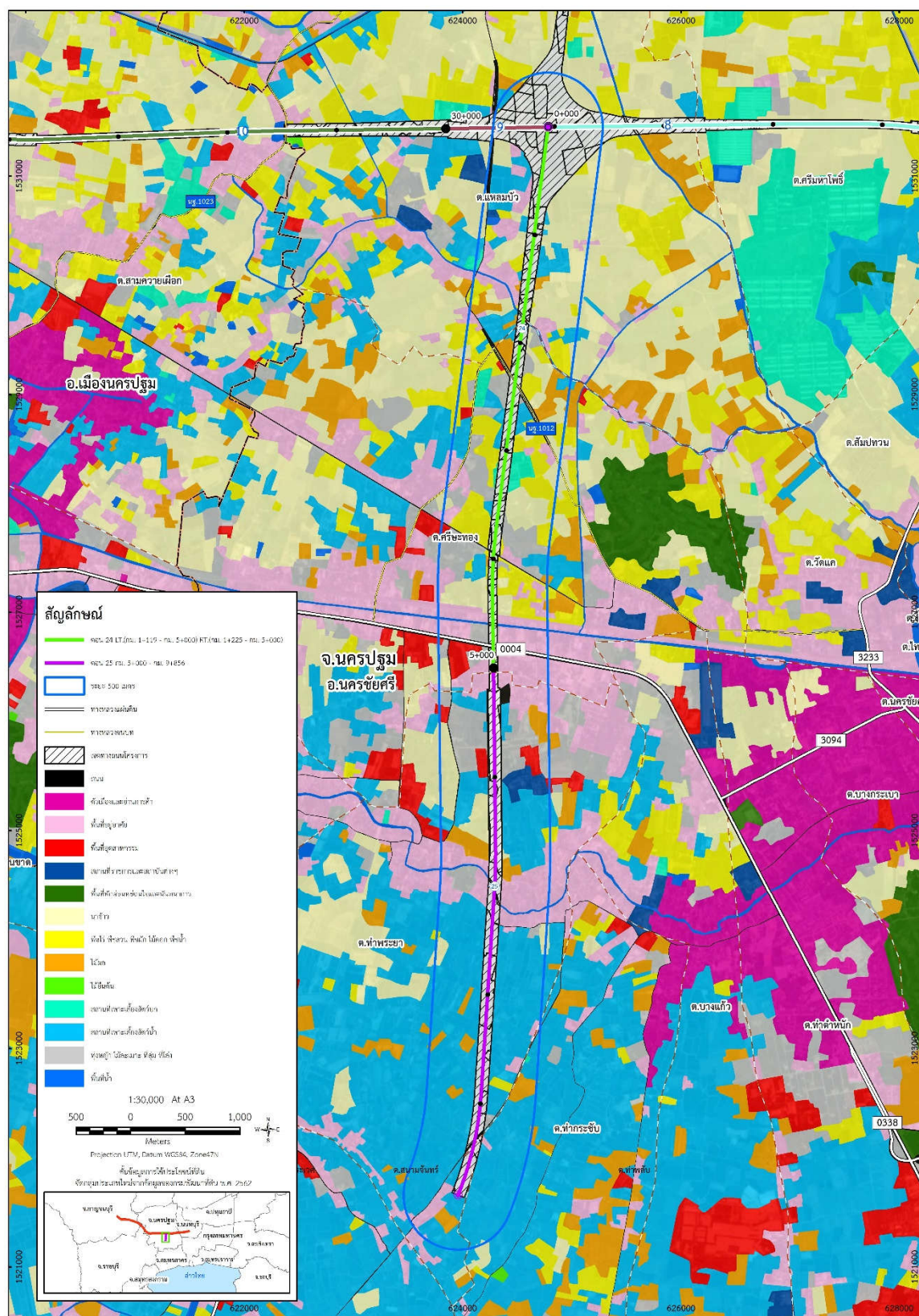
ในระยะที่ผ่านมา ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

#### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

##### 3.3.1) การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562 ของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินมากที่สุด เป็นสถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 31.69 พบมากบริเวณตอนล่างของแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 25 (กม.5+000 -กม.9+856) ทั้งสองด้านของแนวเส้นทาง รองลงมา เป็นพื้นที่อยู่อาศัย คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 13.28 พบมากบริเวณตอนล่างของแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 (กม.0+000-กม.5+000) และช่วงตอนบนของแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 25 บริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 และพบพื้นที่อยู่อาศัยช่วง กม.ที่ 7 บริเวณจุดตัดคลองบางแก้ว และการใช้ประโยชน์ที่ดินรองลงมาเป็นพื้นที่นาข้าว คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 13.03 ซึ่งพบมากบริเวณกม. 1-กม.2 ด้านซ้ายทาง รายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ แสดงดังรูปที่ 5.2.5-1 และตารางที่ 5.2.5-1





รูปที่ 5.2.5-1 แผนที่ใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562 บริเวณแนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 5.2.5-1		
สัดส่วนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ไร่	ร้อยละ
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	2,107.46	31.69
พื้นที่อยู่อาศัย	883.02	13.28
นาข้าว	866.83	13.03
ทุ่งหญ้า ไม้ละเมาะ ที่ลุ่ม ที่โล่ง	562.77	8.46
พืชไร่ พืชสวน พืชผัก ไม้ดอก พืชน้ำ	531.88	8.00
ไม้ผล	258.12	3.88
พื้นที่อุตสาหกรรม	103.12	1.55
ถนน	70.73	1.06
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์บก	69.29	1.04
สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ	53.72	0.81
พื้นที่น้ำ	40.72	0.61
เขตทางถนนโครงการ	1,102.86	16.58
รวม	6,650.51	100.00

ที่มา : วิเคราะห์ข้อมูลจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562 กรมพัฒนาที่ดิน

### 3.3.2) การใช้พื้นที่ในเขตทาง

จากการลงพื้นที่ตรวจสอบเมื่อวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 และ วันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2567 บริเวณแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 และ ตอน 25 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ หรือแนวเส้นทางเชื่อมต่อของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พบว่า

แนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 (กม.0+000 – 5+000) ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว แต่ยังไม่เปิดดำเนินการ ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางมีการเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนแล้ว

ส่วนแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 25 (กม.5+000 – 9+856) ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว แต่ยังไม่เปิดดำเนินการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง โดยปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางทั้งหมดเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนและพื้นที่ปรับสภาพเพื่อก่อสร้างเป็นถนนแล้ว

### 3.3.3) สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่นอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

จากการลงพื้นที่ตรวจสอบเมื่อวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า

แนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 25 (กม.5+000 – 9+856) ไม่พบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่นอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ส่วนแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 (กม.0+000 – 5+000) พบว่า โครงการฯ ได้ใช้พื้นที่ในเขตทางในการกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงาน (ดังแสดงในภาพที่ 5.2.5-2) และพบที่พักคนงานก่อสร้าง ที่อยู่นอกเขตทางจำนวน 1 แห่ง บริเวณด้านซ้ายทาง กม.3+900 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 จากการตรวจสอบ พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวเดิมไม่ได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเป็นพื้นที่ไม้ละเมาะ จึงไม่มีผลกระทบต่อมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดินในเรื่องของพื้นที่เกษตรกรรม และปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกปรับสภาพเพื่อคืนพื้นที่ เป็นพื้นที่โล่งเรียบรื้อแล้ว (ดังแสดงในภาพที่ 5.2.5-3)



ภาพที่ 5.2.5-2 สำนักงานชั่วคราว ที่พักคนงาน ที่อยู่ในเขตทาง บริเวณ กม.0+000



สภาพระหว่างการใช้พื้นที่



สภาพภายหลังการปรับพื้นที่ดินแล้ว

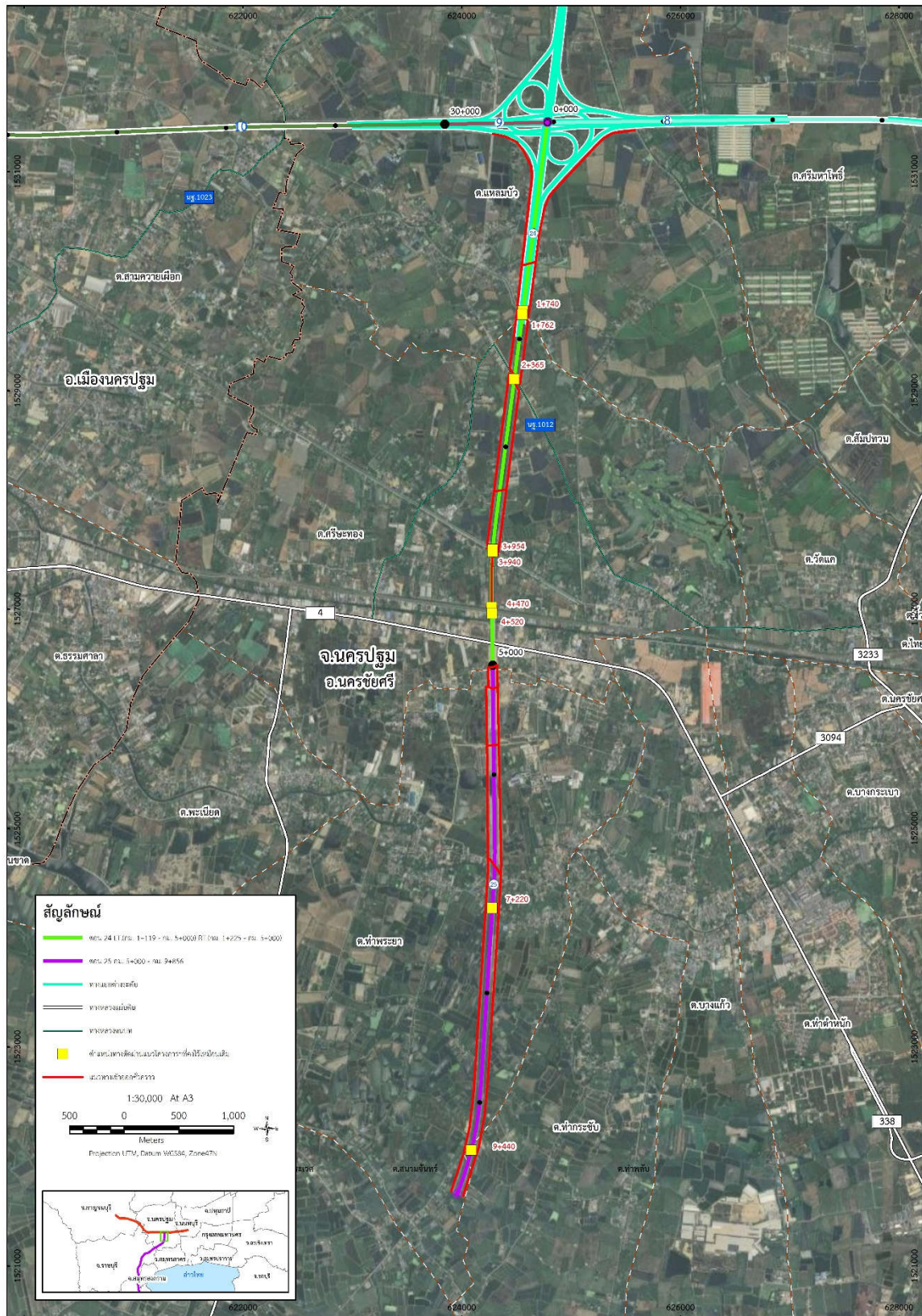
ภาพที่ 5.2.5-3 ที่พักคนงาน บริเวณนอกเขตทาง กม.3+900 ด้านซ้ายทาง

### 3.3.4) ความพอเพียง ความต้องการ ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ต่อทางเข้าออกชั่วคราว

จากการตรวจสอบเมื่อวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 และวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2567 (เพิ่มเติม) พบว่าทางเข้าออกชั่วคราว ที่ทางโครงการได้ดำเนินการจัดเตรียมให้ประชาชนใช้สัญจรไปมา ระหว่างที่มีการก่อสร้าง เพื่อให้สามารถผ่านแนวการก่อสร้างโครงการฯไปได้นั้น ประชาชนสามารถใช้เส้นทางเดิมได้ทั้งหมด และเมื่อโครงการเริ่มดำเนินการก่อสร้างใกล้เสร็จ จะสามารถใช้ทางคูขนานเป็นเส้นทางเข้าออกชั่วคราวแทนได้ ในบางพื้นที่ และใช้เป็นเส้นทางเข้าออกถาวรต่อไปเมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จแล้ว (ดังรูปที่ 5.2.5-2)

และจากผลการสำรวจข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ที่ดิน ที่ต้องใช้ทางเข้าออกชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ และพื้นที่เกษตรกรรม ในพื้นที่ระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ด้วยวิธีสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม ในระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2567 จำนวน 100 ตัวอย่าง ที่เคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการ พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 88 เป็นการเดินทางเพื่อไปกลับพื้นที่อยู่อาศัยของตนเอง รองลงมาเป็นการเดินทางไปพื้นที่เกษตรกรรมของตนเอง และเดินทางไปสถานที่ประกอบอาชีพของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 10 และ 2 ตามลำดับ (ดังแสดงใน ตารางที่ 5.2.5-2)












รูปที่ 5.2.5-2 แผนที่แสดงแนวเส้นทางเข้าออกชั่วคราว

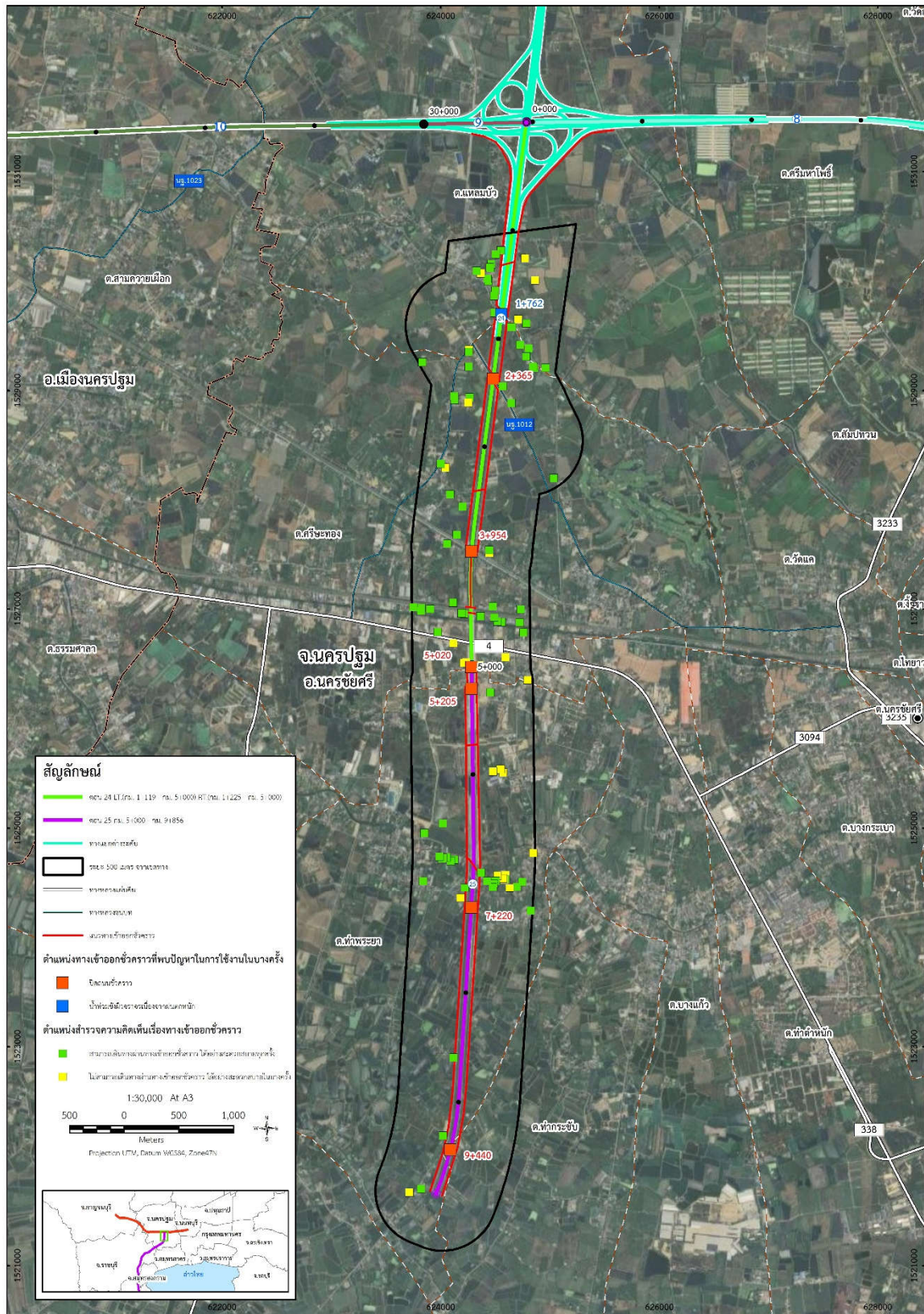
โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่เคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวเกือบทั้งหมด ร้อยละ 99 แสดงความคิดเห็นต่อการใช้ทางเข้าออกชั่วคราว ว่าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวอยู่ในระดับที่พอเพียง (มีเพียง 1 ตัวอย่าง ที่ไม่แสดงความคิดเห็น) โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 72 สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราว ได้อย่างสะดวกสบายทุกครั้ง มีเพียงร้อยละ 28 ที่พบปัญหาไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวได้ในบางครั้ง โดยมีสาเหตุมาจากการปิดถนนชั่วคราว เพื่อดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จำนวนทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาดังกล่าว จำนวน 6 แห่ง และมีสาเหตุมาจากน้ำท่วมขังผิวจราจรเนื่องจากฝนตกหนัก ผิวจราจรเป็นดินทำให้ไม่สามารถใช้งานได้ชั่วคราว จำนวนทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาดังกล่าว จำนวน 1 แห่ง (ดัง ตารางที่ 5.2.5-2 ตารางที่ 5.2.5-3 และรูปที่ 5.2.5-3)

โดยปัจจุบันจากการลงพื้นที่ เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ.2567 พบว่าทางเข้าออกชั่วคราวทั้ง 7 แห่งที่พบปัญหา มีจำนวน 5 แห่ง โครงการดำเนินการก่อสร้างโครงการเรียบร้อยแล้ว จึงได้ปรับเป็นทางเข้าออกถาวร โดยบางแห่งถนนสภาพดีเหมือนเดิมตั้งแต่มีการก่อสร้างโครงการ บางแห่งได้ปรับปรุงใหม่โดยโครงการเรียบร้อยแล้ว ปัญหาดังกล่าวที่เคยพบ ปัจจุบันจึงไม่มีปัญหาแล้ว เหลือเพียง 2 แห่ง ได้แก่ กม. 5+020 และ กม. 5+205 ยังมีการก่อสร้างของด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง ดังนั้น จึงอาจยังมีการปิดถนนชั่วคราว เพื่อดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการดังกล่าว (ดัง แสดงใน ตารางที่ 5.2.5-3)

ตารางที่ 5.2.5-2 ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านการใช้ทางเข้าออกชั่วคราว		
	จำนวน	ร้อยละ
1 สถานที่เป้าหมายในการเดินทางที่ผ่านทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง		
1. ไป-กลับพื้นที่อยู่อาศัย ของตนเอง	88	88.00
2. ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรม ของตนเอง	10	10.00
3. ไป-กลับ สถานที่ประกอบอาชีพ เช่น ร้านค้า สถานประกอบการ ของตนเอง	2	2.00
รวม	100	100.00
2 ทางเข้าออกชั่วคราว ในช่วงก่อสร้าง ที่ท่านใช้เดินทาง ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่พอเพียงสำหรับถนนแบบชั่วคราว		
1. พอเพียง	99	99.00
2. ไม่พอเพียง	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	1.00
รวม	100	100.00
3 ความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราว		
1. สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราว ได้อย่างสะดวกสบายทุกครั้ง	72	72.00
2. ไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราว ได้อย่างสะดวกสบายในบางครั้ง		
จำนวน 1 ครั้ง	1	1.00
จำนวน 2 ครั้ง	21	21.00
จำนวน 3 ครั้ง	6	6.00
รวม	28	28.00
รวม	100	100.00
4. สาเหตุที่ไม่สามารถผ่านทางเข้าออกชั่วคราว ได้อย่างสะดวกสบาย(เฉพาะผู้ตอบว่าไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวในบางครั้งและสามารถตอบได้มากกว่า 1 สาเหตุ)		
1. น้ำท่วมขังผิวจราจรเนื่องจากฝนตกหนัก	5	17.86
2. ปิดถนนชั่วคราว เพื่อดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	28	100.00



ตารางที่ 5.2.5-3 รายละเอียดทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาในการใช้งาน				
ตำแหน่ง กิโลเมตร	ปัญหาที่พบ	สภาพในปัจจุบัน	ภาพปัจจุบัน (กุมภาพันธ์-เมษายน พ.ศ.2567)	ข้อเสนอแนะ
1+762	น้ำท่วมขังผิวจราจร เนื่องจากฝนตกหนัก ผิว จราจรเป็นดินทำให้ไม่ สามารถใช้งานได้ชั่วคราว	โครงการได้ปรับปรุงยกระดับ ถนนและปรับผิวจราจรเป็น แอสฟัลต์แล้ว และการก่อสร้าง โครงการบริเวณนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว		-
2+365	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	มีสะพานข้ามโครงการ เปิดใช้ งานแล้ว และการก่อสร้าง โครงการบริเวณนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว		-
3+954	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	ทางเข้าออกสภาพเหมือนเดิม ตั้งแต่ก่อนก่อสร้างโครงการ และ การก่อสร้างโครงการบริเวณนี้ เสร็จเรียบร้อยแล้ว		-
5+020	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	ยังมีการก่อสร้างโครงการใน บริเวณนี้อยู่ โดยในอนาคต ทางเข้าออกชั่วคราวนี้จะปิด แล้วไปใช้ทางผ่าน กม.7+220 แทน		หากต้องปิดถนนเป็นเวลานาน ให้มีการประชาสัมพันธ์ ล่วงหน้า และไม่ปิด ทางเข้าออกชั่วคราว กม. 5+205 พร้อมกัน เพื่อให้ สามารถใช้ทางเลี่ยงได้ไม่ไกล
5+205	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	ยังมีการก่อสร้างโครงการใน บริเวณนี้อยู่ โดยในอนาคต ทางเข้าออกชั่วคราวนี้จะปิด แล้วไปใช้ทางผ่าน กม.7+220 แทน		หากต้องปิดถนนเป็นเวลานาน ให้มีการประชาสัมพันธ์ ล่วงหน้า และไม่ปิด ทางเข้าออกชั่วคราว กม. 5+020 พร้อมกัน เพื่อให้ สามารถใช้ทางเลี่ยงได้ไม่ไกล
7+220	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	เป็นทางเข้าออกถาวรผิวจราจร แอสฟัลต์ และการก่อสร้าง โครงการบริเวณนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว		-
9+440	ปิดถนนชั่วคราว เพื่อ ดำเนินการกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ	เป็นทางเข้าออกถาวรผิวจราจร แอสฟัลต์ และการก่อสร้าง โครงการบริเวณนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว		-



รูปที่ 5.2.5-3 แผนที่แสดงจุดสำรวจความคิดเห็น และทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาการใช้งาน

#### 4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2566 พบว่า โครงการใช้พื้นที่ในเขตทางเป็นพื้นที่ถนนเรียบร้อยแล้ว และระหว่างมีการก่อสร้างโครงการ การใช้พื้นที่นอกเขตทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การใช้พื้นที่เป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน มีจำนวน 1 แห่ง แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากใช้พื้นที่ไม่เหมาะสมซึ่งไม่ใช่พื้นที่เกษตรกรรม

และจากการสำรวจข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ที่ดิน ที่ใช้ทางเข้าออกชั่วคราว พบว่า ส่วนใหญ่ใช้ทางเข้าออกชั่วคราวเพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่อยู่อาศัย โดยบางครั้งถึงแม้จะไม่สามารถเดินทางผ่านได้บ้าง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปิดทางเพื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและน้ำท่วมขังทางจากฝนตกหนัก แต่กลุ่มผู้ใช้ที่ดินทั้งหมดก็ให้ความคิดเห็นว่า ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวอยู่ในระดับที่พอเพียง และปัจจุบันทางเข้าออกชั่วคราวที่พบปัญหาน้ำท่วมขังเส้นทางได้รับการปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว และทางเข้าออกชั่วคราวอื่นๆ ได้รับเป็นทางเข้าออกถาวร และไม่มีการก่อสร้างบริเวณนั้นแล้ว จึงไม่มีการปิดถนนชั่วคราวเพื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างโครงการแล้ว

ส่วนทางเข้าออกชั่วคราว บริเวณ กม. 5+020 และ กม. 5+205 ยังคงมีกิจกรรมก่อสร้างโครงการของด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง จึงยังอาจมีการปิดถนนชั่วคราวในบางครั้ง โดยทางเข้าออกชั่วคราว 2 แห่งนี้อยู่ใกล้กัน จึงสามารถใช้เป็นทางเลี้ยวสลับไปมาได้ ผู้ใช้ทางจึงได้รับผลกระทบไม่มาก



## บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ  
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 6 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 6.1 เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

หลักเกณฑ์ในการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม / แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงในตารางที่ 6.1-1 และ ตารางที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-1 เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิผล ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิผล	●	มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิผล	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรม ทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติ หรือ ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

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

ตารางที่ 6.1-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพมาก	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ประสิทธิภาพน้อย	◐	มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่มาตรการ/ แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้เพียงบางส่วน โดย - ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนัก - ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน - ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อยู่ใน พื้นที่โดยรอบโครงการ
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่สามารถช่วย ลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการ ดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

## 6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประเมินประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละปัจจัย ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อยหรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.2-1

## 6.3 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อย หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สำหรับรายละเอียดปัจจัยสิ่งแวดล้อมและหัวข้อที่ทำการประเมินแสดงดังตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASTO	●	มีการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพานตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	ระยะก่อสร้าง 1. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อน้ำแม่กลอง ให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด	⊗	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียบแบน วางตัวขนานไปกับลำน้ำ	⊗	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมลำน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้ราง ระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการ ชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ ดำเนินกิจกรรมบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดิน แล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณ พื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ.1012 แต่มีขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานติดกับ คลองท้องไทร ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างรื้อ ถอนสิ่งปลูกสร้างบริเวณบ้านพักคนงาน ได้แก่ โรงซ่อม บำรุง โรงผสมคอนกรีต โรงเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และ บ้านพักคนงานก่อสร้างบางส่วน เนื่องจากงานก่อสร้างส่วน ใหญ่ใกล้แล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงกิจกรรมการติดตั้ง อุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีการใช้งานเครื่องจักรขนาดใหญ่ รวมทั้งอยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร และอุปกรณ์การ ก่อสร้าง ออกจากบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดย เด็ดขาด	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไว้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้ง มีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำเสีย จากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่าน การบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดย ไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียตะกอน จากระบบบำบัดน้ำเสีย ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำเสียระบายออก สู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งสู่แหล่งรองรับ	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำช่วยป้องกันไม่ให้มีเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพาน และเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	10. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นส.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ○ มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำ ไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. บูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็ว ในบริเวณตลิ่งที่ถูกบกรวจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำวันละ 1 ครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างในลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้น้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้ง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตามความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูกต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว สลับพันธุ์ปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าว เป็นการปลูกต้นไม้ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	5. ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมการก่อสร้างจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางการขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถ พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้าง อยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	7. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง และอยู่ระหว่างรื้อถอนพื้นที่โรงผสมคอนกรีต ซึ่งตั้งอยู่ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	8. วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์แล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ปิดหน้าดิน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	9. จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณ โดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่น ตกค้างหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่น ละอองฟุ้งกระจาย	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดย คงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	10. การก่อสร้างถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอด ช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดย คงเหลือเพียงการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	11. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน หรือถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	12. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่ง ดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบข้อ ร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	13. ในกรณีเปิดหน้าดินทิ้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการ ก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและ ประชาชนในพื้นที่ทราบ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. เสียง	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบประชาชนในพื้นที่ร้องเรียนด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง โดยกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีเครื่องมือนั้นทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบลเอ จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย	●	มีการระบุในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2559 จากการตรวจสอบการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. เสียง (ต่อ)	5. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง	●	มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง อย่างเหมาะสม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง ช่วยลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานกับเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้าง อยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	7. จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	●	มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
5. ความสั่นสะเทือน	1. จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น คิววัน เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์ และได้รับการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยต่อน้อยที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างถนนตามหลักวิศวกรรม ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อให้บริเวณประชาชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ก่อสร้าง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นฐ.1012 แต่มีขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองท้องไทร ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างบริเวณบ้านพักคนงาน ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง โรงผสมคอนกรีต โรงเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างบางส่วน เนื่องจากงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทางซึ่งไม่มีการใช้งานเครื่องจักรขนาดใหญ่ รวมทั้งอยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร และอุปกรณ์การก่อสร้าง ออกจากบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสีย ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราว ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกราะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำช่วยป้องกันไม่ให้น้ำเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ริมน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระจายตะกอนดินในแม่น้ำต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	10. ก่อสร้างสำนักงานโครงการ หรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน และการปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นฐ.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. บุระยะตลิ่งให้มีสภาพตมเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่งภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ○ มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็ว ในบริเวณตลิ่งที่ถูกบกรวนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดิน เพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของ ดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะ จากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างใน ลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 20 คน ต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ใน สัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้ง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
7. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ใน การครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถฟื้นฟูได้	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างเสาตอม่อต่างๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไปในบริเวณที่เป็นลำ คลองสาธารณะ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้รบกวนระบบการไหลของ น้ำเค็มและกีดขวางการคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่ หรือ เสาตอม่อไม่ควรเข้าไปอยู่ติดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปกคลุม ซึ่ง จะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
7. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	3. การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้กว้าง เพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควรก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วยรักษาระบบนิเวศใต้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับหรือไล่ต้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ยังไม่พบสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้ามดำเนินการล่าสัตว์โดยวิธีใดๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าสัตว์ทุกวิธีการบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ดำเนินการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบริมทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตร หรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอดำรงวิทยารัษฎนคร และตำบลเขาอ้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอยะย้อย จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถว สลับฟันปลา พร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การคมนาคมขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น เพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยง อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมา ให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้งานถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญจรในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง และป้ายเตือนทางเบี่ยงบริเวณที่ตัดผ่านถนนชุมชน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทางสามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่จำเป็น	●	มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของแสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางขนส่งเกิดความเสียหาย	●	มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิดพิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางที่ตัดผ่านชุมชน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จะไม่ส่งผลต่อการจราจรในพื้นที่ชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกองวัสดุกีดขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและสายรองปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเฉพาะเส้นทางที่ได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบ การกองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางสัญจรของชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบัน หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน	●	โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นฐ.1012 สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นฐ.1012 และเส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ไม่มีการปิดช่องทางสัญจรเดิม และได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. สาธารณูปโภค	1. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อ ชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้าย ระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน	⊗	ได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้ว เสร็จ โดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และโรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่ น้อยกว่า 15 วัน	⊗	ได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้ว เสร็จ โดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรับดำเนินการให้แล้วเสร็จ โดยเร็วที่สุด	●	ได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้ว เสร็จ ในช่วงเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการ จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถาน แห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงาน ก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงาน ก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่า กล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ</li> <li>จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร</li> <li>จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสอบสุขภาพก่อน รับเข้าปฏิบัติงาน</li> <li>กำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า- ออก</li> <li>ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง</li> <li>ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล</li> </ul>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตาม มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการทะเลาะวิวาท ระหว่าง คนงานก่อสร้าง กับชุมชนใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. สาธารณูปโภค (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง</li> <li>จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ</li> </ul>				
10. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำ ท่วม	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติ ต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบเพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำที่ตัดผ่านในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพาน กรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่ กม. 49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีดขวางการไหลของน้ำ และให้มีประสิทธิภาพเพียงพอในการระบายน้ำเท่ากับหรือมากกว่าสภาพการไหลเดิมของน้ำ	●	มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้น หรือให้มีความปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S = 1.2 เท่า) ซึ่งเพียงพอต่อการออกแบบ ดังนี้	⊗	บริเวณที่มาตรการกำหนด ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำ ท่วม (ต่อ)	กม.52+250, กม. 52+850, กม. 53+300 และ กม. 53+350 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) กม. 54+100, กม. 45+152, กม.55+888, กม.56+152, กม. 56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) กม.59+550, กม.60+270, กม.60+900, กม.60+270 และกม. 60+900 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 5.56) กม.62+206, กม.63+246, กม.64+078 และกม.65+446 (ค่าความ ปลอดภัย เท่ากับ 3.41) กม.83+322, กม.84+348, กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่าความ ปลอดภัยเท่ากับ 3.32) กม.92+100, กม.92+708, กม.93+500, กม.93+860, กม. 94+476 และกม. 96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบระบายน้ำใน พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า				
	3. กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะในบริเวณ ที่เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางน้ำ ธรรมชาติ	●	จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สะพาน และกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้ทางน้ำ ธรรมชาติแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอส ฟัลท์ บนสะพานยกระดับ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินกิจกรรมใกล้ลำน้ำแล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดขวางในลำน้ำ และจะไม่ส่งผล กระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
	4. การกองดิน ทราย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่ง น้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพาตะกอนดินทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการ ก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การระบายน้ำ และการควบคุม น้ำท่วม (ต่อ)	5. บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบ่อระดมตลิ่งให้มี สภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดิน เพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของ ดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยม เพื่อป้องกันการกัดเซาะทางน้ำจำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมของโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
11. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดย ต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อย ที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิด กิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยว ผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจาก ก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตร ต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พัก คนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนน ชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรืออายุสั้น ควรขอให้เกษตรกรเก็บ เกี่ยวผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง	⊗	ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการ ก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของ ประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมาไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจาก กิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของ ประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้เกิดกิจกรรม ก่อสร้างไปบุกรุกและความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมาไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อ การประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น จึง ถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
11. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน (ต่อ)	6. จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจรไป-มาได้ ในกรณีที่พื้นที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อการแบ่งแยก	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและกิจกรรมการก่อสร้างทาง ควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงชนบท นธ.1012 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ไม่พบการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
12 เศรษฐกิจและสังคม	1. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ทางโครงการเปิดโอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงาน จากการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่พบว่าปัญหาเรื่องการจ้างงานกับประชาชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
12. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	5. สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพลอยจาดูจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด	⊗	โรงเรียนพลอยจาดูจินดา ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
13. การโยกย้ายและการเวนคืน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ดำเนินการจัดกิจกรรมสิทธิ และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปรองดองทรัพย์สิน และให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. การแบ่งแยก	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1. ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชน หรือในบริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของคนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไปกีดขวางการใช้ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่ชุมชนหนาแน่น โดยรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง</li> <li>• ทางลอด จำนวน 16 แห่ง</li> <li>• สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง</li> <li>• ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร</li> <li>• ที่กัลบรถได้สะพาน</li> </ul>	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวต่างระดับล่วงหน้า เพื่อบอกถึงแนวเขตการก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดของถนนในท้องถิ่นแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. กันเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้	●	มีการใช้ Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ปิดฝาป้องกันและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสม และติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหาย	●	จากการตรวจสอบพบว่า มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบฝาป้องกันและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาเหนือผิวถนน	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุของยานพาหนะกับพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้บาดเจ็บของโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง พร้อมประสานโรงพยาบาลนครชัยศรีล่วงหน้า กรณีผู้บาดเจ็บของโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อ จะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น	⊗	จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	6. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้บริเวณชุมชนน้อยที่สุด	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ รวมถึงไม่จำเป็นต้องสร้างทางชั่วคราวตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	7. ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	10. ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน และเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงกิจกรรมการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ขนาดใหญ่ ประกอบกับผู้รับจ้างก่อสร้าง อยู่ระหว่างการขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่จำเป็นต้องใช้งานแล้วออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	13. พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน หรือในพื้นที่สัญจรไป-มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่เขตทาง เพียงชั่วคราวเท่านั้น และไว้บริเวณสำนักงานชั่วคราว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
17. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line))				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<b>1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร</b> <b>แผนการจัดการจราจร</b> 1) การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในบริเวณที่ติดกับทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เป็นต้น จำเป็นต้องมีการจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม โดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวโดยติดตั้งแผงคอนกรีตกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายไฟ สัญญาณเตือนและอุปกรณ์ควบคุมการจราจรต่างๆ ตามแบบ และข้อบังคับของกรมทางหลวง รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกธงปฏิบัติงานประจำตลอดเวลากลางคืนจะจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะปรับสภาพถนนให้ใช้สัญจรได้ตามปกติ	⊗	แนวเส้นทางโครงการที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ และเปิดการสัญจรได้ตามปกติ โดยที่ผ่านมาไม่พบปัญหาด้านการจราจรบริเวณถนนดังกล่าว ส่วนแนวเส้นทางโครงการที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการสัญญาณนี้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
<b>ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง</b> 1) ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างและแนะนำเส้นทางอื่นๆ ที่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ใช้ในการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้าง และขอแนะนำในการหลีกเลี่ยงเส้นทาง จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถวางแผนหลีกเลี่ยงการจราจรช่วงที่ผ่านแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
2) ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถที่ยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือยานพาหนะต่างๆ ของโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<b>1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร (ต่อ)</b> <b>ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> 3) ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน และป้ายห้าม สำหรับ ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างเด่นชัด ก่อนถึงพื้นที่โครงการ อย่างน้อย 500 เมตร ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 500 เมตร รวมทั้งมี เครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็น ได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของแสง สว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
4) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซม ปรับปรุงให้อยู่ใน สภาพเดิมหรือดีกว่า	⊗	โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างก่อสร้าง จึงยังไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
<b>2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</b> <b>การป้องกันและลดผลกระทบในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด</b> 1) ออกแบบขนาดช่องเปิด และสะพาน เพื่อการระบายน้ำตามหลักการทางอุทก วิทยาให้เพียงพอ และสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่ แผนปฏิบัติการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนดครบถ้วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
<b>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง</b> 1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไข มาตรการลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ที่ได้รับความ เห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาได้นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้าง และนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มการก่อสร้าง	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง สายนครปฐม-ชะอำ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนดครบถ้วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) <u>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 2) กรมทางหลวง ในฐานะเจ้าของโครงการ ต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เช่น - ทำการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในปัจจุบัน เช่น ปัญหาระดับพื้นที่ต่ำเกินไป หรือระดับปากท่อระบายน้ำไม่เหมาะสม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามี การอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ พร้อมกับตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกันการชะล้างพังทลาย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเนื่องถึงการระบายน้ำ - การก่อสร้างถนนและสะพานทางเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก	●	กรมทางหลวง กำกับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามแผนงาน โดยดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
3) กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานฯ บ้านพักคนงานก่อสร้าง บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขณะเดียวกันก็ต้องไม่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการทวน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก	●	กรมทางหลวงร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสร้างวางระบายน้ำรอบพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โดยรอบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<b>3. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน</b> 1) กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียง พื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ไห้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการฯ มีประสิทธิภาพมาก
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ</b> <b>ลาดคันทาง</b> ปลูกพืชคลุมดินที่ช่วยในการยึดเกาะหน้าดิน เช่น หญ้า กระตุมทอง ดาดตะกั่ว เป็นต้น โดยอาจจะปลูกด้วยการเจาะหลุมเป็นจุด ๆ เรียงกันเป็นแถว เพื่อปล่อยให้เจริญเติบโตคลุมพื้นที่หน้าดิน หรือโดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ โดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินมีการเจริญเติบโตดี รวมทั้งไม่พบการชะล้างหน้าดิน จึงถือว่าแผนปฏิบัติการฯ มีประสิทธิภาพมาก
<b>เกาะกลาง</b> ต้นไม้สำหรับปลูกบริเวณร่อนน้ำกลางถนน พันธุ์ไม้ที่ปลูกควรเป็นพันธุ์ไม้ยืนต้น ระดับกลางและระดับสูง เช่น สะเดา เสลา ตะแบก กระถินณรงค์ ทรงบาดาล เป็นต้น ลักษณะการปลูกเป็นแถวที่ระยะห่างเท่าๆ กันประมาณ 8.0-10.0 เมตร ปลูกเป็นแถวคู่ระหว่างร่อนน้ำ และมีระยะห่างจากขอบไหล่ทางประมาณ 3.50 เมตร ระยะห่างระหว่างแถวประมาณ 3.0-5.0 เมตร หรือปลูก 4 แถวสลับฟันปลา	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)</b> <b>เขตทาง</b> บริเวณพื้นที่เขตทางสองข้างมีพื้นที่ที่สามารถปลูกต้นไม้ได้ (Planting Zone) ในขนาดต่างๆ กัน ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ที่เหลือและระดับขั้นของการพัฒนาของคันทาง การคัดเลือกพันธุ์ไม้จะต้องไม่กีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ รวมทั้งจะต้องไม่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมขัง โดยปลูกไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หนานกยูงไทย และแประล่างขาว เป็นต้น และพันธุ์ไม้พุ่ม โดยปลูกไม้ยืนต้นมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 10 เมตร อยู่ด้านใน และพันธุ์ไม้พุ่มเตี้ย เช่น ประทัดได้หัวนั เทียนทอง บานเช้าสีเหลือง เป็นต้น มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 0.30 เมตร ปลูกเป็นทรงพุ่มกว้าง 0.50 เมตร ยาวประมาณ 8 เมตร ต่อช่วง ปลูกอยู่ด้านนอก โดยปลูกห่างไหล่ทางประมาณ 2.0 เมตร คิดเป็นพื้นที่ในการปลูกไม้ยืนต้นในบริเวณพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการประมาณ 110 ไร่ โดยได้แบ่งการปลูกไม้ยืนต้นในพื้นที่เขตทางของตอนที่ 1 (กม.ที่0+000 ถึง กม.ที่ 71+570) เท่ากับ 71.57 ไร่ และตอนที่ 2 (กม.ที่ 71+570 ถึง กม.ที่ 119+370) เท่ากับ 38.1 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
<b>ทางแยกต่างระดับ</b> การจัดภูมิทัศน์จะเน้นแบบไม้ยืนต้นระดับสูง ปลูกในลักษณะคละพันธุ์คละระยะห่าง คล้ายการปลูกป่า โดยระยะห่างต่อต้นไม่ต่ำกว่า 8.0 เมตร ปลูกไม้หาง่ายทนทาน และเป็นไม้ให้ร่มเงา เช่น มะฮอกกานี ประดู่ ทองหลวงใบด่าง เป็นต้น ส่วนพื้นดินให้ปลูกพืชคลุมดินที่ขยายพันธุ์ได้ง่าย เช่น ผักเป็ด กระดุมทอง เลื้อย เป็นต้น หรือปลูกหญ้า	⊗	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<b>4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)</b> <b>บริเวณพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวง</b> ปลูกต้นไม้ต้นที่มีทรงพุ่มสวยงาม มีดอกสีสวยงาม หรือให้ร่มเงา (บริเวณที่จอดรถ) เช่น หูกระจิง ประดู่ แคนตาลูป เป็นต้น เพราะเป็นพื้นที่ที่มีผู้เข้าใช้ปริมาณมากต้องเน้นความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก ส่วนไม้พุ่ม เลือกไม้ที่มีสีส้มสวยงามเช่นกัน เช่น เฟื่องฟ้า เข็ม เทียนทอง ช้อนทอง เป็นต้น	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
<b>5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน</b> <b>ผู้รับเหมาก่อสร้าง</b> 1) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อดำเนินการที่สอดคล้อง และแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับหน่วยในท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาเรื่องร้องเรียนร่วมกันในระหว่างก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
2) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแล และอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่านถนนหรือคลองและเส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
3) การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
<b>กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน (ต่อ)</b> 1) ให้คำแนะนำผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกแบ่งแยกในการดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการให้คำแนะนำต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

## ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ) <u>กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน</u> 2) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่เขตและแขวง การทางเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวก สะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจากหน่วยมวลชนสัมพันธ์ ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุม การก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้ บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
3) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็น ระยะๆ	●	มีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่าน ช่องทาง สื่อ Social media ได้แก่ เว็บไซต์สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง และ Youtube Channel (My Way Thailand) จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
4) สสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่ โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุง มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	●	มีการสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชน ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลด ผลกระทบในระยะก่อสร้างของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและ สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
5) ประชุมกลุ่มย่อยประชาชนและองค์กรประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบชีวิตความเป็นอยู่การ ให้ความช่วยเหลือ และรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการ พัฒนาโครงการในรายละเอียดที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของประชาชน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อน เริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์ โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็น ที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก

\* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก      ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ      ● มีประสิทธิภาพน้อย      ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



## บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

## บทที่ 7

### สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2568 เมื่อพิจารณาสถานะของการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ พบว่า ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างแนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยได้ผนวกรวมแนวเส้นทางระหว่าง กม.1+119.007 LT/ กม.1+225 RT บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 8.737 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2567) ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 24

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบรายละเอียดโครงการ การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมาย สามารถสรุปผลการดำเนินงานระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566-ปัจจุบัน ได้ดังนี้

##### 7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.1-1)

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	70	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	2	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	40	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	9	มาตรการ
รวม	121	มาตรการ

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน ยกเว้น “แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ” เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1-1

ตารางที่ 7.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ที่ไม่ปฏิบัติ			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือ ที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้าง ตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจาก สำนักงานโครงการและที่พักคนงาน ชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	สำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็น ระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพัก คนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจาก บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุม โครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาล ตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียออกจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่าน การบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดย ไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด
นิเวศวิทยา ทางน้ำ	ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือ ที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้าง ตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจาก สำนักงานโครงการและที่พักคนงาน ชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	สำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็น ระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพัก คนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจาก บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุม โครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาล ตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียออกจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่าน การบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดย ไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด

### 7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ  
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการที่  
สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน  
หรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถ  
สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

#### 1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	70	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	51	มาตรการ
รวม	121	มาตรการ

#### 2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม :

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	17	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	6	มาตรการ
รวม	23	มาตรการ

### 7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ระดับเสียง	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) - Leq 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A) - Lmax ไม่เกิน 115 dB(A)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจา ตุรจินดา ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	-	-
การควบคุมน้ำท่วม และ การระบายน้ำ	- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนว เส้นทางและบริเวณใกล้เคียง	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขัง ภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ	-	-
การคมนาคม	- สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทาง ขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความ เสียหายของผิวจราจร	มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของ รถ รวมทั้งไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง ของ เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจร หนาแน่นในพื้นที่	-	-
	สภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก	ปริมาณจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2563 - พ.ศ.2566 ของทาง หลวงหมายเลข 4 พบว่า ปริมาณจราจรมีแนวโน้ม ลดลง แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ ใช้ทางเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการ จราจรที่มีประสิทธิภาพ	-	-
	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	ไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิด อุบัติเหตุซ้ำ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัว ผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แชนจ์ระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้างโครงการ	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
เศรษฐกิจ-สังคม	ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง และ ความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ ศึกษาและชุมชนใกล้เคียง	กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดปัญหาเสียงดัง รบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และ ทัศนียภาพไม่สวยงาม ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเส้นทางของผู้ใช้ทาง เนื่องจากมีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น		
	ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ	กิจกรรมการก่อสร้างทำให้เกิดขวางกั้นการไหลของน้ำ หรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง		
	ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ	การจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบทางบวก		
การใช้ที่ดิน	- การใช้พื้นที่ในเขตทาง	ไม่พบการใช้พื้นที่ หรือเคยใช้พื้นที่ สำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานชั่วคราว บ้านพักคนงาน บริเวณนอกเขตทางโดยรอบ โดยปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนเรียบร้อยแล้ว		
		ส่วนความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออก พบว่าส่วนใหญ่ใช้ทางเข้า-ออกชั่วคราวเพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่อยู่อาศัย และทั้งหมดได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวในระดับที่พอเพียง		

## 7.2 ข้อเสนอแนะ

### 7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

ไม่มี

### 7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)

ไม่มี

ภาคผนวก ก  
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ



ที่ ทศ 1009.4/ 5770

ถึง บริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ด้วย กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตฯ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสิ่งแวดล้อมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวงนำไปปฏิบัติตามรายละเอียดที่แนบ สำนักงานฯ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



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



ที่ ทศ 1009.4/ 5727

สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
60/1 ซอยพิบูลย์วัฒนา 7 ถนนพหลโยธิน  
กรุงเทพฯ 10400

22 มิถุนายน 2554

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

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

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

ด้วย กรมทางหลวง ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ มีจุดเริ่มต้นจากอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และจุดสิ้นสุดที่อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ซึ่งตรงกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนพหลโยธิน) โดยมีระยะทางรวมประมาณ 119 กิโลเมตร ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

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

ฉบับหลัก ...



ฉบับหลักจำนวน 12 เล่ม และรายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร จำนวน 42 เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน 42 แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปแบบของ Digital File (pdf) / Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและสั่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แจ้งบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสันติ บุญประทีป)

รองเลขาธิการฯ รักษาการแทน

พระราชพิธีทักษิณานุประทาน โดยนายและนายพรหมเทพธรรมพรพิทักษ์และส.อ.อ.อ.

## ผลการพิจารณาของคณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง - สะพานของ กรมทางหลวง

จากการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพานของ กรมทางหลวง ซึ่งได้รับข้อมูลจนครบถ้วนความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบองค์การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวงนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันร้องเรียน

2. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ มีดังนี้

2.1 กรมทางหลวง จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพาน และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ รวมทั้งหมดรวม ๓๐๐ ล้านบาท และกำกับให้บริษัทผู้จ้าง

ออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพาน อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ

2.3 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้นำดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพานที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ผู้แทนจาก

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ 0-2265-6500 ต่อ 6805

โทรสาร 0-2265-6616

อำนาจอนุมัติ

นายสมชาย ธรรมรัตน์

ผู้อำนวยการสำนักงาน

จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3. ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดสร้างรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ

4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

## **รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ** **มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม** **และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม** **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ**

รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของ กรมทางหลวง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป		<p>1.กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน</p> <p>2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติมีดังนี้</p> <p>2.1 กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนด</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>เป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ โครงการ</p> <p>2.2 กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้ง ควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ โครงการ ให้ปฏิบัติตามการ ป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำอย่าง เคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p> <p>2.3 กรมทางหลวง จะต้องจัดหานบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอ ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคั้ง งบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การ กำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการ ดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรม ททรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงาน สิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ผู้แทนจากจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และ</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>เพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการ ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานดังกล่าว</p> <p>2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ กำหนดไว้ในรายงานฯและรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>3.ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯซึ่งผ่านการ พิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่ กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือ เทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯแล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และเจ้าพนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่การเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯพิจารณา ก่อนดำเนินการ</p> <p>4.ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวงและ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไข โดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 ซึ่งต้องก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อจำนวน 2 ตอม่อลงในแม่น้ำ โดยขนาดตอม่อละ 11.4X15.5 เมตร ซึ่งลักษณะของตอม่อที่จะก่อสร้างดังกล่าวจะมีความโค้งของมุม ซึ่งจะสามารถลดการกัดเซาะของกระแสน้ำได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ในช่วงของฤดูน้ำหลาก ความเร็วของน้ำบริเวณรอบๆตัวตอม่อสะพานจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ในขณะที่สภาพการไหลของแม่น้ำในช่วงความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักทั้งทิศทางการไหลของน้ำและการกระจายความเร็วตลอดหน้าตัดลำน้ำ กล่าวคือความเร็วของน้ำบริเวณด้านข้างของตอม่อจะมีค่าเพิ่มขึ้น ในขณะที่ความเร็วของน้ำจะลดลงที่บริเวณด้านหน้าของตอม่อ เนื่องจากเป็นบริเวณที่น้ำไหลเข้าปะทะสิ่งกีดขวางและบริเวณด้านหลังของตอม่อ ความเร็วของน้ำจะลดลงไปจากเดิมเล็กน้อย เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ทั้งนี้ ผลจาก</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันคลื่นทั้งสองด้าน โดยให้ยึดถือวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASHTO</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบตอม่อแม่น้ำแม่กลองให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด</p> <p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>- กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในแม่น้ำแม่กลอง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	แบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่าบริเวณด้านข้างของคอม่อ ความเร็วของน้ำจะเพิ่มขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อเฉพาะในพื้นที่บริเวณรอบๆคอม่อเท่านั้น ซึ่งจากการเปรียบเทียบกับความเร็ววิกฤติที่กำหนดไว้ กับค่าความเร็วดังกล่าวไม่ได้มีค่าสูงกว่าแต่อย่างใด ยกเว้นในบางพื้นที่เฉพาะบริเวณข้างคอม่อที่มีความเร็วใกล้เคียงกับค่าวิกฤติ(1.87 เมตรต่อวินาที) คาดว่าอาจจะเกิดการกัดเซาะพื้นที่ตลิ่งน้ำขึ้นได้บ้างในช่วงฤดูน้ำหลาก โดยคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตรและจะไม่ผลทำให้เกิดสภาพการเปลี่ยนแปลงของตลิ่งแม่น้ำทั้งสองด้าน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงมีอยู่ในระดับต่ำจากการมีโครงสร้างคอม่อในแม่น้ำ		
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ในขณะที่ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ นั้นพบว่า บริเวณด้านข้างของคอม่อของสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง มีความเร็วของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่จะส่งผลกระทบต่อเฉพาะในพื้นที่บริเวณรอบๆคอม่อเท่านั้น ทั้งนี้ ความเร็วของกระแสน้ำที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมนั้นไม่ได้มีค่ามากกว่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการกัดเซาะรอบคอม่อได้ แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีความ	<b>ระยะดำเนินการ</b> สภาพการเกิดการกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน (Local Scour) ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ก) ดังนั้น ต้องใช้วิธีการเติมวัสดุท้องน้ำในการป้องกันการเกิดการกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน ทั้งนี้ ต้องพิจารณาเลือกประเภทวัสดุท้องน้ำที่มีความเหมาะสม ตลอดจนการคัดขนาดของวัสดุท้องน้ำ เพื่อให้สามารถบรรเทาและป้องกันการกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณคอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองได้ ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ข)	<b>ระยะดำเนินการ</b> - กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลโดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงโดยตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำในแม่น้ำแม่กลอง หลังจากมีโครงการ โดยดำเนินการ 2 ครั้งปี ในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	จำเป็นต้องกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อการเกิดการกัดเซาะที่อาจจะเกิดขึ้นในบริเวณคอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองด้วย		
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	<b>ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมการปรับพื้นที่ การเปิดหน้าดิน จะมีกองดินเกิดขึ้น รวมถึงการก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อลงในแม่น้ำแม่กลอง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งกำเนิดตะกอนดินเป็นปริมาณมาก หากมีฝนตกลงมา จะเกิดการชะพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำก่อให้เกิดความขุ่นโดยเฉพาะแม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 สำหรับน้ำเสียจากสำนักงานควบคุมงานและที่พนักงานชั่วคราวจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำและห้องส้วมและกิจกรรมการใช้อื่นๆ ก่อให้เกิดการปนเปื้อนและส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ ส่วนผลกระทบจากการพังกระจายตะกอนในระหว่างการก่อสร้างฐานรากของคอม่อจำนวน 2 คัน ซึ่งแต่ละคอม่อมีเสาเข็มจำนวน 10 คัน ทำให้มีเสาเข็มจำนวนทั้งหมด 20 คันที่จะทำการขุดเจาะลงไปใต้มแม่น้ำ โดยปริมาณตะกอนที่พังกระจายทั้งหมดที่เกิดขึ้นประมาณ 1,526.69	<b>ระยะก่อสร้าง</b> - ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น - การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมแม่น้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างสู่ลำน้ำและปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน - จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้ระบบระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน - ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้ยานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดหาขนรองรับน้ำมันที่ไว้แล้ว แหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พนักงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด - น้ำเสียจากสำนักงาน โครงการและที่พนักงานชั่วคราว	<b>ระยะก่อสร้าง</b> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านทรัพยากรดินและคุณภาพน้ำผิวดิน - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้างเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <b>จุดตรวจวัด (รูปที่ 2)</b> - แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 <b>ดัชนีที่ตรวจวัด</b> - ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน 14 ดัชนี ได้แก่ ความลึกของน้ำ, ความเร็วกระแสน้ำ, อุณหภูมิ, ความโปร่งแสง, ความเป็นกรด-ด่าง, ความนำไฟฟ้า,ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี,ออกซิเจนละลาย,ของแข็งแขวนลอย,น้ำมันและไขมัน,

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

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคลากรให้มีสภาพดีหลังจากการก่อสร้างแล้ว เสร็จทันที</li> <li>- ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูก พืชโตเร็วในบริเวณคลังกึ่งถูกรบกวนจากกิจกรรมของ โครงการ</li> <li>- จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมี ประสิทธิภาพ</li> <li>- จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถาวรอะ-ดิง กรองไว้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พัก คนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้างใน อัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร</li> </ul>	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> น้ำเสียที่เกิดขึ้นจะเป็นน้ำเสียจากสถานีบริการทาง หลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอน มะขามเทศ ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ. นครปฐม (ห่างจากสี่ทางธรรมชาติ 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณ กม. 52+000 ที่บ้านคลองคางค่า ต.คู่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสนองประมาณ 200 เมตร) สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่ บ้านไร่หัวโลก ต.ไร่สะท้อน อ. บ้านลาด	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณ สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้าน ลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปแบบถังกระโถน-ถังกรองไว้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับ ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถ รองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./ วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสีย จนกระทั่งคุณภาพน้ำที่มีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ผิวดิน ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด (รูปที่ 2)</u> - ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่ง รับน้ำที่จากสถานีบริการทางหลวง - แม่น้ำแม่กลอง - แม่น้ำเพชรบุรี <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะ

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

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการ ก่อสร้างในบริเวณก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุ อุปกรณและเครื่องจักรต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองเท่ากับ 0.66 ก./ลบ.ม. (660 มก./ลบ.ม.) ที่ระยะ 100 เมตรจากขอบเขตการ ก่อสร้าง ซึ่งมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชน ในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงาน ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์ แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการ ก่อสร้าง - กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นที่ถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่ตลอดเวลาอย่างน้อย ละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตาม ความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลด ปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจาก กิจกรรมการก่อสร้าง - จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆเพื่อลดการเปิดหน้าดิน และโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ ก่อสร้าง - กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูก ต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจาก ยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ อินทรีย์ข้างละ 4 แถวสลับฟันปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูง ไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นการปลูกต้นไม้เพื่อ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน คุณภาพอากาศ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด (รูปที่ ๑)</u> - สถานีอนามัยตำบลวันดาว ตำบลวันดาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี - สถานีอนามัยหนองน้ำถ้ำ ตำบลท่าแลง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี <u>ดัชนีชี้ตรวจวัด</u> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 ดัชนี ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวม - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน - ความเร็วลมและทิศทางลม <u>วิธีการตรวจวัด</u>



องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		<p>ปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมก่อสร้าง จำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุก เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ</li> <li>- บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง โดยต้องมีความแข็งแรงและยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก</li> <li>- วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างทำที่อำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- High-Volume Air Sample</li> <li>- PM-10 High-Volume Air Sample</li> <li>- Wind Speed &amp; Direction Recorder</li> </ul> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะก่อนก่อสร้าง</li> <li>2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</li> <li>- ระยะก่อสร้าง</li> <li>4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</li> </ul> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</li> </ul> <p><u>งบประมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะก่อนก่อสร้าง 200,000 บาท</li> <li>- ระยะก่อสร้าง 1,200,000 บาท</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		<p>เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวพื้นที่ที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกลงมาอยู่หรือบนนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการฉีดพ่นคก้างหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน</li> <li>- จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต</li> <li>- เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที</li> <li>- ในการเปิดหน้าดินทั้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ</li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>จากการประเมินคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ในปี 2554-2584 พบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 30 แห่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ส่วนความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์บริเวณสถานีอนามัยตำบลวันความีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐาน ในปี 2564-2584 โดยมีค่าเท่ากับ 0.1826-0.2526 ส่วนในล้านส่วน เนื่องจากอยู่ใกล้กับถนนสายหลักเดิม (ทางหลวงหมายเลข 35) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนบริเวณสถานีอนามัยตำบลวันความีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐาน ในปี 2554-2584 เช่นกัน โดยมีค่าเท่ากับ 152.4-293.5 มคก/ลบ.ม.</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมทางหลวงจะตั้งคูแฉกกันน้ำไม่ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี หากพบว่าคันไม้ค้ำต้องรับดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริม</li> <li>- กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) บริเวณที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่น</li> </ul>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเพื่อเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้</li> </ul> <p><b>จุดตรวจวัด (รูปที่ 6)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีอนามัยตำบลวันควา ตำบลวันควา อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี</li> <li>- สถานีอนามัยหนองน้ำถ้ำ ตำบลท่าแลง อำเภอยาง่าง จังหวัดเพชรบุรี</li> </ul> <p><b>ดัชนีที่ตรวจวัด</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 6 ดัชนี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไบรรมิเทน ทิศทางและความเร็วลม</li> </ul> <p><b>วิธีการตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- High-Volume Air Sample</li> <li>- PM-10 High-Volume Air Sample</li> <li>- Impinger Absorbion</li> <li>- Tedlar Bag</li> <li>- Total Hydrocarbon Analysis</li> <li>- Wind Speed &amp; Direction Recorder</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)			<p><b>ความถี่ในการตรวจวัด</b></p> <p>2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูร้อน โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี</p> <p><b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</li> </ul> <p><b>งบประมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะดำเนินการ 2,800,000 บาท</li> </ul>
2.4 เสียง	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ในการก่อสร้าง รวมทั้งการขนส่ง ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและตามเส้นทางขนส่ง โดยพบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุดคือ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ จะได้รับเสียงจากการก่อสร้าง 69 และ 70 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม ระดับเสียงจากการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในพื้นที่ได้</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง</li> <li>- กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อให้ไม่รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง</li> <li>- เลือกลักษณะหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระดับเสียง</li> <li>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้</li> </ul> <p><b>จุดตรวจวัด (รูปที่ 7)</b></p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)		<p>รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>- ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือนี้ทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักรเพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย</p> <p>- ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยการใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสลับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง</p> <p>- หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p> <p>- จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม</p> <p>- วัดเสาวคนธ์ ตำบลห้วยสะพาน อำเภอมือง จังหวัดเพชรบุรี</p> <p><b>ดัชนีที่ตรวจวัด</b></p> <p>ตรวจวัดระดับเสียง 4 ดัชนี ได้แก่</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.)</p> <p>- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)</p> <p>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>)</p> <p>- ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>)</p> <p><b>วิธีการตรวจวัด</b></p> <p>- ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่สผ.ยอมรับ</p> <p><b>ความถี่ในการตรวจวัด</b></p> <p>- ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1 ครั้ง/ปี ก่อนก่อสร้าง โดยตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</p> <p>- ระยะก่อสร้าง</p> <p>2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)			<p><b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b></p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p><b>งบประมาณ</b></p> <p>- ระยะก่อนก่อสร้าง 100,000 บาท</p> <p>- ระยะก่อสร้าง 600,000 บาท</p>
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ระดับเสียงรบกวนจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว ในช่วงปี 2564-2574 ซึ่งเป็นช่วงที่มีระดับเสียงสูงที่สุด พบว่าโรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเท่ากับ 65.4 และ 65.7 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>- กรมทางหลวงตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้มีสภาพดี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</p> <p>- จาการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้จากการดำเนินโครงการ และการปลูกต้นไม้เพื่อจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในพื้นที่เขตทางและพื้นที่บริการทางหลวง ทั้งนี้สามารถลดผลกระทบต่อระดับเสียงได้ด้วย ซึ่งดำเนินการปลูกต้นไม้จำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเกือบทางรถไฟ ระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาชัย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอเขาชัย จังหวัดเพชรบุรีจำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวสลับฟันปลาในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้</p> <p><b>จุดตรวจวัด (รูปที่ 7)</b></p> <p>- โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม</p> <p>- วัดเสาวคนธ์ ตำบลห้วยสะพาน อำเภอมือง จังหวัดเพชรบุรี</p> <p><b>ดัชนีที่ตรวจวัด</b></p> <p>เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง</p> <p><b>วิธีการตรวจวัด</b></p> <p>- ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่สผ.ยอมรับ</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b></p> <p>2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี</p>

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

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

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<p>รองรับ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมฝั่งหรือพื้นที่น้ำท่วม โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระเจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)</li> <li>- ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือพบวัตถุก่อสร้าง</li> <li>- ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงาน โครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ</li> <li>- กองดินทรายและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทรายไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>- บุรณะดักให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัวหว่านดินเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บตัวอย่างตะกอนท้องน้ำ เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและนับจำนวนต่อไป</li> <li>- <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></li> <li>- ระยะก่อนก่อสร้าง</li> <li>- 2 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพและดูแล</li> <li>- ระยะก่อสร้าง</li> <li>- 4 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพและดูแล</li> <li>- <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></li> <li>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</li> <li>- <u>งบประมาณ</u></li> <li>- ระยะก่อนก่อสร้าง 34,000 บาท</li> <li>- ระยะก่อสร้าง 204,000 บาท</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณคันที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ</li> <li>- จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>- จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร</li> </ul>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากสถานบริการทางหลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอนมะขามเทศ ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม (ห่างจากถ้ำรางธรรมชาติ 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณกม. 52+000 ที่บ้านคลองจ่า ค.ทุ่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสนองประมาณ 200 เมตร) สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่บ้านไร่หัวโลก ต.ไร่ตะกอน อ. บ้านลาด จ.เพชรบุรี ซึ่งน้ำเสียจากอาคารเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำบริเวณข้างเคียงดังกล่าวข้างต้น และจะส่งผลกระทบต่อระบบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถรองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสียจนกระทั่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน</li> <li>- ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่าง</li> </ul>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนี้</li> <li>- <u>จุดตรวจวัด</u></li> <li>- ถ้ำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานบริการทางหลวง</li> <li>- แม่น้ำแม่กลอง</li> <li>- แม่น้ำเพชรบุรี</li> <li>- <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></li> <li>- เช่นเดียวกับ การติดตามตรวจสอบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</li> <li>- <u>วิธีการตรวจวัด</u></li> <li>- แพลงกัตตอนเก็บ โดยใช้ถุงเก็บแพลงกัตตอน</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	นิเวศวิทยาทางน้ำได้ แต่อย่างไรก็ตาม น้ำเสีย ดังกล่าวจะมีการบำบัดและจัดการที่ดีก่อนปล่อย ออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะดังกล่าว ดังนั้น คาดว่า จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของ ลำธารธรรมชาติ คลองหนอง แม่น้ำแม่กลองและ แม่น้ำเพชรบุรีในระดับต่ำ	ต่อเนื่อง ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำเสียของศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ - จัดห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแห่ง ที่พักริมทาง เขาชัย และด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ - ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี ควรคำนึงการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลา ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่ เกิดผลกระทบต่อคลองหนอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง แล้ง - ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีและสถานีบริการทางหลวง นครชัยศรี และสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดจะ ดำเนินการจัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยวางไว้ ในแหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ เพื่อรอการขนถ่ายให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้น และประสานงานติดต่อกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทาน กับกรมทางหลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัด ต่อไป	เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและปริมาณต่อไป - สัตว์น้ำดินเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บ ตัวอย่างตะกอนท้องน้ำเพื่อนำไปวิเคราะห์ ชนิดและนับจำนวนต่อไป <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 952,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ ป่า	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการพัฒนาโครงการต้องผ่านพื้นที่ป่า ชายเลนเป็นระยะทาง 9.7 กม. ซึ่งในแนวเขตทาง มีสภาพพื้นที่ป่าชายเลนประมาณ 24.87 ไร่ โดย ในปัจจุบันสภาพป่าชายเลนถูกบุกรุกโดย ประชาชนใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่บ่อเลี้ยง บ่อปลา เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ ทางยกระดับที่ต้องผ่านใน พื้นที่ป่าชายเลน ส่งผลให้คุณค่าของระบบนิเวศ ป่าชายเลนลดลง แต่อย่างไรก็ตามไม่ได้สูญเสีย ไปทั้งหมด เนื่องจากสภาพป่าชายเลนในพื้นที่ ศึกษามีคุณค่าทางนิเวศค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้อาจมีการ รบกวนและทำลายที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าใน บริเวณเขตทางได้ อย่างไรก็ตามผลกระทบที่กิด ขึ้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสัตว์เหล่านั้นสามารถ อพยพออกจากพื้นที่ได้เอง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสาร สิทธิในการครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถ ฟื้นฟูได้ - การก่อสร้างเสาตอม่อต่าง ๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไป ในบริเวณที่เป็นสำคัญของธรรมชาติที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อ ไม่ให้เกิดการรบกวนระบบการไหลของน้ำเค็มและเกิดขวาง การคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่หรือเสาค ตอม่อ ไม่ควรเข้าไปอยู่ชิดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปก คลุม ซึ่งจะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่ - การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้ กว้างเพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลน ด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศ ของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควร ก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงชันเรียวยอดคั่นไม้ในพื้นที่ป่าชาย เลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วย รักษาระบบนิเวศได้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี - ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดย เฉพาะที่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับ หรือไล่ค้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไปหรือนำไปปล่อยในที่ ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรัปไม้ ก่อสร้างหรือผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องกับพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้าม คำนึงการล่าสัตว์โดยวิธีการใด ๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือ ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย</li> <li>- คำนึงการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลน ทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอ อัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาชัยย้อย ตำบล หนองปลาไหล อำเภอเขาชัยย้อย จังหวัดเพชรบุรีจำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวสลับฟันปลาพร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่</li> </ul>	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> สภาพโครงสร้างของโครงการอาจบดบัง แสงแดด และอาจมีผลกระทบต่อการสังเคราะห์ แสงของต้นไม้ป่าชายเลนบริเวณริบขอบทางได้	<b>ระยะดำเนินการ</b> - ต้องคำนึงการดูแลบำรุงรักษาค้นไม้ให้เจริญเติบโตสวยงาม อยู่ตามบริเวณพื้นที่ปลูกป่าชายเลน จำนวน 39 ไร่ และพื้นที่ ปลูกต้นไม้ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 110 ไร่	
2.8 การคมนาคมขนส่ง	<b>ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทาง โครงการที่ตัด ผ่านถนนท้องถิ่นในปัจจุบัน จะรบกวนความ คล่องตัวของกระแสจราจรบนโครงข่ายถนนใน	<b>ระยะก่อสร้าง</b> - กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกัน จัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของ ถนนในท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทาง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>ปัจจุบัน ซึ่งบริเวณจุดตัดกับ โครงการทางหลวง พิเศษดังกล่าว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง ได้ โดยมีจุดตัดถนนที่สำคัญ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.4+780)</li> <li>- ทางหลวงหมายเลข 3097 (กม.20+060)</li> <li>- ทางหลวงหมายเลข 325 (กม.37+000)</li> <li>- ทางหลวงหมายเลข 35 (กม.71+215)</li> <li>- ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.95+435) เป็นต้น</li> </ul> <p>นอกจากนี้แนวเส้นทาง โครงการยังตัดผ่านถนน ท้องถิ่นอีกประมาณ 56 จุด ทั้งนี้ การใช้ยานพาหนะในการขนส่ง และการ ก่อสร้างของโครงการ จะทำให้ปริมาณจราจรใน โครงข่ายถนนในปัจจุบันโดยรอบเพิ่มขึ้น ทำให้ ปริมาณจราจรหนาแน่นและติดขัดส่งผลกระทบต่อ การสัญจรของผู้ใช้ทางและทำให้เกิดความ เสียหายของผิวถนนอาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทาง ทุกประเภท</p>	<p>เบื้องต้น (รูปที่ 8) อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้จัดศูนย์รับเรื่อง ร้องเรียนที่สำคัญงาน โครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจาก โครงการ</li> <li>- กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการ ก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจร สัญญาณ ไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ถนนเห็นได้ เด่นชัด และสัญญาณจราจรกลางวันและกลางคืน ได้อย่าง ปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง</li> <li>- จัดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสงเพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทาง สามารถสังเกตเห็นถึงกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และ อาจติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่จำเป็น</li> <li>- จัดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับ ถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็ว ของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และ</li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>กวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางขนส่งเกิดความเสียหาย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกีดขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองในปัจจุบัน</li> <li>- ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบันหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน</li> <li>- ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้งานร่วมกันได้รับความเดือดร้อน</li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบกระจายปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากทางหลวงหมายเลข 4 และถนนโครงข่าย เช่น ทางหลวงหมายเลข 35 3097 325 เป็นต้น ที่กำลังประสบปัญหา และจะประสบปัญหาความแออัดของการจราจร ในอนาคตอันใกล้นี้ ให้เปลี่ยนมาใช้ถนนโครงการทำให้โครงข่ายถนนในพื้นที่อิทธิพลโครงการสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น รวมทั้งทำให้เกิดสภาพคล่องตัวมากขึ้น และช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง ช่วยให้เดินทางได้ด้วยความเร็วที่สูงขึ้น และเดินทางบนมาตรฐานที่ดีขึ้น นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางผู้ภาคได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามอาจทำให้เกิดการกีดขวางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่นเนื่องจากลักษณะโครงการมีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์</p> <p>นอกจากนี้จะไม่เกิดผลกระทบต่อการศึกษาความเหมาะสมทางน้ำเช่นกันเนื่องจากได้มีการออกแบบช่องลอคบริเวณแม่น้ำแม่กลองให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ใช้น้ำยังสามารถใช้การสัญจรผ่าน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมทางหลวงจะต้องบำรุงรักษาและซ่อมแซมเส้นทางให้ใช้งานได้อย่างเสมอ</li> <li>- หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทางจะต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง</li> </ul>	



องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ไปมาบริเวณดังกล่าวได้อย่างสะดวกสบายและมี ความปลอดภัยเช่นเดียวกับในระยะก่อสร้าง		
2.9 สาธารณูปโภค	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>แนวเส้นทางโครงการฯ มีระยะทาง 119 กม. ซึ่ง จะมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ทำให้ ประชาชนในท้องถิ่นเกิดความเดือดร้อนในการ ใช้สาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งหมู่บ้านที่มีระบบ ประปาหมู่บ้าน คาดว่าแนวเส้นทางโครงการจะ ตัดผ่าน จำนวน 79 หมู่บ้าน นอกจากนี้แนว เส้นทางโครงการยังตัดผ่านกับแนวสายส่ง ไฟฟ้าแรงสูงของกรมไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หมู่ที่ 2 บ้านคลองวัว ค.ท่าพระยา อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม</li> <li>▪ หมู่ที่ 12 บ้านคลองขุดลัดราชนบุรี ค.บางป่า อ.ดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี</li> <li>▪ หมู่ที่ 14 บ้านหัวสะพานสามัคคี ค.หัวสะพาน อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี</li> </ul> <p>ทั้งนี้ ในบริเวณดังกล่าวลักษณะโครงสร้างของ โครงการเป็นถนนบนพื้นดินไม่ได้มีการยกระดับ</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรม ทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างใน รายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคร่วมกัน</li> <li>- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และ โรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน</li> <li>- ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรีบดำเนินการให้ แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</li> <li>- จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (รูปที่ 9) โดยมีการ ป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานก่อสร้างคือ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแล พฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หาก คนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือน หรือการลงโทษ</li> </ul> </li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.9 สาธารณูปโภค (ต่อ)	<p>ดังนั้น เสาไฟฟ้าแรงสูงจะไม่ได้รับผลกระทบ แต่ อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าและโทรศัพท์ เนื่องจากแนว เส้นทางตัดผ่านถนนหรือทางหลวงสายหลักที่ทั้ง สองฝั่งถนนมีเสาไฟฟ้าและสายโทรศัพท์อยู่</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ จัดให้มีรั้วที่ชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร</li> <li>▪ จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจ สุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน</li> <li>▪ กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลง ชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก</li> <li>▪ ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง</li> <li>▪ ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล</li> <li>▪ ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือ ระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง</li> <li>▪ จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงาน ชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ</li> </ul>	
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ ระบบสาธารณูปโภคของประชาชน</p>		
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมต่างๆในการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะ กิจกรรมการเตรียมพื้นที่เขตทางเป็นกิจกรรมที่ อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการ ไหลของน้ำโดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราว</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียด โครงสร้าง ระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำ ที่จะไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกัน ปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	<p>เพื่อเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากการดำเนินการ ต้องก่อสร้างทางถนนเข้า เพื่อเข้าให้ถึงพื้นที่แนว เส้นทาง คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ใน ระดับต่ำ เนื่องจากการดำเนินโครงการดังกล่าว จะต้องมีการปรับและถมพื้นที่ที่อาจจะเป็นพื้นที่ ระบายน้ำเป็นช่วงๆ โดยไม่ได้ก่อสร้างเป็นแนว คันทางยาวอันจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดการกีด ขวางการไหลบ่าของน้ำเหนือตามแนวก่อสร้าง เป็นช่วงๆ</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษที่ต้องการ ถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงชันกว่าพื้นดิน เดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจจะทำให้เกิดการกีด ขวางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ เกิดการกีด ขวางทางน้ำไหลของน้ำ ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก และระบายน้ำไม่ทัน อาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ขังในบางบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้ สำหรับพื้นที่ที่ เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง (กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2549) ได้แก่</p> <p>- กม.53+000 กม.53+200 กม.53+400 และ กม.54+200 (ค.ทุ่งกระถิน)</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ออกแบบโครงสร้างเส้นทางและโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมี โครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบ เพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำที่คิดผ่าน ในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพานกรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับ ความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีดขวางการไหลของน้ำ และให้มี ประสิทธิภาพของอ่างเพียงพอในการระบายน้ำเข้าหรือมากกว่า สภาพการไหลเดิมของน้ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการ ควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้</p> <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>- พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างสำนักงาน บ้านพักคนงาน บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่าน สถานี บริการทางหลวง - พื้นที่ชุมชนและแนวทางการหลวงเดิมที่ได้รับ ผลกระทบจากการถูกน้ำท่วม อันเนื่องมาจาก โครงการ</p> <p>- อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด</p>

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

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)		<p>โครงการตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การกองดิน ทราบ และวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพาตะกอนดินทรายไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมด โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>- บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบูรณะคันกั้นน้ำให้มีความมั่นคงแข็งแรง</li> <li>- จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยมเพื่อป้องกันการกัดเซาะทางน้ำ</li> </ul> <p>จำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</p>	
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ท่อระบายน้ำที่ออกแบบไว้จะสามารถรองรับปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นได้เพียงพอ แต่ในระยะยาว หากไม่มีการดูแลและบำรุงรักษาที่ดีพอ อาจเกิดปัญหาการระบายน้ำท่วมขังบริเวณสองฝั่งของแนวเส้นทางโครงการได้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทำให้ปริมาณและอัตราการไหลสูงสุดของน้ำผิวดินในพื้นที่เพิ่มขึ้น จึงจัดเป็นผลกระทบระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาท่อระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดี หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไข</li> <li>- ขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจเกิดการอุดตันได้ ในท่อระบายน้ำปีละ 2 ครั้ง</li> </ul>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้</li> </ul> <p><b>สถานีตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำที่ตลอด สะพานทางลอดและทางเชื่อม ศูนย์บริการทางหลวง</li> </ul> <p><b>ดัชนีตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่</li> <li>- ความสามารถในการรองรับของแหล่งรับน้ำ</li> </ul> <p><b>วิธีการตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำที่ตลอด สะพาน</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)			<p>ทางลอดและทางเชื่อม สถานีบริการทางหลวง</p> <p><b>ความถี่ในการตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปีละ 1 ครั้ง และเพิ่มความถี่เป็นเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 2 ปีแรกและจากนั้นทุก 5 ปี</li> </ul> <p><b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</li> </ul> <p><b>งบประมาณ</b></p> <p>รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของโครงการ</p>
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	<p><b>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</b></p> <p>สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 9,175.74 ไร่ พื้นที่อยู่อาศัย 296.85 ไร่ (หมู่บ้าน) และพื้นที่อื่นๆ 1,113.36 ไร่ (พื้นที่รกร้าง แม่น้ำ ไม้พุ่มเตี้ย ฯลฯ) ซึ่งจะถูกเปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนอย่างถาวร นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเมืองไปถึงการประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น การเดินทางไปประกอบอาชีพค้าขายขึ้น หรือโครงสร้างของโครงการกีดขวางทางน้ำที่นำไปใช้ในการประกอบอาชีพเกษตรกรรมทำให้ผลผลิตลดลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ระยะยาวจากการประกอบอาชีพเกษตรกรรมที่ลดลง ด้วย นอกจากนี้จะมีการขยายของพื้นที่ชุมชน</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร</li> <li>- การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมามีประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้</li> <li>- พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรือพืชอายุสั้น ควรขอให้</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการใช้ที่ดินในระยะก่อสร้าง</li> <li>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้</li> </ul> <p><b>สถานีตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul> <p><b>ดัชนีตรวจวัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้พื้นที่ในเขตทาง</li> <li>- การประเมินความพอเพียง ความต้องการ และข้อคัดค้าน และข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ที่ดิน</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)	หนาแน่นและข่านการค้ำมากขึ้นในบริเวณ จุดเชื่อมต่อของ โครงการกับถนนสายหลัก จำนวน 9 แห่ง	เกษตรกรรมเกี่ยวกับผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง - การปฏิบัติงานต้องใช้เวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการ ทำเกษตรกรรมของประชาชนน้อยที่สุด - ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ให้บุกรุกหรือทำลาย เสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น - จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจร ไป-มา ได้ ในกรณี ที่พื้นที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยก ออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อ 5.2.4.3 การแบ่งแยก - ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและ กิจกรรมก่อสร้างทางควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่ อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้ผลกระทบข้้นน้อยที่สุด	<u>วิธีการตรวจวัด</u> - สำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ใน เขตทาง ถ้าพบร่องเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ สำนักงาน ชั่วคราว - สำรวจและติดตามตรวจสอบทางเข้าออก ชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่ที่อยู่อาศัย ร้านค้า สถาน ประกอบการต่างๆ พื้นที่เกษตรกรรมที่ถูก แบ่งแยก <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้งก่อนก่อสร้าง และ 1 ครั้ง/ปี ตลอด ระยะเวลาก่อสร้าง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 654,500 บาท - ระยะก่อสร้าง 1,963,500 บาท
		<u>ระยะดำเนินการ</u> - จัดสถานที่ขายของบริเวณศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีไว้ สำหรับให้เกษตรกร โดยให้สัมพันธ์กับผู้อยู่อาศัยใน พื้นที่เป็นอันดับแรก ทั้งนี้ อาจรวมตัวกันเป็นกลุ่มเกษตรกร และให้การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่มาจากในพื้นที่ของทั้ง 4	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ <u>สถานีตรวจวัด</u> - พื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรจากแนวเขตทาง

ASD/SPR/ENV51102/P0957/สผ.1\_Final.doc

สผ. 1-34

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)		จังหวัด ได้แก่นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรีที่ แนวเส้นทางโครงการพุดผ่าน - จัดทำทางออก-ทางข้าม เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น ทางแยก ต่างระดับ และทางบริการดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนใน ท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจร ไป-มา ได้ รวมทั้งช่วยลดการ สูญเสียสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน	และ 2 กิโลเมตร ในพื้นที่จุดตัดเข้าออก โครงการ <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน <u>วิธีการตรวจวัด</u> - สำรวจจัดทำแผนที่ประเภทการใช้ที่ดิน วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และ เปรียบเทียบกับผังเมืองรวม <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้ง/ปี ทุก ๆ 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 3,927,000 บาท
2.12 เศรษฐกิจและสังคม	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> การพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้ - ผลกระทบจากกระบวนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินที่ อยู่ในเขตทางของแนวเส้นทางโครงการและทาง แยกต่างระดับ จำนวน 614 ราย ซึ่งอาจได้รับ ผลกระทบต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการ ■ ผลกระทบต่อการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำ	<u>ระยะก่อนก่อสร้างระยะก่อสร้าง</u> - เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก โครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะ เริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการ ได้มีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ - จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงาน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจและสังคม - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ และสังคม ในระยะก่อนก่อสร้าง ทั้งนี้

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>กินแห่งใหม่ เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบไม่มีเงินเพียงพอที่จะหาที่อยู่แห่งใหม่ ไม่รู้จะไปหาที่อยู่ที่ไหน ไม่มีที่ไป และยังไม่ได้เตรียมการล่วงหน้า ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากคนที่ 1 และคนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงไม่อยากหาที่อยู่และที่ทำกินใหม่ คิดเป็นร้อยละ 12.44 และร้อยละ 18.18 ตามลำดับ ทำให้เสียโอกาสในการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 21.49 และร้อยละ 22.39 ตามลำดับ</p> <p>■ ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เนื่องจากในระยะแรกในช่วงที่ยังไม่มีความชัดเจนในการพัฒนาโครงการทำให้ผู้ได้รับผลกระทบไม่กล้าที่จะขายการลงทุน มีผลให้เสียโอกาสของรายได้จากการลงทุน และเมื่อเริ่มการพัฒนาโครงการ ทำให้ต้องสูญเสียอาชีพที่มั่นคงในระยะยาวไป และอาจจะต้องเปลี่ยนอาชีพใหม่ที่ไม่ถนัด ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากคนที่ 1 และคนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง อาจทำให้เสีย</p>	<p>ก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้ชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า</p> <p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น</p> <p>- เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น</p> <p>- สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพอลยจากรจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด</p>	<p>ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ดังนี้</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <p>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและต้องโยกย้าย ทั้ง ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกโยกย้าย 614 ราย</li> <li>● กลุ่มผู้นำชุมชน 133 ราย</li> <li>● กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 30 ราย</li> </ul> <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u></p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่</li> <li>- ลักษณะสภาพแวดล้อมของที่อยู่แห่งใหม่</li> <li>- ความพร้อมในการโยกย้าย</li> <li>- ปัญหาอุปสรรคในการโยกย้าย</li> <li>- ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการโยกย้าย</li> <li>- ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ</li> </ul> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม ชุมชนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง</p>

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

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>เป็นต้น ซึ่งการสำรวจดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความวิตกกังวล ความหวาดระแวง และความไม่พอใจของผู้ได้รับผลกระทบทางตรง คาดว่าจะเป็นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ก่อสร้างชุมชนใกล้เคียง อาจทำให้ครัวเรือนใกล้เคียงไม่ได้รับความสะดวกในการสัญจร ไป-มา ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีครัวเรือนไม่หนาแน่น คาดว่าผลกระทบจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อการทำการเกษตรในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดจากกิจกรรมการเตรียมการก่อสร้าง โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราวและทางเบี่ยงชั่วคราว อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าว หรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างบ้าง เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวจะก่อสร้างเป็นช่วงๆ และเป็นแนวยาวเพื่อทำถนนชั่วคราวไปยังพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าผลกระทบเกิดขึ้นในระดับปานกลาง</p>		

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>- กิจกรรมก่อสร้างต่างๆ จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อครัวเรือนที่อาศัยใกล้เคียง แนวเส้นทางและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง เป็นต้น นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางในลักษณะกีดขวางการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนที่ที่ดินที่มีอยู่เดิมภายในชุมชน คาดว่าจะเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อการทำการเกษตรทั้งการปลูกพืชและเลี้ยงสัตว์ โดยจะทำให้ลำบากในการข้ามจากฝั่งถนนหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง ต้องอ้อมไกลกว่าปัจจุบัน อาจทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานดิน ตัดดินถม งานโครงสร้างชั้นทาง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าวหรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ การก่อสร้างดำเนินการเป็นช่วงๆ คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>		<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงระยะก่อสร้างเพื่อในการติดตามผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้าง ดังนี้</p> <p><b>กลุ่มเป้าหมาย</b></p> <p>- กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกรบกวนทั้งหมดที่ 1 และตอนที่ 2 จำนวน 614 ราย</p> <p>- กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอนที่ 1 84 ราย</li> <li>• ตอนที่ 2 49 ราย</li> </ul> <p>- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอนที่ 1 18 ราย</li> <li>• ตอนที่ 2 12 ราย</li> </ul> <p><b>ตัวชี้วัดตรวจวัด</b></p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้าง</li> <li>- ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็น และ</li> </ul>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อดังแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>- ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ซึ่งผู้รับเหมาควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและให้ท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์ รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของแรงงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่นด้วย โดยกลุ่มคนงานที่ได้รับประโยชน์โดยตรง คือ ผู้ที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติของคนท้องที่ 1 และคนที่ 2 พบว่าร้อยละ 17.36 และร้อยละ 26.83 คำนึงค่าจ้างที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไปเป็นอาชีพหลัก และอีกร้อยละ 8.96 และร้อยละ 26.32 คำนึงค่าจ้าง เป็นอาชีพรอง สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลจากมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ส่งผลกระทบบ้านบวกต่อการค้าการบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้องเช่า และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้</p> <p>- ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ</p>		<p>ข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สํารวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและข้อเสนอแนะ กลุ่มเป้าหมายคือ หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้าย และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <p>- 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p><u>งบประมาณ</u></p> <p>- ระยะก่อสร้าง 2,680,650 บาท</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้</p> <p>- ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ</p>		<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะดำเนินการ เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายหลังจากมี</p>

ASD/SPR/ENV51102/P0957/TH.1\_Final.doc

สผ.3-40

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อดังแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>ขนส่งสินค้าและบริการ เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วได้ดีกว่าถนนทางหลวงสายหลัก</p> <p>- ผลกระทบด้านราคาที่ดิน ซึ่งพื้นที่ติดกับถนนโครงการที่สามารถเข้าออกทางหลวงพิเศษได้โดยสะดวก โดยราคาที่ดินมีแนวโน้มจะสูงขึ้น</p> <p>- ผลประโยชน์ต่อการพัฒนาด้านการเป็นเส้นทางหลักที่รองรับการจราจรระหว่างภาคตะวันตกภาคใต้และภาคกลาง ซึ่งต้องมีการสัญจรไป-มาทั้งการขนส่ง วัสดุ ดิน และ ผลผลิตภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุน</p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านลบ ดังนี้</p> <p>- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลพิษที่เพิ่มขึ้นได้ เช่น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียง เป็นต้น นอกจากนี้การสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนและการเดินทางไปที่ดินทำกินที่อยู่คนละฝั่งของถนนไม่สะดวก โดยคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>-เนื่องจากพื้นที่บริเวณสองข้างของแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น จึง</p>		<p>โครงการเกิดขึ้นแล้ว ดังนี้</p> <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>- กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้ายทั้งคนที่ 1 และคนที่ 2 จำนวน 614 ราย</p> <p>- กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• คนที่ 1 84 ราย</li> <li>• คนที่ 2 49 ราย</li> </ul> <p>- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• คนที่ 1 18 ราย</li> <li>• คนที่ 2 12 ราย</li> </ul> <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u></p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย</p> <p>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</p> <p>- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง</p> <p>- ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สํารวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและ</p>

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

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



องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.14 การแบ่งแยก (ต่อ)	แบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฟัง อย่างถาวร อาจทำให้ประชาชนมีความรู้สึกว่าเป็นคนละชุมชนและถูกแบ่งแยกอย่างถาวร ทั้งนี้ ลักษณะผลกระทบที่ชุมชนได้รับเป็นผลกระทบต่อเนื่องจากระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าเป็นผลกระทบในระดับสูง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง (รูปที่ 10)</li> <li>ทางลัด จำนวน 16 แห่ง (รูปที่ 11)</li> <li>สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง (รูปที่ 12)</li> <li>ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร (รูปที่ 13)</li> <li>ที่กั้นรถไฟสะพาน (รูปที่ 14)</li> </ul>	
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง ในรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุจากการชนสิ่งเครื่องจักรหนักในการทำงานของรถบรรทุกได้ แต่เป็นช่วงสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจจะทำให้เกิดการกีดขวาง</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>- ติดตั้งกั้นแวกกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวทางระดับล่วงหน้าเพื่อบอกถึงแนวเขตการ</p>	

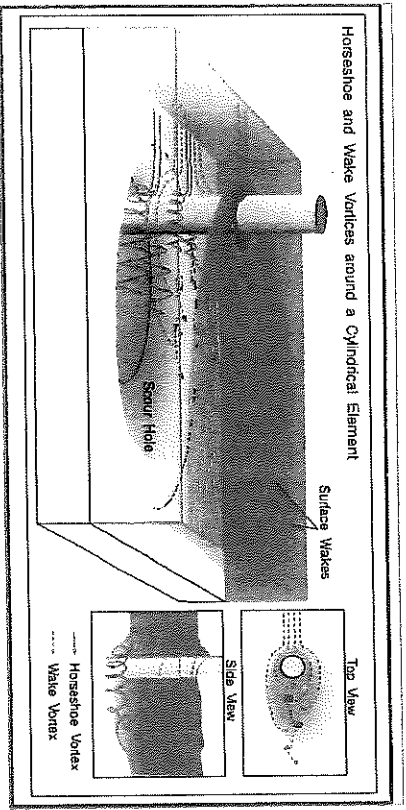
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	การจราจร ของผู้ใช้เส้นทาง รวมทั้งจุดตัดของถนนท้องถิ่นต่างๆ ที่จะต้องก่อสร้างเป็นถนนท้องถิ่นเป็นถนนยกข้ามทางหลวงพิเศษ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงผู้ใช้ทางเท้าสองข้างริมถนนช่วงที่ตัดผ่านและยังก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนงาน ได้อีกด้วย นอกจากนี้ผลกระทบต่อการขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ต้องใช้เส้นทางหลัก บริเวณจุดตัดและจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<p>ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กั้นเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้</li> <li>- ปิดฝาท่อหักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสมและติดตั้งกั้นแวกกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหาย</li> <li>- จัดตั้งหน่วยความปลอดภัยเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการ ใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้บาดเจ็บฉุกเฉินของโครงการ</li> <li>- พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานคอมบ่อจะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืนและอาจพิจารณาติดตั้งไฟกะพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น</li> <li>- จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเหมาะสมน้อยที่สุด</li> <li>- ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง</li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>เครื่องจักร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน</li> <li>-ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด</li> <li>-ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> <li>-ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ใน ระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ</li> <li>-พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย</li> <li>-ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนหรือในพื้นที่สัญจรไป- มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน</li> </ul>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำซึ่ง มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษแบบมีการควบคุมการ เข้าออกอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ มีการกั้นรั้วตลอด แนวเส้นทาง ทำให้มีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ ใช้ เดินทาง เนื่องจากไม่มีจุดตัดที่เป็นอุปสรรคในการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ซ่อมแซมถนนที่เสียหาย/ชำรุด เนื่องจากยานพาหนะที่มาใช้ แนวเส้นทาง โครงการ รวมถึงบำรุงรักษาและดูแลสภาพถนน อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>-จัดหาสัญญาณเตือนความปลอดภัยและระบบแสงสว่าง (ถ้า จำเป็น) ให้พอเพียงในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงรักษาเส้นทาง</li> </ul>	

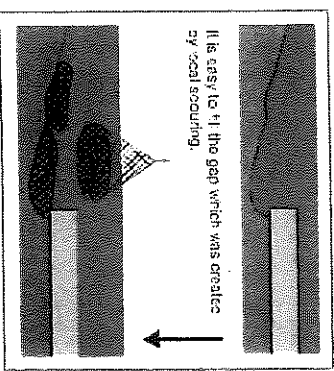
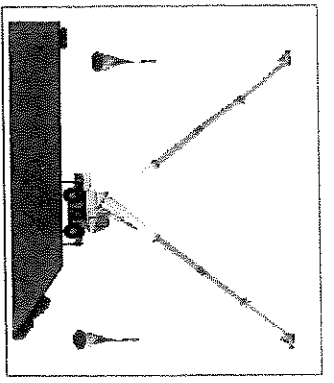
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>ข้าม ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบต่อการเกิด อุบัติเหตุและความปลอดภัยจากการข้ามซึ่งได้ ส่วนใน ด้านความปลอดภัยของประชาชนทั้ง 2 มฝั่งจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง โครงการ สามารถลดอุบัติเหตุจากการข้ามถนนได้</p>	<p>- จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ</p>	
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>เนื่องจากในการดำเนินโครงการได้คำนึงถึงสถานที่ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี/ โบราณสถาน โดยหลีกเลี่ยงไม่ให้แนวเส้นทาง โครงการตัดผ่าน แต่อย่างไรก็ตามในบริเวณ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดคู่งกระดิน วัดท่าสุวรรณ และวัดเกาะศาลพระ มีระยะทางอยู่ห่างจากแนว เส้นทางโครงการประมาณ 500 745 และ 1,600 เมตร ตามลำดับ ซึ่งกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานโครงการ สำนักงานก่อสร้างและ บ้านพักคนงาน เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบจาก ความสั่นสะเทือน แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่าไม่มี ผลกระทบ เนื่องจากได้พิจารณาเลือกใช้พื้นที่ ก่อสร้างที่ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งโบราณสถานและ พื้นที่ชุมชนให้มากที่สุด นอกจากนี้ในการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการย่อมมีความสั่นสะเทือนที่อาจ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรง กระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการ คอกเสาเข็ม</li> </ul>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	ก่อให้เกิดอันตรายต่อโบราณสถานได้บ้าง เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เครื่องมือหนัก แต่อย่างไรก็ตาม วัดท่าสุพรรณ และวัดเกาะศาลพระอยู่ห่างจากโครงการมาก จะไม่ได้รับความเสียหายจากการสั่นสะเทือนในขณะที่ก่อสร้าง สำหรับวัดทุ่งกระดิน เมื่อพิจารณาถึงระยะห่างจากโครงการถึงวัดทุ่งกระดิน ซึ่งตั้งห่างไกลมากกว่า 100 เมตร (ประมาณ 500 เมตร) ถึงแม้ข้อมูลจากการคาดการณ์ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ไม่น่าจะมีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ตามมาตรฐานของ DIN 4150 แต่อาจมีผลต่อความรู้สึกของมนุษย์ตามสเกลของ Reicher and Meister บ้าง (รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้ง่าย) ซึ่งการก่อสร้างจะมีผลกระทบชั่วคราวและสามารถควบคุมได้ โดยวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ		
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ปริมาณรถยนต์ที่มารับบริการถนนของโครงการจะมีปริมาณมาก อาจก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ระดับความเร็วของความเร็วความสั่นสะเทือนจากการจราจรจะขึ้นอยู่กับน้ำหนัก ความเร็วของยานพาหนะ และสภาพการใช้เส้นทางจราจร ซึ่ง	<b>ระยะดำเนินการ</b> - กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถกับผิวทาง - กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างค่อนเนื่องและเคร่งครัด	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	จะส่งผลกระทบต่อระยะทางที่ห่างออกไปจากแหล่งกำเนิดคลื่น สั่นสะเทือน ในการที่แรงสั่นสะเทือนจากโครงการอาจสร้างความเสียหายต่อแหล่งโบราณสถานวัดทุ่งกระดิน จากข้อมูลจากการคาดการณ์ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ในระยะทางจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ถ้ามีระยะทางห่างออกไปไกลกว่า 50 เมตร คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ เมื่อพิจารณาถึงระยะทางจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการถึงวัดทุ่งกระดิน พบว่า อยู่ไกลกว่า 50 เมตร (500 เมตร) ถึงแม้ว่าข้อมูลจะแสดงว่าไม่น่าจะมีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ตามมาตรฐานของ DIN 4150 แต่อาจมีผลต่อความรู้สึกของมนุษย์ตามสเกลของ Reicher and Meister บ้าง (รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้ง่าย) ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินโครงการอาจจะก่อให้เกิดความรู้สึกสั่นสะเทือนเล็กน้อยต่อผู้ที่มาประกอบพิธีกรรมในบริเวณวัดทุ่งกระดินหรือนักท่องเที่ยวที่ได้เข้ามาเยี่ยมชมเท่านั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		

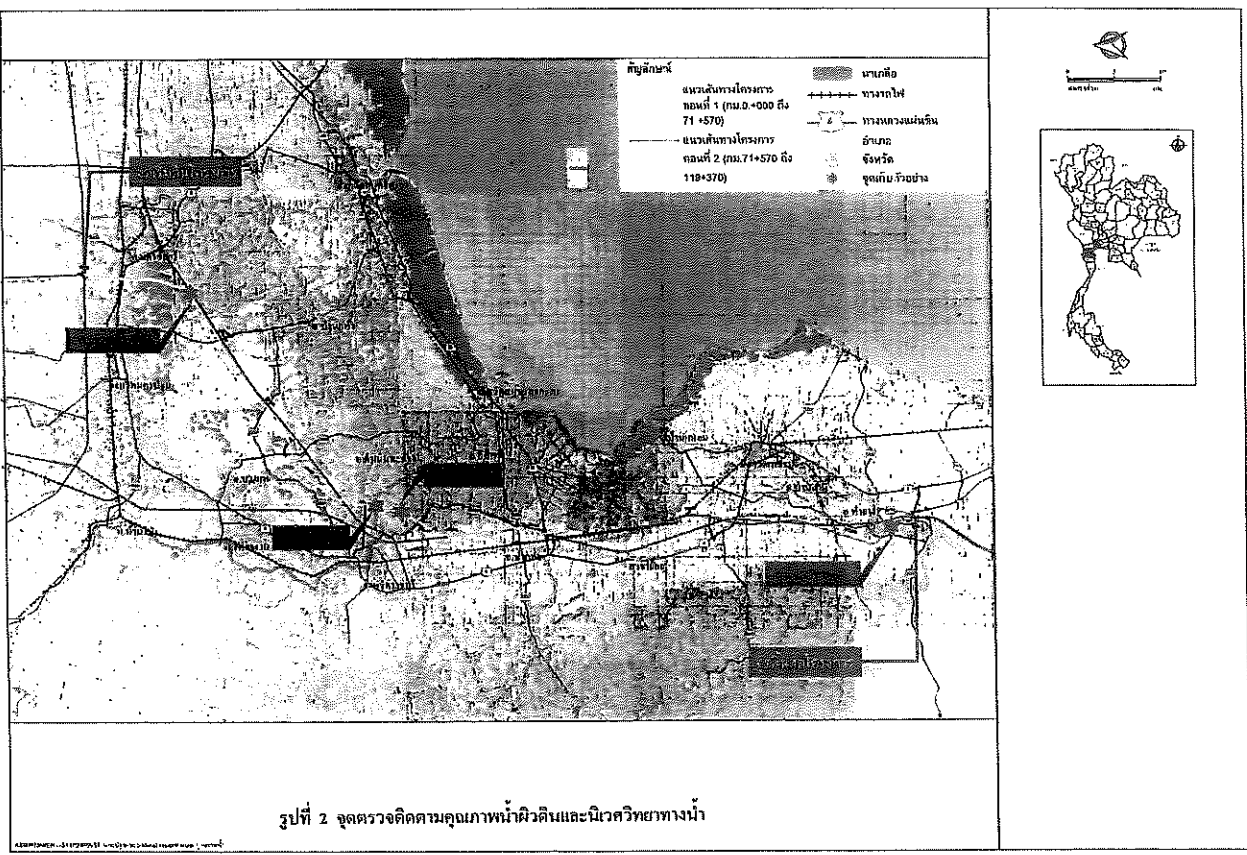


(ก) สภาพการเกิดการก่อกวนรอบท่อสะพาน ลักษณะรูปก้นน้ำ

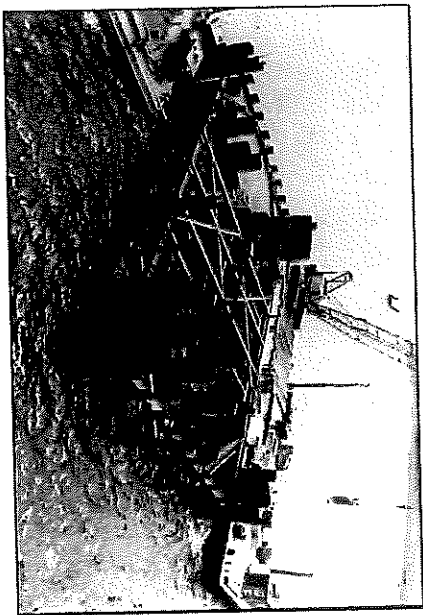
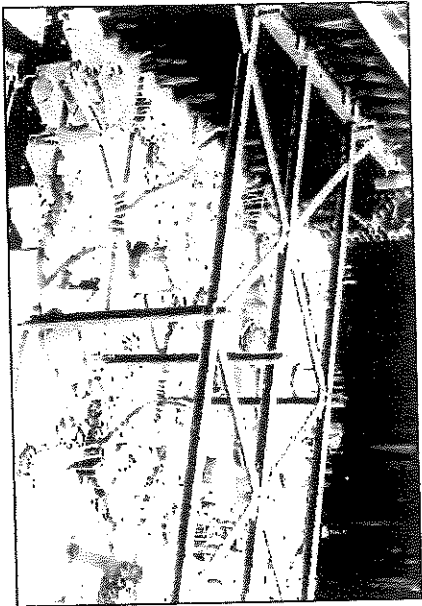


(ข) มมาตรการป้องกันก่อกวนการก่อกวนรอบท่อสะพานโดยการเติมวัสดุก้นน้ำ

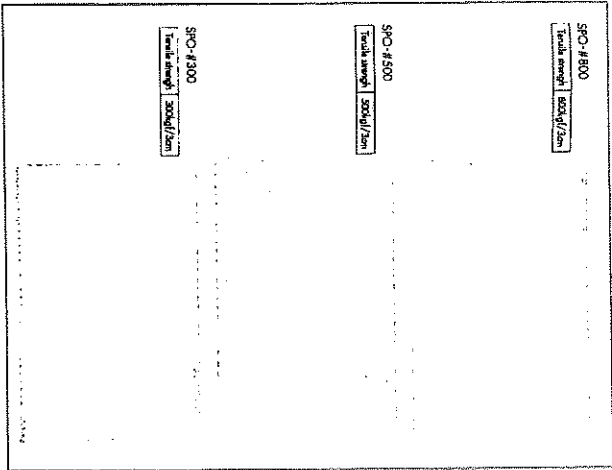
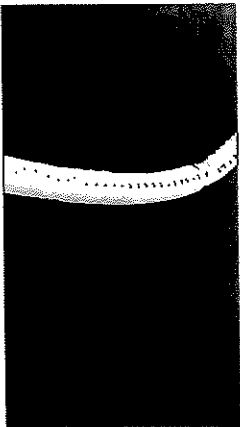
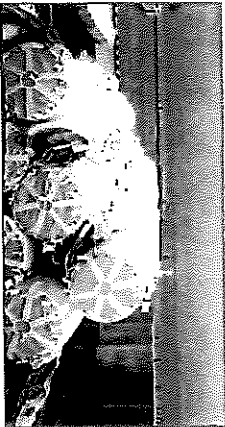
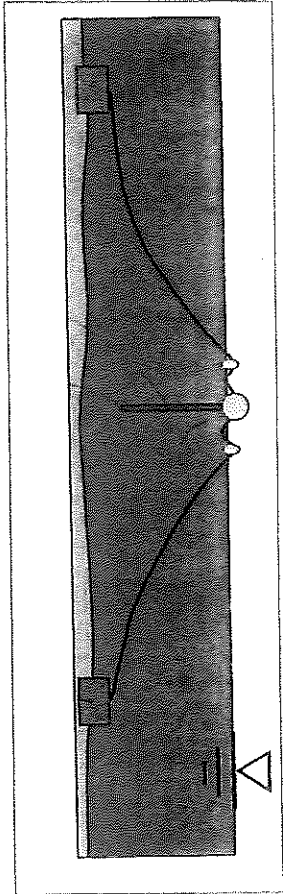
รูปที่ 1 สภาพการเกิดการก่อกวนรอบท่อสะพานและการบรรเทาและป้องกันด้วยการเติมวัสดุก้นน้ำ



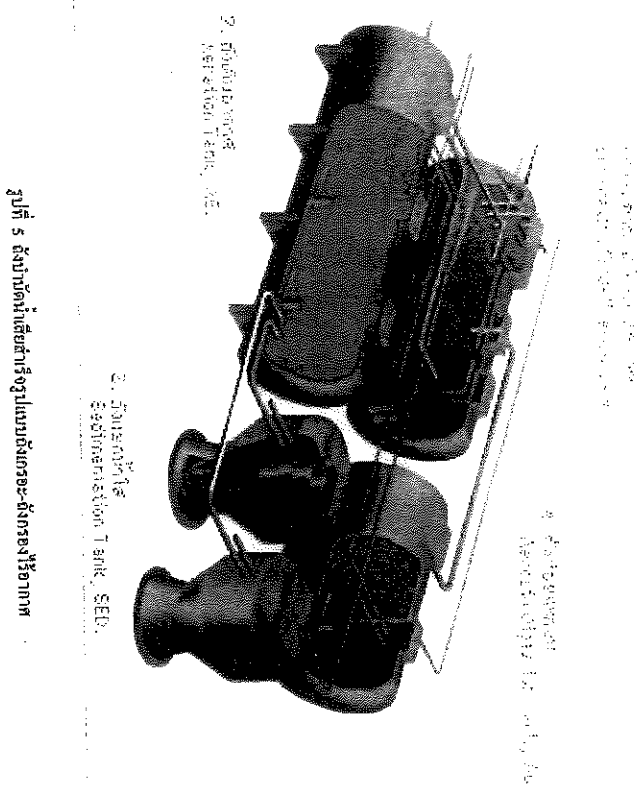
รูปที่ 2 จุดตรวจติดตามคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ



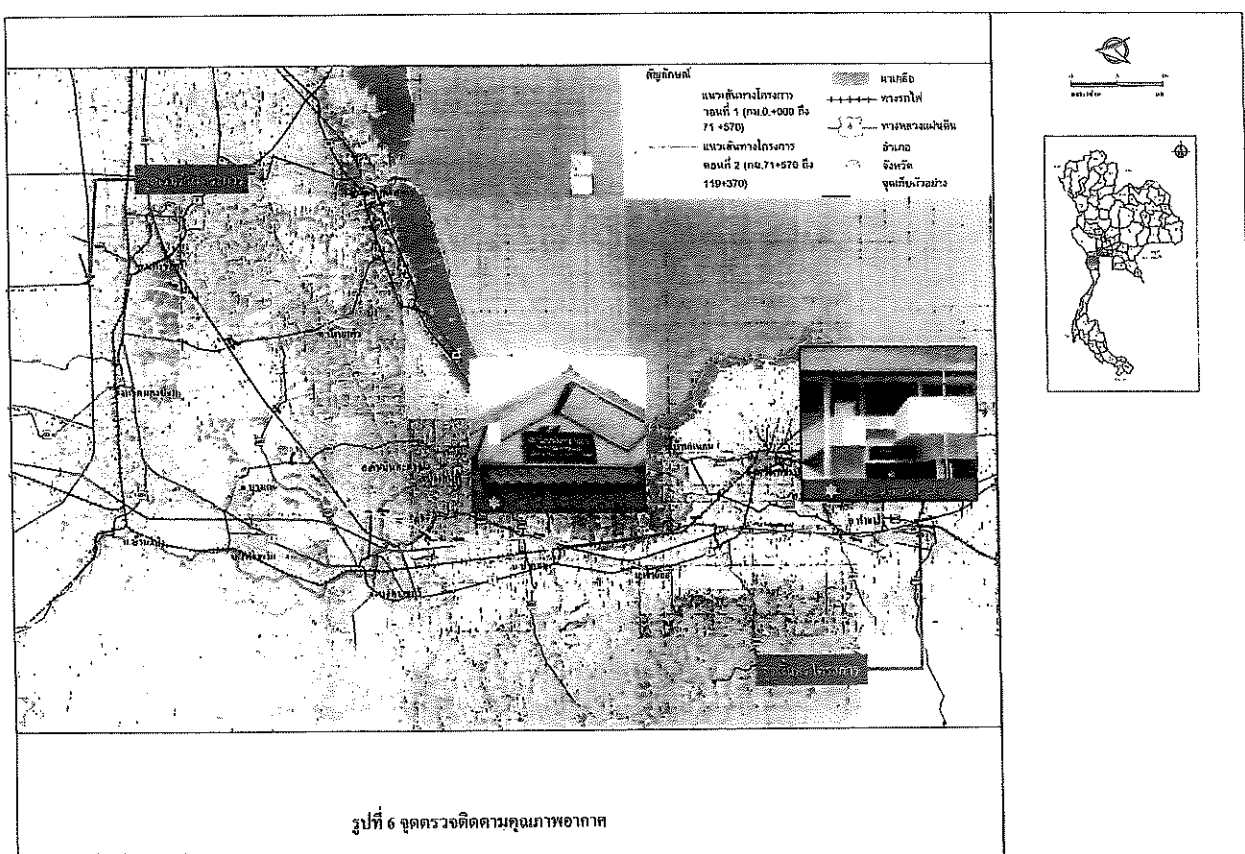
รูปที่ 3 เขื่อนกันดิน (Coffer Dam)



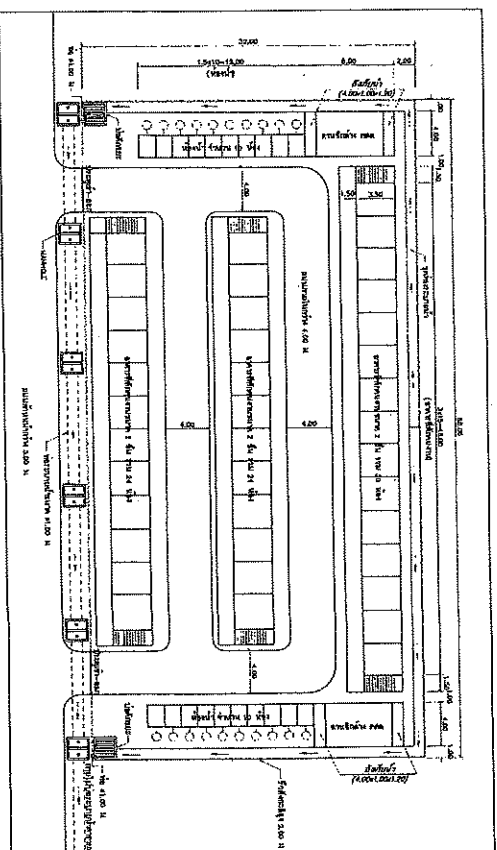
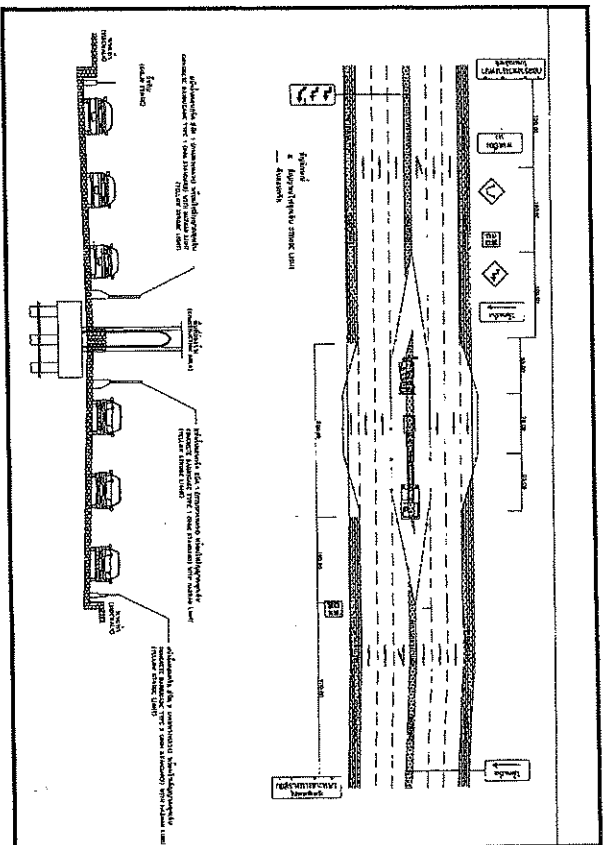
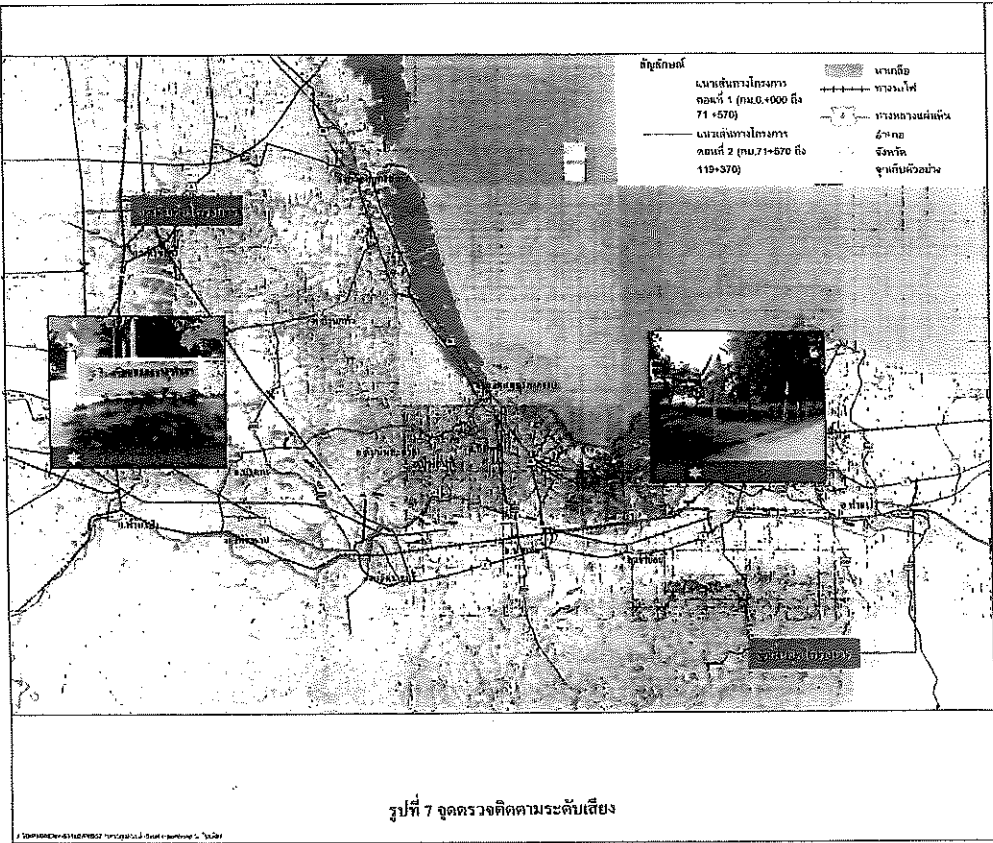
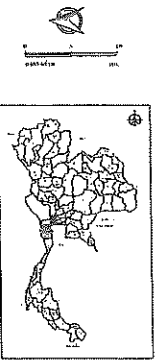
รูปที่ 4 รายละเอียดของงานติดตั้งคอตเทน (Silt Curtain)

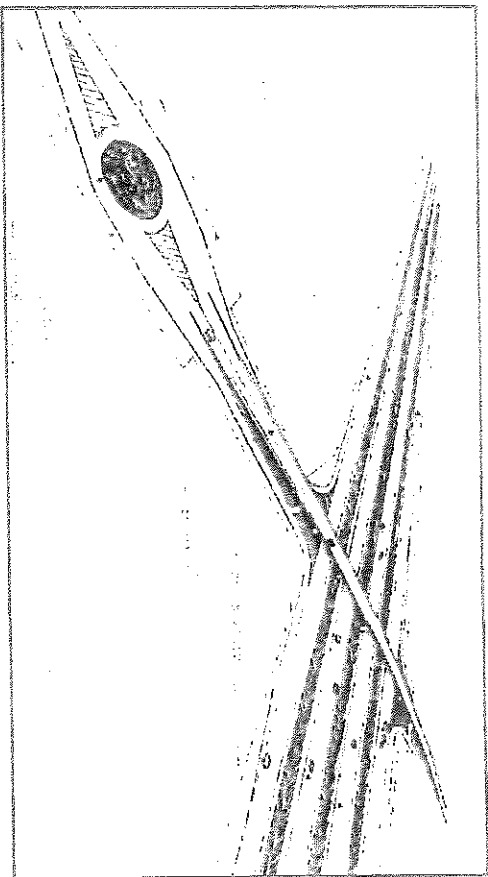


รูปที่ ๕ ตั้งบ้านค้ำเสาเรียงรูปแบบถั้งกระดะถั้งกระดะรู้ฮากา

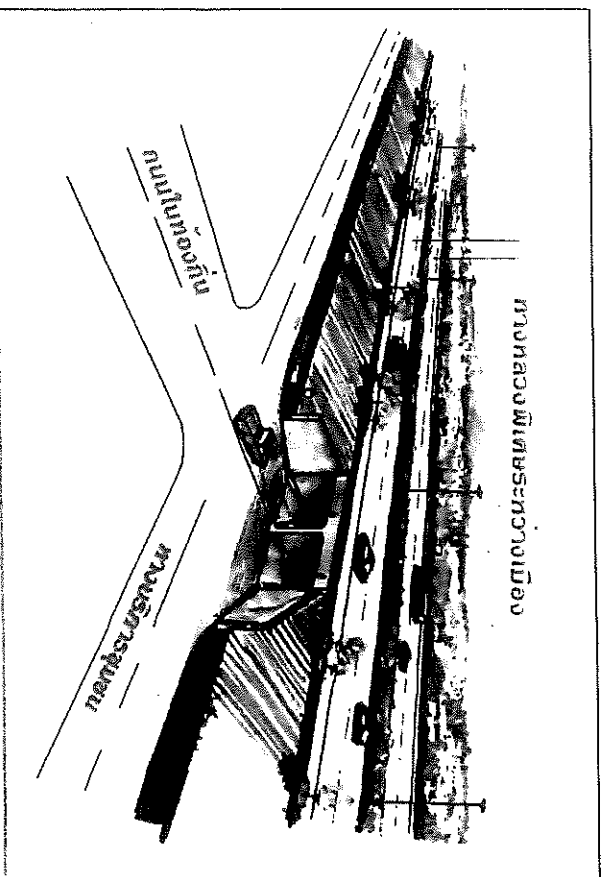


รูปที่ 6 ชุดตรวจติดตามคุณภาพอากาศ

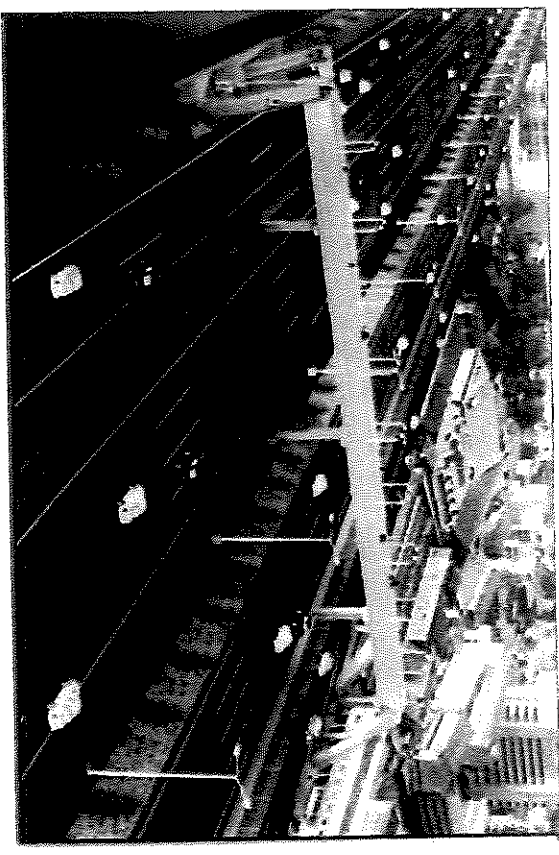




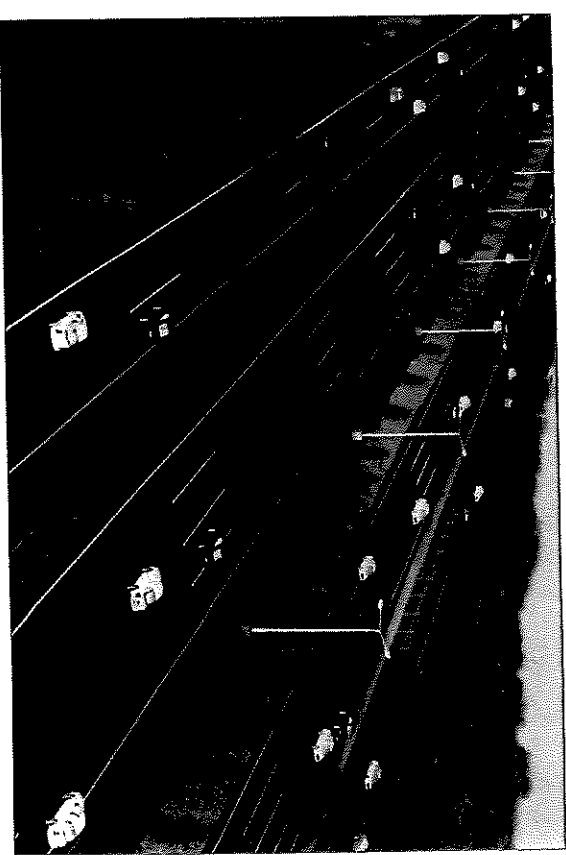
รูปที่ 10 ทางขึ้น



รูปที่ 11 ทางออก

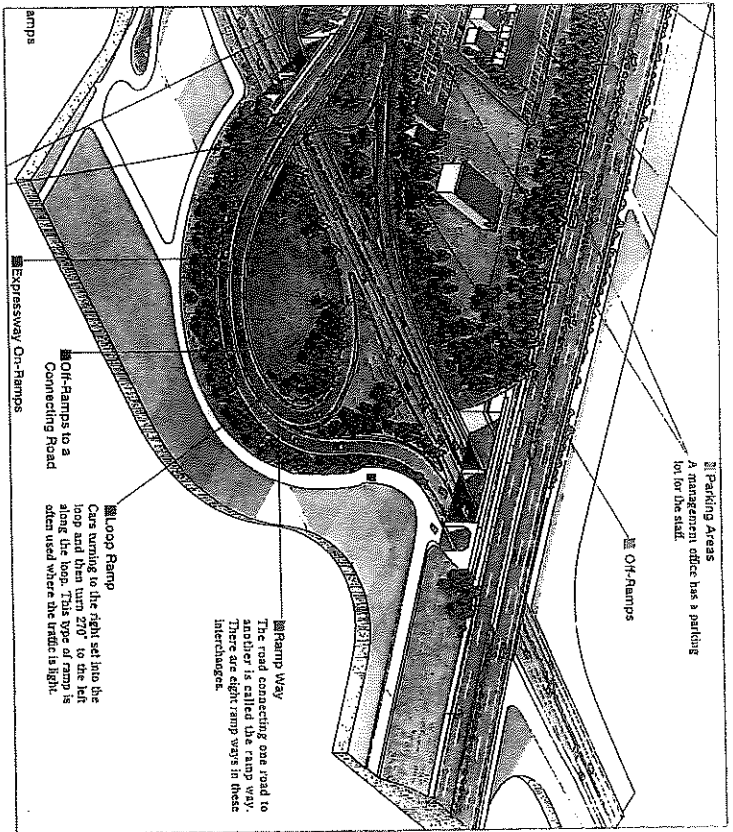


รูปที่ 12 สะพานลอยคนเดินข้าม



รูปที่ 13 ทางบริการ





รูปที่ 14 รูปแบบการจราจร

ภาคผนวก ข  
หนังสือขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง





ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเสาดมอยู่ทุกกับที่ตอกลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวกระแสน้ำ กับให้ ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง แจ้งให้ผู้เฝ้าอาณัติการโครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้ ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงส่งดำเนินการได้

สะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ที่อยู่ภายใต้การให้สร้างนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหา นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนั้ร่น้ำเพื่อการก่อสร้างสะพานก็ได้ ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือรั้วน้ำเกิดการชำรุด และทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี .....บริเวณคลองระบายน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้ แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาดำเนินการที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันถัดจากวันที่ได้รับอนุญาตให้ลง นามในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นเส้นทางสาธารณะ อย่างความสะดวกแก่ ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาซึ่งวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิที่จะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และเห็นว่าการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้ เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกเรื่อง ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างนี้ให้ชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดกร ขยะมูลฝอยลงไปในทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลอง เขตคันคลอง เขตคันคลอง ..... เพื่อให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะทำการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนหนึ่งส่วนใดของสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกคราวไป ถ้าได้ ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และเพื่อไม่ให้ได้รับความเสียหายแก่กรม ชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินที่อยู่ในความหมายหรือที่ดินซึ่งไม่มีสิทธิ์ในบริเวณ บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบโดยหนังสือแจ้งให้ทำ (สิทธิประโยชน์รัฐ)

วต.ค.บ.นครปฐม

ในการมีเหตุผลอันเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัย ของงานเกี่ยวกับชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยมีต้องแจ้งให้ผู้รับอนุญาต ทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งนี้ กับจะยกเอาประโยชน์ แห่งเวลานี้มาหักสิ่งสูญขาดฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องถอนรั้วน้ำและเก็บวัสดุต่าง ๆ ที่ไม่ใช้ขึ้น จากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลองทันที ในกรณีสะพาน รับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องป้อนไปยังขีดความสามารถของสะพานให้เกินขีดเกณฑ์สองด้านของสะพาน

ในการแจ้งจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความ ไม่เหมาะสม อันเนื่องจากไม่ไปไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความ เหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะ เรียกหรือค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทาน มีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และทำการคืนให้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหาใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ..... ปี ตามบันทึกบริหารแบบเขตที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้ที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณา อนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุ .....บริเวณคลองระบายน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... เพื่อก่อสร้างโครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

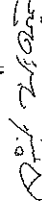
หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุ หนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานสิทธิ ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ในทันที ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาต ฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนคลอง เขตคันคลอง และทำการคืนให้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาต เพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหาใช้จ่ายในการนี้ให้แก่ กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรมที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต .....คลองระบายน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้ความเห็นชอบหรือขออนุญาตจากกรมธนารักษ์/ผู้ว่าราชการจังหวัด ..นครปฐม.. แล้ว ตามหนังสือที่ .....กค ๑๓๑๑๔๗/๑๐๑๕๗..... ลงวันที่ .....๒๕๔..... เดือน .....กรกฎาคม... พ.ศ. ....๒๕๖๒.....

สำเนาถูกต้อง



(นายเจริญศักดิ์ ทระพอบประเสริฐ)

วต.ค.บ.นครปฐม



# คู่มือฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและขาดำเนินการแก้ไขความและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ  
.....คลองระบายน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน กม.ที่ ๔+๕๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวง  
รวมทั้งการกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสือของกรมชลประทานและตาม  
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ให้ขึ้นในวันที่ ๓๐ ๓ ๒๕๒๒  
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้โดยละหนึ่งฉบับ  
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ที่กรมชลประทาน  
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ..... ผู้อนุญาต  
(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

ลงชื่อ ..... ผู้รับอนุญาต  
(นายชัยวิทย์ ศรีตันตยกรณ)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายวิรัตน์ ยงสมบูรณ์)  
นายช่างโครงการฯ

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายสมรเทพ อินทร์ประเสริฐ)  
ผช.นายช่างโครงการฯ

สำเนาถูกต้อง  
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประเสริฐ)  
วค.ค.บ.นครปฐม

# คู่มือฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญาตให้ ...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...  
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๔

ที่ ..สนร.๑๘ / ๒๕๖๒

โครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....  
วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ๒๕๖๒.....

อาทโธอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง  
พุทธศักราช ๒๔๘๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗  
นาย .....วิรัตน์ เจริญ..... ตำแหน่ง .....ผู้อำนวยการโครงการ.....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....

เป็นเจ้าพนักงาน ได้ออกหนังสืออนุญาตฉบับนี้ให้แก่ .....กรมทางหลวง.....  
โดย .....นายชัยวิทย์ ศรีตันตยกรณ..... ตำแหน่ง .....ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม..... อายุ .....๔๘..... ปี  
สัญญาที่ .....ไทย..... เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือมอบอำนาจ .....ที่ คค ๐๖๐๘๘/ค.๗(๓๓๔-๖๑)/๖๕๓๒.....  
ลงวันที่ .....๑๖..... เดือน .....สิงหาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๑..... ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่ .....เมืองนครปฐม.....  
ขอ .....ถนน ..... ตำบล/แขวง ..... ถนนเส้นที่ ..... อำเภอ/เขต .....เมืองนครปฐม.....  
จังหวัด .....นครปฐม..... เพื่อเป็น .....หลักฐานว่าได้อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก.....  
ชนิดช่องกลาชนิด-ชนิด/ไม่ได้ ชำนาญทางน้ำชลประทาน .....คลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดีย์บูชา.....  
กิโลเมตรที่ .....๔+๖๐๐..... ในเขตพื้นที่ที่ .....ตำบล/แขวง .....จังหวัด .....อำเภอ/เขต .....นครชัยศรี.....  
จังหวัด .....นครปฐม..... โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน.....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ขนาดผิวจราจรกว้าง  
.....๒๖.๔๐..... เมตร ทางเท้ารวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ .....๑.๒๐..... เมตร ยาว .....๘๐.๒๓๕..... เมตร  
ตามแบบแปลนแผนผังของ .....แขวงทางหลวงนครปฐม..... หมายเลข .....MR-P-๑๔๔R๒, MR-P-๑๔๔P๒, MR-P-  
๑๔๔R๒, ST-ML-๐๓๔, ST-ML-๐๓๔, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-SS-๐๓๔K, ST-SS-๐๓๔L,  
ST-SS-๐๓๔M, ST-SS-๐๓๔N, ST-SS-๐๓๔O, ST-SS-๐๓๔P, ST-SS-๐๓๔E, ST-SS-๐๓๔F, ST-SS-๐๓๔G, ST-  
SS-๐๓๔H จำนวน .....๑๘..... แผ่น และแผนผังที่ได้ของโครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....  
หมายเลข .....สพ.๑๓๑๒-๔๔/๒๕๖๑..... จำนวน .....๑..... แผ่น รวมจำนวน .....๑๘..... แผ่น ซึ่งแบบท้ายหนังสือ  
อนุญาตฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ด้วย โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนค่าสุดของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (+๗.๖๖.....  
เมตร รทก.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า .....๑.๕๐..... เมตร

๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาสองเสาถึงศูนย์กลางเสา) กว้างไม่น้อยกว่า  
.....๓๐.๐๐..... เมตร การถมดินคอสสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นมาถม ห้ามขุดดิน  
ในเขตคันคลอง ขานคลอง เป็นอันตราย

โดยมี .....นายชัยชาญ สุทธิภักดี..... เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ  
และคำนวณ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท .....สามัญวิศวกรรม .....สาขา .....โยธา.....  
ตามใบอนุญาตทะเบียน .....สย.๓๖๒๒..... วันหมดอายุ .....๘ กันยายน ๒๕๖๕..... และมี .....นายกรวิวัฒน์ ยงสมบูรณ์.....  
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภท .....ภาคีวิศวกร .....สาขา .....โยธา.....  
ตามใบอนุญาตทะเบียน .....ภย.๖๒๔๔..... วันหมดอายุ .....๒๑ เมษายน ๒๕๖๖..... และมี .....นายกรวิวัฒน์ ยงสมบูรณ์.....  
เป็นอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ

๑๖/๒๕๖๒

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวลาดของทุกต้นที่ตลอดลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวกระแสน้ำ กับให้ ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อดำเนินาก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง แจ้งให้อำนาจการโครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม..... ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้ ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

สะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ที่อนุญาตให้สร้างนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหา นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ ทำให้อู่อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

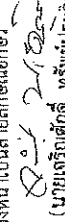
ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้าง เพื่อทำการก่อสร้างสะพานกั้น ได้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือรั้วกั้นทำให้เกิดการชำรุด และทำให้ผู้อื่นได้รับอันตราย หรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี .....บริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันตั้งกั้นที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนาม ในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางสาธารณะ อำเภอความสะดวกแก่ ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไประหว่างต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๕๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิที่จะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกร้อง ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้มีชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดรบกวน ขยะมูลฝอยลงในในทางน้ำชลประทาน ขนโคลง เขตคันคลอง หรือจุดทำลายที่ดินขนโคลง เขตคันคลอง ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนหนึ่งส่วนใดของสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้ ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และหรือให้เข้าเสียหายแก่กรม ชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินในความครอบครองแต่ของเจ้าของพื้นที่ราชการ บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร

**สำเนาถูกต้อง**  
  
 (นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประติง)

ในการมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยมีมติของเจ้าผู้รับอนุญาต ทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกหรือค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น กับจะยกเอาประโยชน์ แห่งเงื่อนไขของสัญญาฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนนั่งร้านและเก็บวัสดุต่างๆ ที่มิใช้ขึ้น จากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนโคลง เขตคันคลองพื้นที่ ในกรณีสะพาน รับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งข้อความสามารถของสะพานให้เห็นชัดเจนทั้งสองด้านของสะพาน

ในการมีหลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความ ไม่เหมาะสม อันเนื่องจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความ เหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะ เรียกหรือค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทาน มีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และหากที่ดินได้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

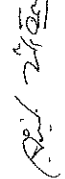
ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ..... ปี ตามบันทึกไว้ทราบแนวเขตที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการใช้ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณา อนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุ .....บริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... เพื่อก่อสร้างโครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้กำหนดวันสิ้นสุดของอายุ หนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานสิทธิ ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ทันที ที่ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาต ฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนโคลง เขตคันคลอง และหากที่ดินได้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาต เพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่ กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ของอนุญาต .....คลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับอนุญาตจากราชการการจังหวัด .....นครปฐม..... แล้ว ตามหนังสือที่ ..... กคค.๐๓๑.๑๔/๑๒๕๓๓..... ลงวันที่ .....๙..... เดือน .....สิงหาคม..... พ.ศ. ....๒๕๖๒.....

**สำเนาถูกต้อง**  
  
 (นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประติง)





## ผู้ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและขอใช้คำเสียหายในการแก้ไขและภาวะและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ  
.....คลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดีย์บูชา กม.ที่ ๔+๒๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวงรวมทั้ง  
การกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม  
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเสนอเพื่อกำหนดฉบับนี้ทำขึ้นในวันที่ ๙/๑๐ ๒๕๖๒  
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ  
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับที่กรมชลประทาน  
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ..... ผู้อนุญาต  
(นายวิรัตน์ เจริญกิจ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม


ลงชื่อ ..... ผู้รับอนุญาต  
(นายชัยวิทย์ ศิริตันดง)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ ..... พยาน  
(.....)

ลงชื่อ ..... พยาน  
(.....)

สำเนาถูกต้อง



(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์  
วศ.คณ.นครปฐม

## ผู้ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญาตให้ ...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...  
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๕

ที่ ส.มฐ. ๑๙ / ๒๕๖๒  
โครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม  
วันที่ ๙/๑๐ เดือน ..... สิงหาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง  
พุทธศักราช ๒๔๘๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗  
นาย .....วิรัตน์ เจริญกิจ..... ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโครงการ.....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม  
เป็นเจ้าพนักงาน ได้ออกหนังสืออนุญาตฉบับนี้ให้แก่.....กรมทางหลวง.....

โดย .....นายชัยวิทย์ ศิริตันดง..... ตำแหน่ง .....ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม..... อายุ .....๔๘ ปี  
สัญชาติ .....ไทย..... เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือมอบอำนาจ .....ที่ ศค ๐๖๐๘๘/ส.๗(๓๓๙-๖๑)/๒๕๖๒  
ลงวันที่ .....๑๖ เดือน .....สิงหาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๒..... ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่.....  
ซอย ..... ถนน ..... ตำบล/แขวง ..... อำเภอ/เขต ..... เมืองนครปฐม.....  
จังหวัด ..... นครปฐม..... เพื่อเป็น .....หลักฐานว่าได้ออกอนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก  
ชนิดช่องกลางชนิดชนิด/ไม้ได้ ขึ้นทางน้ำชลประทาน .....คลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย  
กิโลเมตรที่ .....๗+๓๐๐..... ในเขตพื้นที่หมู่ .....๔ ตำบล/แขวง ..... ศิริชะทอง..... อำเภอ/เขต ..... นครชัยศรี  
จังหวัด ..... นครปฐม..... โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้:-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน.....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ขนาดผิวจราจรกว้าง  
.....๕๐.๐๐..... เมตร ทางเท้ารวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ .....๑๑.๒๐..... เมตร ยาว .....๖๕.๒๕๒..... เมตร  
ตามแบบแปลนแผนผังของ .....แขวงทางหลวงนครปฐม..... หมายเลข .....MR-P-๑๔๕Rb, MR-P-๑๔๕Rb, MR-P-  
๑๔๕Rb, ST-ML-๐๓๘, ST-ML-๐๓๘, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-SS-๐๑๔L, ST-SS-๐๑๔L,  
ST-SS-๐๑๔N, ST-SS-๐๑๔O, ST-SS-๐๑๔P, ST-SS-๐๑๔E, ST-SS-๐๑๔F, ST-SS-๐๑๔G, ST-  
SS-๐๑๔H..... จำนวน .....๑๘..... แผ่น และแผนผังที่รูปตัดของโครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....  
หมายเลข .....สขป.๑๓.๑๒-๕๓/๒๕๖๑..... จำนวน .....๑..... แผ่น รวมจำนวน .....๑๙..... แผ่น ซึ่งแบบท้ายหนังสือ  
อนุญาตฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ด้วย โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนต่ำสุดของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (๔+๕.๕๕๐.....  
เมตร รพท.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า .....๑.๕๐..... เมตร

๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาถึงศูนย์กลางเสา) กว้างไม่น้อยกว่า  
.....๓.๐๐..... เมตร การถมดินคอสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นนอกพื้นที่ถมดิน

ในเขตคันคลอง ขนคลอง เป็นอันขาด  
โดยมี .....นายชัยชาญ สุทธิกานต์..... เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ  
และคำนวณ ในอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท .....สามัญวิศวกร..... สาขา .....โยธา.....  
ตามใบอนุญาตทะเบียน .....สย.๓๒๒๒..... วันหมดอายุ .....๕ กันยายน ๒๕๖๕..... และมี .....ผู้ควบคุมการก่อสร้าง.....  
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ในอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภท .....ภาคีวิศวกร..... สาขา .....โยธา.....  
ตามใบอนุญาตทะเบียน .....ภย.๖๕๕๔..... วันหมดอายุ .....๒๑ เมษายน ๒๕๖๖..... ผู้ควบคุมงานและผู้ควบคุม  
ใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ

(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)

# คู่มือฉบับ

พ.ย. ๓๗

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ  
โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก  
ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเขตชลประทานในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพาน .....ก่อนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง  
แจ้งให้ผู้อำนวยการโครงการ ..... ส่วนและบำรุงรักษานครปฐม.....ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้  
ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

สะพาน .....ก่อนกรีตเสริมเหล็ก..... ที่อนุญาตให้สร้างนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดทำ  
นาช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ  
ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้างเพื่อทำการก่อสร้างสะพานกั้น  
ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไม่มาติดขัดมากใด หากสะพานหรือสิ่งกีดขวางการจราจร  
และทำให้ผู้อื่นหรือเรือ - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี  
ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพาน .....ก่อนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบาง  
ใหญ่-กาญจนบุรี ...บริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องสร้างให้แล้วเสร็จ  
ภายใน ระยะเวลากำหนดที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวง  
พิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันถัดจากวันที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนามใน  
หนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางการตามอำนาจความสะดวกแก่ยานพาหนะ  
และแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง  
ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๖ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาชีพวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม  
พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิจะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก  
ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รั้วย้ายเพื่อให้  
เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกร้อง  
ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้มีชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดรบกวน  
ขณะอยู่ต่อไปในทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลอง หรือจุดทำลายที่ดินขนคลอง เขตคันคลอง  
ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนใดของสะพาน ...ก่อนกรีตเสริมเหล็ก....  
นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้  
ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจจับกุม ทรัพย์สินหรือถอน และหรือให้ใช้ค่าเสียหายแก่กรม  
ชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองของกรมชลประทาน  
บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อให้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบซึ่งผู้รับใช้ที่ดิน  
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)  
๑๘ ต.ก. ๒๕๕๗

## สำเนาถูกต้อง

# คู่มือฉบับ

พ.ย. ๓๗

ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัย  
ของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับอนุญาต  
ทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น กับจะยกอาเปรียบ  
แห่งอื่นเวลาตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นข้อได้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนรั้วและเก็บวัสดุต่างๆ ที่ไม่ใช้ขึ้น  
จากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลองทันที ในกรณีสะพาน  
รับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งขีดความสามารถของสะพานให้เห็นชัดเจนทั้งทางด้านของสะพาน

ในกรณีหลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความ  
ไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความ  
เหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะ  
เรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทาน  
มีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และที่ที่ดินได้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน  
กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....ก่อนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ..... ปี  
ตามวันที่ได้รับทราบแบบร่างที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการใช้ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณา  
อนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุ .....บริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย..... เพื่อก่อสร้างโครงการทาง  
หลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

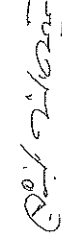
หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุ  
หนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานสิทธิ  
ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามให้เป็นที่พอใจเมื่อสิ้นข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้  
กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ในวันที่ ผู้รับอนุญาตจะยกเลิกกำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาต  
ฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อได้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพาน .....ก่อนกรีตเสริมเหล็ก.....  
ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนคลอง  
เขตคันคลอง และที่ที่ดินได้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาต  
เพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่  
กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินคันคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต .....คลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย.....  
เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการจังหวัด .....นครปฐม..... แล้ว ตามหนังสือที่  
.....กค ๐๓๑๑๔๘/๑๒๕๕๓..... ลงวันที่ .....๙..... เดือน .....สิงหาคม..... พ.ศ. ....๒๕๖๒.....

## สำเนาถูกต้อง

  
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)

# คู่ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ก่อนลงนามในหนังสืออนุญาตผู้รับอนุญาตได้ชำระค่าทดแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ราชพัสดุเป็นเงิน  
บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจแบบเป็นเงิน บาท (.....) ค่าธรรมเนียม  
การรังวัดเป็นเงิน บาท (.....) ให้กับกรมธนารักษ์ (โดยสำนักงานราชพัสดุ) เดือน .....

แล้ว ตามใบเสร็จรับเงินเลขที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... ที่มอบท้าย  
เพื่อสาธารณประโยชน์ตามบันทึกคำยินยอม ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต ..... เป็นที่สาธารณประโยชน์  
อำนาจการดูแลเป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พุทธศักราช ๒๔๕๗ ซึ่งผู้รับอนุญาตได้รับความ  
เห็นชอบจาก ..... แล้ว ตามหนังสือที่ ..... ลงวันที่ .....

..... หรือตามพระราชบัญญัติสภาพดินแดน และองค์การบริหาร  
ส่วนตำบล พ.ศ. ๒๔๗๗ ตามหนังสือขององค์การบริหารส่วนตำบล ..... ที่ .....  
ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย  
พุทธศักราช ๒๔๕๖ กรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งสิ่งต่าง ๆ ตามใบอนุญาต  
เลขที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

ในการนี้เป็นที่ดินของรัฐประเภทอื่นซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลใช้ประโยชน์ของกรมชลประทาน  
ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายของส่วนราชการนั้น ตามหนังสือของ ..... พ.ศ. ....  
ที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน .....

ลงชื่อ ..... เจ้าพนักงานผู้อนุญาต

(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

ข้าพเจ้าได้อ่าน และเข้าใจข้อความ รายละเอียดของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ดีแล้ว และขอรับรองว่า  
จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมชลประทานโดยเคร่งครัดทุกประการ

ลงชื่อ ..... ผู้รับอนุญาต

(นายชัยวิทย์ ศิริรัตนยากร)

ผู้อำนวยการเขื่อนลพบุรี กรมชลประทาน

อธิบดีกรมชลประทาน

สำเนาถูกต้อง

.....

(นายเลขาฯ)

# คู่ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

เงื่อนไขเพิ่มเติมแนบท้ายหนังสืออนุญาต ที่ สนฐ ๑๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒

ให้กรมชลประทานสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน ๒๔)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗ และมาตรา ๒๖ แห่งเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๑๒) พุทธศักราช ๒๕๕๗ กรมชลประทานเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขให้จําเกี่ยวกับงานชลประทานหลวงในหนังสืออนุญาต ..... ให้สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐๖วา - ๕๕๖วา กรม.ที่ ๗๗๗๐๐..... คู่มือสัญญาจ้างลงพิมพ์เพิ่มเติมเงื่อนไข และถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตดังกล่าวข้างต้นดังต่อไปนี้ คือ

ข้อ ๑ ห้ามกรมชลประทานเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ที่ดิน ถ้าจะเปลี่ยนแปลงต้องขออนุญาต และได้รับอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้ หากฝ่าฝืนกรมชลประทานมีสิทธิออกคำสั่งสัญญา และหรือเรียกค่าปรับ หรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่กรมชลประทานกำหนด

ข้อ ๒ หากกรมชลประทานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริเวณ ..... คลองส่งน้ำสาย ๑๐๖วา - ๕๕๖วา กม. ๗๗๗๐๐..... ด้วยประการใดๆ เป็นเหตุให้กรมชลประทานไม่อาจได้รับผลประโยชน์ตามสัญญา กรมชลประทานจะเรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ จากกรมชลประทานมิได้

ข้อ ๓ กรมชลประทานยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับความเสียหายในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลากรของกรมชลประทานหรือกรมชลประทาน หรือบุคคลภายนอก รวมทั้งชุมชนที่ได้รับความสะดวกไม่เสียหายไม่ว่าระหว่างการก่อสร้างหรือระหว่างการใช้งานตามโครงการ และตลอดอายุการใช้งานของสะพาน หากกรมชลประทานถูกเรียกหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือต้องชดเชยค่าเสียหายไป ไม่ว่าใด กรมชลประทานจะต้องเข้าร่วมกับกรมชลประทานในการแก้ไขข้อร้องเรียน หรือแก้ต่างด้วยค่าใช้จ่ายของกรมชลประทานทั้งนี้รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่กรมชลประทานในกรณีที่กรมชลประทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นจนเต็มจำนวน

ข้อ ๔ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากเกิดความเสียหายขึ้นกับอาคารชลประทานซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการชลประทาน โดยกรมชลประทานสามารถเข้าดำเนินการซ่อมแซม แก้ไข ปรับปรุง ได้โดยไม่ต้องรอกระบวนการตรวจพิสูจน์หลักฐานหาผู้กระทำผิดแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กรมชลประทานจะยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดแก่กรมชลประทาน

ข้อ ๕ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เหตุสุดวิสัย หรือจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หากกรมชลประทานจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีอำนาจดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องโดยไม่ได้แจ้งให้กรมชลประทานทราบล่วงหน้าและกรมชลประทานจะเรียกหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยจากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น

ข้อ ๖ กรมชลประทานยินยอมรับเป็นผู้เสี่ยงภัยเอง กรมชลประทานไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นต่ออาคารและทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างของกรมชลประทานตามสัญญา

สำเนาถูกต้อง

.....

(นายเลขาฯ)

# ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญาตให้...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...  
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๕

ที่...สนฐ... / ๒๕๖๒  
โครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...  
วันที่...๓๐...เดือน...สิงหาคม...พ.ศ. ๒๕๖๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง  
พุทธศักราช ๒๔๘๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗  
นาย...วิรัตน์ เจริญ...ตำแหน่ง...ผู้อำนวยการโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...  
เป็นเจ้าพนักงาน ได้ออกหนังสืออนุญาตฉบับนี้ให้แก่...กรมทางหลวง  
โดย...นายชัยวิทย์ ศิริตันยารักษ์...ตำแหน่ง...ผู้อำนวยการโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...  
สัญญา...ไทย...เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือขอรับ...ที่ คค ๖๖๐๘๘/ส.๓(๕๖-๖๒)/๑๐๓๕๖  
ลงวันที่...๑๓...เดือน...ธันวาคม...พ.ศ. ๒๕๖๒...ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่...  
ชอย...ถนน...ตำบล/แขวง...อำเภอ/เขต...เมืองนครปฐม...  
จังหวัด...นครปฐม...เพื่อเป็น...หลักฐานว่าได้อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน...คอนกรีตเสริมเหล็ก...  
ชุดต่อกลางจะยึดเข้า/ไม่ได้ ข้ามทางน้ำชลประทาน...คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่ามา - บางแก้ว...  
กิโลเมตรที่...๗+๔๐๐...ในเขตพื้นที่หมู่ตำบล/แขวง...ท่าพระยา...อำเภอ/เขต...นครชัยศรี...จังหวัด...นครปฐม...  
โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน...คอนกรีตเสริมเหล็ก...ขนาดกว้างจากราง...  
...๑๕.๕๐...เมตร ทางเท้ารวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ...๑๑.๒๐...เมตร ยาว...๒๗๖.๗๗...เมตร  
ตามแบบแปลนแผนผังของ...แขวงทางหลวงนครปฐม...หมายเลข...ST-ML-๑๒๖, ST-SR-๐๓๐, ST-ML-๑๒๗...  
จำนวน...๖...แผ่น และแผนที่รูปตัดของโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...  
หมายเลข...สขป.๑๓.๑๒-๗๐/๒๕๖๑...จำนวน...๑...แผ่น รวมจำนวน...๗...แผ่น ซึ่งแนบท้ายหนังสือ  
อนุญาตฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ด้วย โดยเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนด้านสุดของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (+๖.๓๕๑...  
เมตร รทก.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า...๑.๕๐...เมตร  
๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาสองเสา) กว้างไม่น้อยกว่า...  
...๓๐.๐๐...เมตร การถมดินคลองสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นมาถม ห้ามขุดดิน

ในเขตคันคลอง ขานคลอง เป็นอันขาด  
โดยมี...นายชัยชาญ สุทธิภักดี...เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ  
และคำนวณ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท...สาขา...โยธา...  
ตามใบอนุญาตทะเบียน...สย.๓๒๒๒...วันหมดอายุ...๘ กันยายน ๒๕๖๕...และมี...สำนักงานโยธา...  
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภท...สาขา...โยธา...  
ตามใบอนุญาตทะเบียน...สย.๒๑๒๑...วันหมดอายุ...๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕...โดยมี...สำนักงานโยธา...  
ใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ

วส.ศบ.๒๕๖๒

(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์

# ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและชดเชยในค่าเสียหายในการแก้ไขผลกระทบและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ  
คลองส่งน้ำสาย ๑๐ ขวา - ๕ ซ้าย กม.ที่ ๗+๗๐๐... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวงรวมทั้งการ  
กระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม  
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๔ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ทำขึ้นในวันที่...๓๐...๑๓...  
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ  
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ที่กรมชลประทาน  
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ...ผู้อนุญาต  
(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ

ลงชื่อ...ผู้รับอนุญาต  
(นายชัยวิทย์ ศิริตันยารักษ์)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ...พยาน  
(นายวิรัตน์ เจริญ)

นายช่างโครงการ

ลงชื่อ...พยาน  
(นายอมรเทพ อิมพรประเสริฐ)

ผ.บ.ฝ่ายช่างโครงการ

สำเนาถูกต้อง

๒๕/๑๒/๖๕

(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์

ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น กับจะยกเอาประโยชน์แห่งสื่อนาตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนรั้วและเก็บวัสดุต่างๆ ที่มิใช้ขึ้นจากทางน้ำชลประทาน และนำเอาไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลองทันที ในการมีสะพานรับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งข้อความตามที่กำหนดขึ้นให้เห็นชัดเจนทั้งสองด้านของสะพาน

ในกรณีหลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะเรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และทำให้คืนให้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

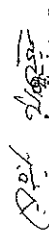
ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ..... ปี ตามบันทึกที่กรมชลประทานออกให้สำหรับที่ดินและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้ที่ดินของกรมธรรม์ที่พิจารณาอนุญาตให้กรมชลประทานใช้ที่ราชพัสดุ .....บริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว... เพื่อก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุหนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน กรมชลประทานลงมติให้ที่ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแบบแปลนไปแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ทันที ที่ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำเอาออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานตามคลอง เขตคันคลอง และที่ที่ดินให้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขซึ่งกรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาตเพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินเหนืออนุญาต .....คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับความเห็นชอบหรืออนุญาตจากกรมธรรม์ผู้ว่าราชการจังหวัด ...นครปฐม... แล้วตามหนังสือที่ .....กค ๐๓๑๑.๑๘/๑๐๑๗๐..... ลงวันที่ ...๒๔.... เดือน .....กรกฎาคม.....

  
(นายเจริญศักดิ์ หรือ ยะประตัญญ์)  
ว.ค.บ.นครปฐม

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการถูกลอกตามแบบโดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อให้มีความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการถูกลอกทางน้ำชลประทานไม่โอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเสาคอมม่อนคู่กันตอกลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวรางเหล็ก กับให้ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกันศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้องแจ้งให้ผู้ช่วยการโครงการ .....ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม..... ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้างเพื่อการก่อสร้างสะพานที่ดี ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือรั้วนั้นรั้วเกิดการชำรุดและทำให้ผู้อื่นหรือเรือ - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี .....บริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันตั้งจากวันที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนามในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางสาธารณะ อันว่าความสะดวกแก่ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้างตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาชีพวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิจะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกเงินค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้ให้ชุดพุดโทรม และจะไม่ทิ้งสิ่งใดหรือขยะมูลฝอยลงไปในทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือชุดทำทางที่ดินชานคลอง เขตคันคลอง ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าหากมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนใดของสะพาน .....คอนกรีตเสริมเหล็ก... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และเพิกถอนหนังสือแจ้งการชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องให้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองผู้รับอนุญาต (ทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง) บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร

# ฉบับ ๔

ผ.ย. ๓๗

ก่อนลงนามในหนังสืออนุญาตได้รับอนุญาตได้ชำระค่าทดแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ราชพัสดุเป็นเงิน บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจฉบับเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจฉบับเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ให้กับกรมธนารักษ์ (โดยสำนักงานราชพัสดุ) แล้ว ตามใบเสร็จรับเงินเลขที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... และได้รับอนุญาตได้บันทึกคำยินยอมยกกรรมสิทธิ์และพยานที่ก่อสร้างให้แก่กระทรวงการคลัง และผู้รับอนุญาตได้รับอนุญาตได้บันทึกคำยินยอม ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... ที่แนบท้ายเอกสารขอประโยชน์ตามบันทึกคำยินยอม

กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต ..... เป็นที่สาธารณประโยชน์ อำนาจการดูแลเป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พุทธศักราช ๒๔๕๗ ซึ่งผู้รับอนุญาตได้รับความเห็นชอบจาก ..... แล้ว ตามหนังสือที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... หรือตามพระราชบัญญัติสถาปนา และองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. ๒๕๓๗ ตามหนังสือขององค์การบริหารส่วนตำบล ..... ที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๕๖ กรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามใบอนุญาตเลขที่ ..... ลงวันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

ในการนี้เป็นที่ตั้งของรั้วประเภทที่.....ซึ่งอยู่ในความครอบครองและใช้ประโยชน์ของกรมชลประทาน ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายของส่วนราชการนั้น ตามหนังสือของ ..... พ.ศ. .... ลงวันที่ ..... เดือน .....

ลงชื่อ ..... เจ้าพนักงานอนุญาต

(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการสร้างและบำรุงรักษากรมชลประทาน

ข้าพเจ้าได้อ่าน และเข้าใจข้อความ รายละเอียดของหนังสืออนุญาตฉบับนี้แล้ว และขอรับรองว่า จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมชลประทานโดยเคร่งครัดทุกประการ

## สำเนาอนุญาต

ลงชื่อ ..... ผู้รับอนุญาต  
(นายชัยวิทย์ ศิริรัตนกรณ) (นายชัยวิทย์ ศิริรัตนกรณ) ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมชลประทาน  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมชลประทาน

ว.ค.บ.นครปฐม

# ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

เสนอให้เพิ่มเติมแนบท้ายหนังสืออนุญาต ที่ สนร ๑๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๓๐ ต.ค. ๖๒

ให้กรมชลประทานสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน ๒๕)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗ และมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๕๓๗ กรมชลประทานเห็นควรเพิ่มเติมเงื่อนไขที่จำเป็นเกี่ยวกับงานชลประทานลงในหนังสืออนุญาต .... ให้สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... คู่มือการก่อสร้างฝายตกलगเพิ่มเดิมเงื่อนไข และถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตดังกล่าวข้างต้นดังต่อไปนี้ คือ

ข้อ ๑ ห้ามกรมชลประทานเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ที่ดิน ถ้าจะเปลี่ยนแปลงต้องขออนุญาต และได้รับอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้ หากฝ่าฝืนกรมชลประทานมีสิทธิออกเลิกสัญญา และหรือเรียกค่าปรับ หรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่กรมธนารักษ์กำหนด

ข้อ ๒ หากกรมชลประทานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริเวณ ..... คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... ด้วยประการใด ๆ เป็นเหตุให้กรมชลประทานไม่อาจได้รับผลประโยชน์ตามสัญญา กรมชลประทานจะเรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๓ กรมชลประทานยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับความเสียหายในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมชลประทานหรือกรมชลประทาน หรือบุคคลภายนอกกรมชลประทาน ที่ได้รับความเสียหายในระหว่างการทำงานก่อสร้างหรือระหว่างการเดินทางไปปฏิบัติงาน และตลอดอายุการใช้งานของสะพาน หากกรมชลประทานถูกเรียกหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างไรก็ตาม กรมชลประทานจะต้องเข้าร่วมกับกรมชลประทานในการแก้ข้อร้องเรียน หรือโต้แย้งด้วยค่าใช้จ่ายของกรมชลประทานทั้งสิ้น รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่กรมชลประทานในกรณีที่มีการชลประทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นจนเต็มจำนวน

ข้อ ๔ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากเกิดความเสียหายขึ้นกับอาคารชลประทานซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการชลประทาน โดยกรมชลประทานสามารถเข้าดำเนินการซ่อมแซม แก้ไข ปรับปรุง ได้โดยมิต้องรอกระบวนการตรวจพิสูจน์หลักฐานหาผู้กระทำผิดแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กรมชลประทานยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดแก่กรมชลประทาน

ข้อ ๕ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เหตุสุดวิสัย หรือจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หากกรมชลประทานจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับอาคารชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีอำนาจดำเนินการได้ในทันทีที่ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้กรมชลประทานทราบล่วงหน้าและกรมชลประทานจะเรียกหรือฟ้องค่าเสียหายหรือเรียกค่าเสียหายต่อกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น

ข้อ ๖ กรมชลประทานยินยอมรับเป็นผู้เสียหายเอง กรมชลประทานไม่ต้องรับผิดชอบค่าเสียหายต่อผู้เสียหาย (ผู้เสียหาย) เกิดขึ้นต่ออาคารและทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างของกรมชลประทานตามสัญญา

ว.ค.บ.นครปฐม

๒๕๖๒

# คู่มือ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๓ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขสภาพและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ  
.....คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวง  
รวมทั้งการกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๔ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม  
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ให้ใช้บังคับวันที่ ๓๐ ส.ค. ๒๕๒๒  
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ  
หากมีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับที่กรมชลประทาน  
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ..... ผู้อนุญาต  
(นายวิรัตน์ เสนอบ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

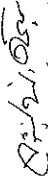
ลงชื่อ ..... ผู้รับอนุญาต  
(นายชัยวิทย์ ศิริตตยารักษ์)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายวิรัตน์ ยงสมบูรณ์)  
นายช่างโครงการฯ

ลงชื่อ ..... พยาน  
(นายอุดมเทพ อินทผาเสฐ์)  
นายช่างโยธาชำนาญงาน

สำเนาถูกต้อง

  
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)  
ว.ค.ค.นครปฐม



ภาคผนวก ค  
เอกสารการประชุมหารือ

สรุปหารือมาตรการฯ วันจันทร์ที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2566

ณ ห้องประชุมสำนักงานโครงการ O&M

รายงานการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี

วันจันทร์ที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสำนักงานโครงการ O&M โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (กรมทางหลวง)

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| ๑. นางสาวอนिता วิษณุโรจน์  | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ<br>กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน |
| ๒. นายกวินวัชร กองทอง      | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ<br>กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง                   |
| ๓. นายศวิสกร เทียงธรรม     | ช่างควบคุมงาน<br>กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง                          |
| ๔. นางสาวชนิดาภา วงษ์ประไพ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ<br>กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน |
| ๕. นางสาวสิริมา เสรีวัฒนา  | นักวิชาการสิ่งแวดล้อม<br>กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน              |

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| ๑. นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ | ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม |
|-----------------------------|-----------------------------|

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง)

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| ๑. นายวัลลภ แสงผล       | ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน                   |
| ๒. นายสมหมาย ชื้อสัตย์  | ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม        |
| ๓. นางสาวธนพร ทองบุญยัง | ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม |
| ๔. นางสาวชนิษฐา พุทธร   | วิศวกรสำนักงาน                                   |

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๐๐ น.

นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ (ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม) นำเสนอรายละเอียดข้อมูลโครงการ และมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M)

ที่ประชุมได้หารือกันเกี่ยวกับรายละเอียดข้อมูลโครงการ และมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ด้านเก็บค่าผ่านทาง ๘ แห่ง จากเดิมที่กำหนดใน EIA ออกแบบเป็นช่องทางแบบเงินสด (MTC) และแบบอัตโนมัติ (ETC) ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงโดยเพิ่มช่องทางทั้งแบบเงินสด (MTC) แบบอัตโนมัติ (ETC) และแบบไร้ไม้กั้น (M-Flow) ทำให้จำนวนช่องจราจรบริเวณด้านลดลง แต่ยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ
๒. มีการเปลี่ยนชื่อด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี เป็นด้านสี่พระทอง
๓. งาน O&M จะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง GRC สูง ๒ เมตร เพื่อลดผลกระทบในระยะดำเนินการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

พื้นที่ดำเนินการ	ช่วงกม.ที่ติดตั้ง	ความยาว (เมตร)
๑. หมู่บ้านธนาภรณ์	ยกเลิกเนื่องจากมีพื้นที่ไม่เพียงพอ	-
๒. บ้านพักอาศัย LT (เพิ่มจาก EIA)	๐+๓๖๕ ถึง ๐+๔๖๕ LT	๑๐๐
๓. ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ	๑+๔๐๐ ถึง ๑+๗๕๐ LT	๓๕๐
๔. หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	๑+๔๐๐ ถึง ๑+๗๘๐ RT	๓๘๐
๕. หมู่บ้านศิขาร	๒+๒๕๐ ถึง ๒+๖๓๐ LT	๓๘๐
๖. บ้านพักอาศัย RT (เพิ่มจาก EIA)	๒+๕๓๓ ถึง ๒+๗๔๓ RT	๒๑๐
๗. วัดบ้านทุ่งน้อย	๓๖+๐๐๐ ถึง ๓๖+๔๓๐ LT	๔๓๐
๘. หมู่บ้านจันทรวงศ์	๓๗+๑๗๕ ถึง ๓๗+๕๗๕ LT	๔๐๐

#### ๔. การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

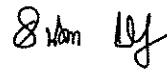
- โครงการตอน ๑ - ๒๓ ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี กำหนดให้ปลูกไม้ยืนต้น ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ระยะห่างระหว่างต้น ๗ เมตร และปลูกไม้ทรงพุ่ม เช่น ต้นชิงแดง ต้นพลับพลึงทอง ต้นไทรยอดทอง ระหว่างไม้ยืนต้น ห่างกันทุก ๑ เมตร ทั้ง ๒ ฝั่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (ไม้ยืนต้น ๒๗,๔๓๐ ต้น ไม้พุ่ม ๑๖๔,๕๖๘ ต้น)
- โครงการตอน ๒๔ - ๒๕ ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ กำหนดให้ปลูกไม้ยืนต้น (กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร และหางนกยูง) ข้างละ ๔ แถวสลับฟันปลา
- สัญญา O&M ระบุให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการออกแบบและจัดภูมิทัศน์ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดในรายงาน EIA แต่แบบแนะนำของงาน O&M มีการเสนอแนะให้ปลูกไม้ยืนต้นระยะห่าง ๑๐ เมตร และสลับไม้พุ่มจำนวน ๖ ต้น ชนิดพันธุ์ที่แนะนำ ได้แก่ ราชพฤกษ์ ตีนเป็ดน้ำ ชี้เหล็ก ทรงบาดาล ประดู่สงขลา อินทนิลน้ำ อโศกอินเดีย ชมพูพันธุ์ทิพย์
- งาน O&M จะพิจารณาปรับปรุงแบบการปลูกต้นไม้ ให้สอดคล้องตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี คือ ปลูกไม้ยืนต้น ระยะห่างระหว่างต้น ๗ เมตร และปลูกไม้ทรงพุ่ม ระหว่างไม้ยืนต้น ห่างกันทุก ๑ เมตร และสำหรับตอน ๒๔ - ๒๕ ซึ่งมีพื้นที่เขตทางเหลือไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถปลูกไม้ยืนต้นข้างละ ๔ แถวสลับฟันปลา ตามที่กำหนดในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำได้ จะพิจารณาปลูกในรูปแบบเดียวกับตอน ๑ - ๒๓

๕. รายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระหว่างก่อสร้าง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างตอน ๒๕ แต่ในปัจจุบันงาน O&M อยู่ระหว่างการปรับถมพื้นที่ เพื่อเตรียมก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสี่พระทอง อย่างไรก็ตาม หากพบว่ามีผลกระทบในบริเวณดังกล่าว จะต้องพิจารณาดำเนินการตามมาตรการต่อไป ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีแผนจะดำเนินการตรวจวัดเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดาอีกครั้งในช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ โดยจะประสานงานกับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพื่อวางแผนการตรวจวัดให้สอดคล้องกับกิจกรรมก่อสร้างที่จะดำเนินการต่อไป
๖. ในการลงตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละครั้ง ให้บริษัทที่ปรึกษาของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประสานงานกับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อลงพื้นที่ร่วมกัน

ปิดประชุมเวลา ๑๕.๐๐ น.



(นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ)  
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม  
ผู้จดยางานการประชุม



(นางสาวธนิศา วิษณุโรจน์)  
กรรมการและเลขานุการ  
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

สรุปหรือมาตรการฯ วันอังคารที่ 6 มิถุนายน พ.ศ.2566  
ณ ห้องประชุมสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1

รายงานการประชุม  
เพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี  
วันอังคารที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เวลา 09.30-11.00 น.  
ณ ห้องประชุมสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ตอน 1)

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (กรมทางหลวง)

สำนักก่อสร้างสะพาน

1.	นายธีรพันธ์	ภูมิรัตนประพิณ	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
2.	นายพนอด	อัศรธรรมวุฒิ	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1
3.	นายชัยยะ	พลอยมณี	ช่างควบคุมงาน โครงการฯ ตอน 1
4.	นายวิทยา	นาระริน	ช่างควบคุมงาน โครงการฯ ตอน 1

สำนักก่อสร้างทางที่ 1

1.	นายจำรัส	ดำรงคพานิช	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
2.	นายพนรัตน์	รัตนสิริ	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 9
3.	นายชำนาญ	รุจิรเมธา	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11
4.	นายพยุร	เทียนทอง	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
5.	นายวิชณุกต์	ศรีเชษฐา	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16
6.	นายอิทธิพล	แก้วบัวดี	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 19
7.	นายวรวัฒน์	ยงสมบูรณ์	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24
8.	นายวีระวัฒน์	ล้ำเลิศ	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2
9.	นายเฉลย	ยงเยี่ยงพันธุ์	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3
10.	นายพัชรพงศ์	เย็นชุ่ม	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 4
11.	นายนิธิพัฒน์	รุมฉิมพลี	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11
12.	นายรังสรรค์	ต้นยา	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
13.	นายรัฐพล	อินทร์มัน	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
14.	นายอมรเทพ	อินทรประเสริฐ	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24

สำนักแผนงาน

1.	นางสาวธนิดา	วิชญานุโรจน์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
2.	นางสาวชนิดาภา	วงศ์ประไพ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ

## รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษา บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด)

1. นางรังษิยา	กมลพนัส	ผู้จัดการโครงการ
2. นางสาวพิศสมร	เหลื่องทองคำ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
3. นายดนุสรณ์	พงษ์แสงจันทร์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
4. นางสาวพิมพ์พรณ	ปัดไธสง	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

เริ่มประชุม เวลา 09.30 น.

ที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการฯ ต้องนำไปปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเน้นประเด็นมาตรการที่สำคัญ ซึ่งแจ้งและหารือร่วมกันในที่ประชุม ดังนี้

1. สถานะโครงการ : การก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการแบ่งเป็น 25 ตอน ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 15 ตอน ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 5, 6, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23 และ 25 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 10 ตอน ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และ 24

2. การออกแบบ : โครงการฯ ตอน 12 มีการก่อสร้างทางลอด (Underpass Box) เพิ่มเติม จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม.40+100 ซึ่งผู้ใช้ทางตลอดดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่ทำนาบัว อย่างไรก็ตาม ทางลอดบริเวณดังกล่าวอาจพบปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน ซึ่งผู้ใช้ทางรับทราบปัญหาดังกล่าว

### 3. บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง :

- 3.1 โครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ไม่สามารถดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดัง และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวันตามที่มาตรการฯ กำหนดไว้ (ระหว่าง 08.00 - 17.00 น.) ได้ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และมีสภาพการจราจรหนาแน่น จึงได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 22.00 - 05.00 น.
- 3.2 การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการฯ ตอน 12 ในระยะที่ผ่านมา ทำให้ผิวทางถนนสาธารณะขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม บริเวณตำบลวังตะกู ชำรุดเสียหาย อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการซ่อมแซมแล้วเสร็จ
- 3.3 ปัจจุบันยังคงมีกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากตอม่อสะพาน บริเวณสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 12 โดยได้ดำเนินการถมวัสดุบริเวณด้านข้างลำน้ำ เพื่อก่อสร้าง แทนการสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของตะกอนดิน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ
- 3.4 กิจกรรมการปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างพื้นที่ส่วนบนแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นกิจกรรมสุดท้ายของงานก่อสร้าง

4. เครื่องจักร / อุปกรณ์ในการก่อสร้าง : กิจกรรมการตอกเสาเข็มของโครงการฯ ตอน 12 พบปัญหาเรื่องร้องเรียนด้านเสียง และความสั่นสะเทือน รวมทั้งพบว่ามีบ้านร้าวทั้งสิ้น 7 หลัง บริเวณชุมชนมาลัยแมน ปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จ จำนวน 2 หลัง และอยู่ระหว่างรอดำเนินการรวบรวมหลักฐานและผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ จำนวน 5 หลัง



5. การขนส่งวัสดุก่อสร้าง / รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง / ยานพาหนะต่างๆ :

- 5.1 โครงการก่อสร้างทุกตอนมีการล้างล้อของยานพาหนะภายในพื้นที่ก่อสร้างก่อนออกสู่ถนนสาธารณะ
- 5.2 เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างมีการใช้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของเอกชนในพื้นที่ จึงไม่สามารถติดป้ายบอกชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ บริเวณรถขนส่งวัสดุก่อสร้างได้
- 5.3 มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งวัสดุในโครงการฯ ตอน 11 จาก ทล.3036 เป็น ทล.375 และตอน 16 จาก นร.3012 เป็น รบ.3011 และ กจ.3096

6. บ้านพักคนงาน/สำนักงานโครงการ/โรงซ่อมบำรุง

- 6.1 ปัจจุบันบ้านพักคนงานตอน 7 มีการรื้อถอนแล้ว แต่ยังไม่มีการปรับถมพื้นที่

7. สาธารณูปโภค : บริเวณที่ยังอยู่ระหว่างรอการรื้อย้ายสาธารณูปโภคซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ มีดังนี้

- 7.1 โครงการฯ ตอน 1 อยู่ระหว่างรอการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณใต้สถานีรถไฟสายสีม่วง สถานีบางใหญ่
- 7.2 โครงการฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงระบบประปาบริเวณถนนแก้วอินทร์
- 7.3 โครงการฯ ตอน 12 อยู่ระหว่างรอการย้ายสายไฟฟ้าลงดิน บริเวณทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน)
- 7.4 โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างรอการย้ายสายไฟฟ้าลงดิน

8. ประเด็นเพิ่มเติมอื่นๆ

- 8.1 ให้บริษัทที่ปรึกษาจัดทำเอกสารต่างๆ ส่งมอบให้แก่โครงการก่อสร้าง / ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดังนี้
  - (1) รายชื่อยาสามัญ และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น ที่จำเป็น สำหรับใช้ภายในสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง
  - (2) รายชื่อสัตว์ป่าที่สำคัญที่พบในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
  - (3) รายชื่อแหล่งโบราณคดี และโบราณสถาน บริเวณแนวเส้นทางโครงการ
- 8.2 มีข้อห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับในกรณีที่มีการเปิดใช้เส้นทางแล้ว อาจทำให้มีการโยนขยะ หรือสิ่งของลงจากทางยกระดับลงสู่พื้นที่ด้านล่าง โดยเฉพาะบริเวณ กม.7+400 และบริเวณ สะพานข้ามคลองประปา จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการติดตั้งแผ่นป้องกันของหล่นเพิ่มเติม จึงขอให้ที่ปรึกษาลงสำรวจพื้นที่โครงการในบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติม
- 8.3 มีข้อห่วงกังวลจากบ้านพักอาศัย บริเวณ กม.7+400 ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 3 ในด้านผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการเสนอแนะให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม จึงขอให้ที่ปรึกษาลงสำรวจพื้นที่โครงการเพื่อให้ข้อเสนอแนะในการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าว

เลิกประชุมเวลา 11.00 น.



ภาพที่ 1 บรรยายการหารือ  
ลงพื้นที่โครงการฯ ตอน 1, 2 และ 3 เวลา 13.00-14.30 น.



ภาพที่ 2 บรรยายการลงพื้นที่โครงการ ตอน 1, 2 และ 3

นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์  
ผู้จัดรายการประชุม

(นางสาวธนิศา วิชญาณุโรจน์)  
ผู้ตรวจรายการประชุม

ภาคผนวก ง  
ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566

**รายงานผลการวิเคราะห์**

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพหลโยธินจุฬินดา วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566  
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013  
 วิธีการวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่รายงาน : RPS2305013  
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/05/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>90</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	54.4	75.6	57.0	47.9	
12:00-13:00 น.	69.3	82.2	73.3	52.6	
13:00-14:00 น.	66.8	86.0	68.0	43.8	
14:00-15:00 น.	57.3	92.6	59.1	45.8	
15:00-16:00 น.	52.3	82.2	54.3	45.3	
16:00-17:00 น.	50.0	71.2	52.4	41.8	
17:00-18:00 น.	49.1	71.4	51.5	41.5	
18:00-19:00 น.	53.7	74.8	57.6	41.4	
19:00-20:00 น.	47.2	67.2	49.6	42.6	
20:00-21:00 น.	48.2	81.9	49.5	42.3	
21:00-22:00 น.	48.8	69.2	51.5	43.0	
22:00-23:00 น.	44.8	61.4	46.8	41.1	
23:00-24:00 น.	47.1	63.6	49.4	41.2	
00:00-01:00 น.	49.2	72.0	50.5	41.5	
01:00-02:00 น.	47.7	65.5	48.5	40.3	
02:00-03:00 น.	49.8	64.8	52.4	40.5	
03:00-04:00 น.	60.3	68.5	64.6	41.5	
04:00-05:00 น.	63.5	68.9	66.1	49.5	
05:00-06:00 น.	54.3	77.4	57.4	45.1	
06:00-07:00 น.	52.0	78.7	54.3	46.7	
07:00-08:00 น.	57.3	85.8	58.1	49.4	
08:00-09:00 น.	55.3	78.8	57.6	50.0	
09:00-10:00 น.	53.7	71.9	55.6	50.1	
10:00-11:00 น.	53.5	70.4	55.7	49.7	
L <sub>eq</sub> 24 hr		59.3			70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		59.2			85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		63.7			
L <sub>max</sub>		92.6			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		52.6			

หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป  
 \*\* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน  
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ..... ผู้จัดทำ : ..... ผู้รับรองผล : .....  
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิศิธร เหลืองทองคำ)

**รายงานผลการวิเคราะห์**

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพหลโยธินจุฬินดา วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566  
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013  
 วิธีการวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่รายงาน : RPS2305013  
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

24-26/05/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>90</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	56.6	87.2	58.0	47.7	
12:00-13:00 น.	54.3	76.1	56.3	49.2	
13:00-14:00 น.	56.0	85.1	56.2	47.5	
14:00-15:00 น.	52.0	77.8	53.7	45.7	
15:00-16:00 น.	52.2	82.0	54.1	42.5	
16:00-17:00 น.	49.9	74.7	51.5	43.0	
17:00-18:00 น.	54.1	85.7	54.5	43.7	
18:00-19:00 น.	55.0	80.7	56.3	46.6	
19:00-20:00 น.	48.5	64.7	51.0	44.2	
20:00-21:00 น.	47.6	67.9	49.9	42.2	
21:00-22:00 น.	52.3	80.1	53.4	42.6	
22:00-23:00 น.	48.4	69.1	50.8	42.4	
23:00-24:00 น.	44.6	70.2	46.0	38.4	
00:00-01:00 น.	47.7	68.2	49.8	40.2	
01:00-02:00 น.	48.3	66.5	50.5	41.2	
02:00-03:00 น.	51.3	80.6	54.8	41.2	
03:00-04:00 น.	55.3	66.0	60.2	41.8	
04:00-05:00 น.	58.7	67.0	62.4	43.8	
05:00-06:00 น.	49.5	76.5	52.5	43.7	
06:00-07:00 น.	63.9	84.2	67.2	45.1	
07:00-08:00 น.	67.5	85.1	68.1	49.3	
08:00-09:00 น.	60.2	78.1	63.4	50.5	
09:00-10:00 น.	54.7	76.2	57.4	49.2	
10:00-11:00 น.	55.1	78.1	58.3	46.1	
L <sub>eq</sub> 24 hr		57.6			70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		55.7			85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		63.1			
L <sub>max</sub>		87.2			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		50.5			

หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป  
 \*\* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน  
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ..... ผู้จัดทำ : ..... ผู้รับรองผล : .....  
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิศิธร เหลืองทองคำ)

**รายงานผลการวิเคราะห์**

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยคำสุจินดา  
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N  
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566  
 วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 วิธีวิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013  
 เลขที่รายงาน : RPS2305013  
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/05/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*	
11:00-12:00 น.	54.5	74.0	57.0	49.1	
12:00-13:00 น.	60.4	83.6	63.9	53.3	
13:00-14:00 น.	67.7	85.3	69.7	50.2	
14:00-15:00 น.	54.5	80.4	56.9	49.4	
15:00-16:00 น.	52.5	71.2	54.6	45.5	
16:00-17:00 น.	52.5	75.5	54.6	45.9	
17:00-18:00 น.	51.7	72.3	54.4	45.4	
18:00-19:00 น.	56.6	83.6	61.9	44.5	
19:00-20:00 น.	48.6	74.4	49.5	39.6	
20:00-21:00 น.	48.1	71.6	49.5	39.1	
21:00-22:00 น.	46.6	71.0	47.6	38.9	
22:00-23:00 น.	48.3	69.0	48.9	38.2	
23:00-24:00 น.	43.1	63.0	45.3	37.3	
00:00-01:00 น.	44.8	70.7	48.3	37.1	
01:00-02:00 น.	41.9	62.2	42.3	37.5	
02:00-03:00 น.	42.7	61.5	44.6	37.9	
03:00-04:00 น.	48.2	62.9	52.7	38.9	
04:00-05:00 น.	48.1	63.3	49.7	40.8	
05:00-06:00 น.	51.8	81.7	53.1	42.7	
06:00-07:00 น.	50.2	69.9	53.0	45.3	
07:00-08:00 น.	52.2	76.4	53.3	44.9	
08:00-09:00 น.	52.1	75.7	54.5	46.4	
09:00-10:00 น.	54.7	77.2	56.9	48.1	
10:00-11:00 น.	54.6	79.5	57.2	48.9	
L <sub>eq</sub> 24 hr		56.3		70 dB (A)*	
L <sub>eq</sub> 8 hr		59.8		85 dB (A)**	
L <sub>10h</sub>		58.0		-	
L <sub>max</sub>		85.3		115 dB (A)*	
L <sub>90</sub>		53.3		-	

หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานเสียงที่ห้ามเกิน  
 \*\* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ปฏิบัติงานได้รับเสียงดังต่อเนื่องระยะเวลาดำเนินการตามแผน  
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 26 มาตรา 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)  
 ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์  
 (นายปิยะพงษ์ พุ่มพวง) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

**รายงานผลการวิเคราะห์**

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยคำสุจินดา  
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N  
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566  
 วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 วิธีวิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013  
 เลขที่รายงาน : RPS2305013  
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/05/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*	
11:00-12:00 น.	55.5	84.1	58.4	48.0	
12:00-13:00 น.	50.6	70.6	52.9	43.1	
13:00-14:00 น.	52.4	69.3	54.9	47.0	
14:00-15:00 น.	50.7	70.3	53.2	44.9	
15:00-16:00 น.	53.1	80.5	55.4	46.2	
16:00-17:00 น.	52.9	73.9	55.4	46.9	
17:00-18:00 น.	51.3	76.1	53.8	41.6	
18:00-19:00 น.	49.8	73.0	51.8	42.0	
19:00-20:00 น.	50.0	79.8	51.1	42.7	
20:00-21:00 น.	44.9	73.8	47.4	38.9	
21:00-22:00 น.	47.0	73.0	50.0	39.3	
22:00-23:00 น.	48.6	68.0	51.8	41.7	
23:00-24:00 น.	47.3	66.2	48.1	39.1	
00:00-01:00 น.	49.9	66.3	50.1	38.9	
01:00-02:00 น.	50.6	66.3	52.4	38.0	
02:00-03:00 น.	51.7	67.7	55.3	38.1	
03:00-04:00 น.	57.3	69.1	63.2	37.9	
04:00-05:00 น.	56.7	68.9	62.6	40.3	
05:00-06:00 น.	49.2	78.0	51.4	42.3	
06:00-07:00 น.	53.6	80.2	56.5	43.7	
07:00-08:00 น.	52.5	81.5	54.6	43.5	
08:00-09:00 น.	53.3	75.8	55.5	48.1	
09:00-10:00 น.	54.3	79.5	56.1	46.8	
10:00-11:00 น.	54.7	82.2	55.9	45.7	
L <sub>eq</sub> 24 hr		52.6		70 dB (A)*	
L <sub>eq</sub> 8 hr		53.6		85 dB (A)**	
L <sub>10h</sub>		59.3		-	
L <sub>max</sub>		84.1		115 dB (A)*	
L <sub>90</sub>		48.1		-	

หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานเสียงที่ห้ามเกิน  
 \*\* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ปฏิบัติงานได้รับเสียงดังต่อเนื่องระยะเวลาดำเนินการตามแผน  
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 26 มาตรา 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)  
 ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์  
 (นายปิยะพงษ์ พุ่มพวง) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

# รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุจินดา  
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N  
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter  
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566  
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566  
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013  
เลขที่รายงาน : RPS2305013

28-29/05/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	54.8	78.1	58.6	44.3	
12:00-13:00 น.	54.4	74.2	58.7	41.9	
13:00-14:00 น.	49.3	66.3	52.3	42.3	
14:00-15:00 น.	50.8	73.8	53.3	42.4	
15:00-16:00 น.	52.6	77.2	54.2	40.3	
16:00-17:00 น.	48.1	78.3	50.3	39.4	
17:00-18:00 น.	50.0	73.9	52.0	41.8	
18:00-19:00 น.	54.3	76.6	55.6	43.9	
19:00-20:00 น.	49.5	74.9	50.9	43.2	
20:00-21:00 น.	53.8	78.6	56.6	45.7	
21:00-22:00 น.	47.2	69.5	49.1	42.0	
22:00-23:00 น.	48.4	71.7	51.7	43.4	
23:00-24:00 น.	48.2	70.7	51.1	42.3	
00:00-01:00 น.	53.0	63.8	56.0	46.3	
01:00-02:00 น.	51.2	65.9	56.2	42.5	
02:00-03:00 น.	47.5	81.9	47.8	39.7	
03:00-04:00 น.	57.5	67.8	61.9	48.1	
04:00-05:00 น.	61.2	68.4	64.1	54.9	
05:00-06:00 น.	54.3	81.2	57.0	51.2	
06:00-07:00 น.	51.5	80.9	53.6	48.2	
07:00-08:00 น.	62.1	86.1	68.2	52.4	
08:00-09:00 น.	54.0	81.1	55.9	46.9	
09:00-10:00 น.	52.3	73.2	54.3	46.2	
10:00-11:00 น.	55.8	84.9	56.3	47.8	
L <sub>eq</sub> 24 hr		54.7			70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		52.9			85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		61.3			-
L <sub>max</sub>		86.1			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		54.9			-

หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงต่อชั่วโมง  
\*\* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงต่อชั่วโมงสำหรับผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับเสียงโดยระยะของการทำงานในแต่ละวัน  
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ..... ผู้จัดทำ : ..... ผู้รับรองผล : .....  
(นายเปรมภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภากรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เทียมทองคำ)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566



### รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุรจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624435E 1525416N

วันที่วิเคราะห์ : 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 26-31 ตุลาคม พ.ศ.2566

วันที่ยานงานผล : 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

เลขที่วิเคราะห์ : 52310011

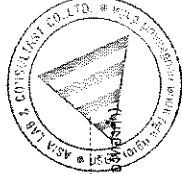
เลขที่รายงาน : RPS2310011

26-27/10/2566						
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	58.0	88.7	59.0	59.0	36.9	
12:00-13:00 น.	58.9	89.8	59.1	59.1	38.1	
13:00-14:00 น.	59.9	91.6	60.2	60.2	38.4	
14:00-15:00 น.	59.2	84.3	61.6	61.6	38.3	
15:00-16:00 น.	58.0	88.7	64.7	64.7	40.7	
16:00-17:00 น.	61.4	90.7	62.1	62.1	39.2	
17:00-18:00 น.	59.1	87.2	62.4	62.4	40.2	
18:00-19:00 น.	46.9	82.9	55.7	55.7	40.8	
19:00-20:00 น.	60.6	88.3	61.1	61.1	40.8	
20:00-21:00 น.	58.1	89.7	60.5	60.5	41.2	
21:00-22:00 น.	57.9	88.1	58.1	58.1	41.7	
22:00-23:00 น.	42.9	55.3	43.7	43.7	42.0	
23:00-24:00 น.	42.8	53.7	43.9	43.9	40.8	
00:00-01:00 น.	49.5	83.0	50.1	50.1	39.3	
01:00-02:00 น.	41.6	76.9	42.2	42.2	37.7	
02:00-03:00 น.	37.8	60.5	38.7	38.7	35.8	
03:00-04:00 น.	43.0	71.6	44.4	44.4	37.1	
04:00-05:00 น.	38.7	49.7	39.7	39.7	37.1	
05:00-06:00 น.	49.8	77.8	50.1	50.1	36.9	
06:00-07:00 น.	56.1	89.2	57.0	57.0	39.3	
07:00-08:00 น.	58.0	87.1	58.6	58.6	41.2	
08:00-09:00 น.	60.5	90.5	60.8	60.8	40.4	
09:00-10:00 น.	60.5	90.9	61.2	61.2	40.7	
10:00-11:00 น.	57.9	86.2	58.2	58.2	36.8	
L <sub>eq</sub> 24 hr		57.2				70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		59.6				85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		58.9				
L <sub>max</sub>		91.6				115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		42.0				

หมายเหตุ : \* ประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมเมื่อวันพุธที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

\*\* ประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมเมื่อวันพุธที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป สำหรับวัดระดับเสียงที่ต่อเนื่องกัน

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)



ผู้ตรวจวัด : ปิยะกุล ผู้จัดทำ : ปิยะกุล ผู้รับรองผล : ปิยะกุล  
(นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว)

### รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุรจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624435E 1525416N

วันที่วิเคราะห์ : 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 26-31 ตุลาคม พ.ศ.2566

วันที่ยานงานผล : 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

เลขที่วิเคราะห์ : 52310011

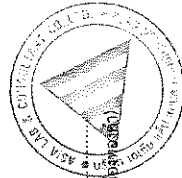
เลขที่รายงาน : RPS2310011

27-28/10/2566						
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	41.4	70.4	48.2	48.2	38.6	
12:00-13:00 น.	42.6	89.6	43.6	43.6	38.9	
13:00-14:00 น.	58.2	88.4	59.2	59.2	37.5	
14:00-15:00 น.	56.9	90.1	57.5	57.5	38.4	
15:00-16:00 น.	59.8	91.7	60.1	60.1	36.3	
16:00-17:00 น.	58.8	85.7	57.2	57.2	40.7	
17:00-18:00 น.	59.1	91.3	59.3	59.3	37.4	
18:00-19:00 น.	55.6	85.6	56.1	56.1	36.7	
19:00-20:00 น.	56.3	89.5	57.2	57.2	38.0	
20:00-21:00 น.	61.4	94.8	61.8	61.8	39.1	
21:00-22:00 น.	59.8	88.7	60.3	60.3	40.7	
22:00-23:00 น.	43.1	78.0	44.8	44.8	39.1	
23:00-24:00 น.	41.4	62.4	41.9	41.9	39.5	
00:00-01:00 น.	45.9	75.3	46.2	46.2	38.1	
01:00-02:00 น.	38.7	61.2	39.4	39.4	37.3	
02:00-03:00 น.	38.1	50.6	39.1	39.1	36.9	
03:00-04:00 น.	36.3	85.7	40.2	40.2	35.2	
04:00-05:00 น.	44.4	52.8	46.4	46.4	38.0	
05:00-06:00 น.	50.3	86.0	52.0	52.0	39.4	
06:00-07:00 น.	56.2	89.6	57.1	57.1	39.0	
07:00-08:00 น.	59.5	90.9	60.1	60.1	39.8	
08:00-09:00 น.	57.8	86.8	58.0	58.0	39.9	
09:00-10:00 น.	44.3	61.2	46.9	46.9	39.6	
10:00-11:00 น.	45.1	60.4	47.2	47.2	39.0	
L <sub>eq</sub> 24 hr		55.6				70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		56.1				85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		57.8				
L <sub>max</sub>		94.8				115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		40.7				

หมายเหตุ : \* ประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมเมื่อวันพุธที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

\*\* ประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมเมื่อวันพุธที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป สำหรับวัดระดับเสียงที่ต่อเนื่องกัน

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)



ผู้ตรวจวัด : ปิยะกุล ผู้จัดทำ : ปิยะกุล ผู้รับรองผล : ปิยะกุล  
(นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิภากรรณ ขอนแก้ว)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

สายทางใหญ่-กาญจนบุรี

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624435E 1525416N

วันที่วิเคราะห์ : 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405

อุปกรณ์ต่อเนื่อง : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 26-31 ตุลาคม พ.ศ.2566



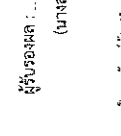
วันที่รายงานผล : 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

เลขที่วิเคราะห์ : S2310011

เลขที่รายงาน : RPS2310011

28-29/10/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	60.0	90.6	61.1	65.2	36.9
12:00-13:00 น.	64.0	92.1	65.2	68.8	36.8
13:00-14:00 น.	58.2	87.2	60.2	63.4	37.4
14:00-15:00 น.	56.4	90.6	60.0	60.0	36.6
15:00-16:00 น.	60.4	89.9	61.4	61.4	38.1
16:00-17:00 น.	59.6	90.9	60.1	60.1	36.8
17:00-18:00 น.	59.3	86.6	60.8	59.2	39.2
18:00-19:00 น.	57.6	96.2	59.2	59.2	38.9
19:00-20:00 น.	59.9	90.0	60.4	60.4	39.2
20:00-21:00 น.	55.5	87.8	56.2	56.2	42.4
21:00-22:00 น.	53.8	81.8	55.9	55.9	42.3
22:00-23:00 น.	42.6	67.9	42.9	43.0	41.3
23:00-24:00 น.	42.2	61.8	43.0	43.0	40.5
00:00-01:00 น.	40.8	76.5	41.2	41.2	38.3
01:00-02:00 น.	39.8	83.8	40.4	40.4	37.0
02:00-03:00 น.	36.6	73.7	39.4	39.4	36.5
03:00-04:00 น.	44.4	77.1	45.2	45.2	35.6
04:00-05:00 น.	39.5	75.8	40.1	40.1	36.5
05:00-06:00 น.	47.6	77.8	48.2	48.2	38.0
06:00-07:00 น.	55.7	88.3	56.2	56.2	39.3
07:00-08:00 น.	55.0	87.9	55.5	55.5	41.0
08:00-09:00 น.	58.6	90.8	58.8	58.8	41.2
09:00-10:00 น.	60.6	89.3	60.7	60.7	39.0
10:00-11:00 น.	58.8	87.4	60.1	60.1	38.2
L <sub>eq</sub> 24 hr		57.4			70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		59.2			85 dB (A)**
L <sub>90</sub>		58.7			-
L <sub>max</sub>		96.2			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		42.4			-

หมายเหตุ : \* ประกาศผลการประเมินค่าเสียงตามข้อกำหนด 15 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดฐานระดับเสียงคือ 30 dB  
\*\* ประกาศผลการประเมินค่าเสียงตามข้อกำหนด 15 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดฐานระดับเสียงคือ 30 dB  
(ประกาศฉบับราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย)  
ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)  
ผู้รับรองผล :  (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)  
(นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81

สายทางใหญ่-กาญจนบุรี

สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุจินดา

ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624435E 1525416N

วันที่วิเคราะห์ : 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405

อุปกรณ์ต่อเนื่อง : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 26-31 ตุลาคม พ.ศ.2566


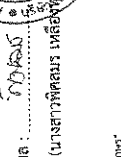
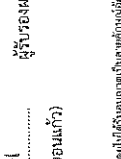
วันที่รายงานผล : 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

เลขที่วิเคราะห์ : S2310011

เลขที่รายงาน : RPS2310011

29-30/10/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	54.1	73.2	55.3	55.3	37.0
12:00-13:00 น.	62.2	93.0	63.1	63.1	35.7
13:00-14:00 น.	60.2	88.5	62.0	62.0	38.2
14:00-15:00 น.	59.7	90.9	60.3	60.3	37.8
15:00-16:00 น.	57.5	89.2	60.8	60.8	38.3
16:00-17:00 น.	59.1	91.3	61.1	61.1	39.5
17:00-18:00 น.	59.4	86.0	60.7	60.7	41.5
18:00-19:00 น.	61.8	97.8	61.9	61.9	40.7
19:00-20:00 น.	60.6	89.8	61.5	61.5	40.9
20:00-21:00 น.	61.7	90.7	62.0	62.0	41.6
21:00-22:00 น.	59.8	87.2	60.3	60.3	41.8
22:00-23:00 น.	44.0	74.6	44.3	44.3	41.7
23:00-24:00 น.	42.6	54.6	43.8	43.8	41.0
00:00-01:00 น.	43.0	88.1	43.6	43.6	40.8
01:00-02:00 น.	42.3	76.8	44.5	44.5	38.5
02:00-03:00 น.	37.8	50.0	38.8	38.8	36.1
03:00-04:00 น.	36.7	66.2	37.7	37.7	34.5
04:00-05:00 น.	37.9	47.8	40.2	40.2	35.6
05:00-06:00 น.	46.6	79.3	47.2	47.2	38.4
06:00-07:00 น.	56.6	90.1	58.0	58.0	39.9
07:00-08:00 น.	58.6	90.6	59.1	59.1	40.2
08:00-09:00 น.	57.8	85.6	58.0	58.0	40.1
09:00-10:00 น.	58.2	88.9	58.9	58.9	37.8
10:00-11:00 น.	51.9	82.4	52.1	52.1	37.8
L <sub>eq</sub> 24 hr		57.7			70 dB (A)*
L <sub>eq</sub> 8 hr		58.0			85 dB (A)**
L <sub>90</sub>		59.1			-
L <sub>max</sub>		97.8			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		41.8			-

หมายเหตุ : \* ประกาศผลการประเมินค่าเสียงตามข้อกำหนด 15 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดฐานระดับเสียงคือ 30 dB  
\*\* ประกาศผลการประเมินค่าเสียงตามข้อกำหนด 15 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดฐานระดับเสียงคือ 30 dB  
(ประกาศฉบับราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

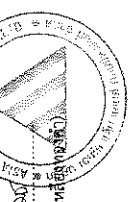
ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย)  
ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)  
ผู้รับรองผล :  (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)  
(นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)

**รายงานผลการวิเคราะห์**

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจรัสจินดา  
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624435E 1525416N  
 วันที่วิเคราะห์ : 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566  
 วันที่รายงานผล : 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2566  
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter  
 เลขที่วิเคราะห์ : S2310011  
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405  
 เลขที่รายงาน : RPS2310011  
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

30-31/10/2566					
Time	L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>max</sub>	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	Standard*
11:00-12:00 น.	58.6	91.2	59.2	37.4	
12:00-13:00 น.	59.8	90.9	60.2	37.6	
13:00-14:00 น.	57.1	84.0	58.1	39.7	
14:00-15:00 น.	58.4	89.9	59.3	38.9	
15:00-16:00 น.	57.2	88.4	57.6	38.8	
16:00-17:00 น.	51.7	81.9	52.5	37.5	
17:00-18:00 น.	58.3	90.7	59.1	41.9	
18:00-19:00 น.	58.5	91.2	59.6	41.2	
19:00-20:00 น.	59.7	90.8	59.9	40.2	
20:00-21:00 น.	57.8	89.7	58.6	41.0	
21:00-22:00 น.	60.1	86.7	61.0	40.7	
22:00-23:00 น.	56.1	89.1	57.3	40.9	
23:00-24:00 น.	43.7	69.8	45.5	42.3	
00:00-01:00 น.	41.3	57.4	42.2	39.3	
01:00-02:00 น.	39.3	63.0	40.0	37.8	
02:00-03:00 น.	37.8	50.6	38.7	36.5	
03:00-04:00 น.	37.0	46.9	38.1	36.2	
04:00-05:00 น.	38.1	64.0	38.6	35.8	
05:00-06:00 น.	44.9	78.3	45.6	36.8	
06:00-07:00 น.	45.0	75.3	45.5	38.2	
07:00-08:00 น.	61.6	90.0	61.8	37.9	
08:00-09:00 น.	57.6	84.7	58.0	37.9	
09:00-10:00 น.	55.2	88.3	56.1	38.1	
10:00-11:00 น.	60.1	90.4	60.2	37.5	
L <sub>eq</sub> 24 hr		56.8			70 dB (A)*
L <sub>max</sub> 8 hr		57.5			85 dB (A)**
L <sub>10</sub>		58.3			
L <sub>50</sub>		91.2			115 dB (A)*
L <sub>90</sub>		42.3			

หมายเหตุ : \* ประกาศนียบัตรการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2561) ซึ่งกำหนดมาตรฐานระดับเสียงไว้ไม่  
 \*\* ประกาศนียบัตรการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2561) ซึ่งกำหนดมาตรฐานระดับเสียงไว้ไม่  
 (ประกาศนียบัตรฉบับที่ 15 พ.ศ. 2561)

ผู้ตรวจวัด : ..... ผู้จัดทำ : ..... ผู้รับรอง : .....  
 (นายอภิรักษ์ มุ่งหมาย) (นางสาววิภากร ขอนแก้ว) (นางสาวสิริพร เหล็กน้อย)  


ภาคผนวก จ  
แบบสอบถามเศรษฐกิจ-สังคม

จ-1

แบบสอบถามผู้นำชุมชน

หมายเลขแบบสอบถาม.....  
 ผู้สัมภาษณ์.....  
 วันที่ตอบไป.....

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็น ของผู้นำชุมชน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

## โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-ภาณุพันธุ์

☐ Main Line

☐ Spur Line

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์.....คำปล  
บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....ตำบล  
อำเภอ.....จังหวัด.....นายแพทย์ภัทรพงศ์

ข้อมูลเชิงลึกจาก

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะใช้ประกอบการศึกษาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการนี้ เท่านั้น โดยไม่ต้องแบบสอบถามจะไม่ได้รับผลการะษาได้ โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
  - 1.1 แบบสืบค้นฯ ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
  - 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
2. วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบตอสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ที่อาจขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
3. สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่านเจ้าของข้อมูลสิทธิ ดังนี้
  - 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่ได้ไว้กับโครงการได้
  - 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
  - 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องเก็บติดตามกระบวนการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บ

4. ติดต่อประสานงานได้  
บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนสัลแตนท์ จำกัด  
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม  
เลขที่ 184 ซอยพหลโยธินสาย 2 ซอย 12  
แขวงบางนา เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 16  
โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17  
อีเมล : monitor.alc@gmail.com



- 3.6 การรักษายาบาล
- [ ] 1.1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- 1) สภาพปัญหาการมีเตียงไม่เพียงพอใช้ เนื่องจาก
- ( ) 1. การบริการล่าช้าใช้เวลาจรรีบบริการค่อนข้างนาน
- ( ) 2. บุคลากรไม่เพียงพอ
- ( ) 3. อุปกรณ์/เครื่องมือการรักษายาบาลไม่ทันสมัย
- ( ) 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2) ประสิทธิภาพยาบาลที่ใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ (ตอบได้มากกว่า 1 แห่ง)
- ( ) 1. โรงพยาบาลรัฐ ( ) 2. โรงพยาบาลเอกชน ( ) 3. คลินิก
- ( ) 4. รพ.สต.ในชุมชน ( ) 5. ซอยยาภิบาล ( ) 6. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.7 ระบบบริการทางสังคม
- 3.7.1 การศึกษา
- [ ] 1.1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการมีเตียงไม่เพียงพอใช้ เนื่องจาก
- ( ) 1. อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย
- ( ) 2. จำนวนและระดับคุณภาพการศึกษาไม่เพียงพอ
- ( ) 3. สถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง
- ( ) 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.7.2 สวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจในชุมชน
- [ ] 1.1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการมีเตียงไม่เพียงพอใช้ เนื่องจาก
- ( ) 1. สภาพ/ไม่สะอาด
- ( ) 2. สภาพเก่า/เสื่อมโทรม
- ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.8 ปัญหาผู้สูงอายุ
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านผู้สูงอายุ มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. จากการสำรวจของบรรพบุรุษทุกคนในชุมชน
- ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.9 ปัญหาเสียงดังรบกวน
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านเสียงดังรบกวน มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. เสียงจากรถยนต์/รถบรรทุก/รถจักรยานยนต์
- ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.10 ปัญหาเพิ่ม/คว้น
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านเพิ่ม/คว้น มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในชุมชน/พื้นที่ใกล้เคียง
- ( ) 2. การเผาขยะ
- ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.11 ปัญหาวันเสีย/ น้ำเน่า
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านวันเสีย/ น้ำเน่า มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำลำคลอง
- ( ) 2. การหมักหมมของพืช/ขยะมูลฝอยในแหล่งน้ำ
- ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.12 ปัญหาน้ำท่วม
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านน้ำท่วม มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. ท่อน้ำอุดตัน/ระบายน้ำไม่สะดวก
- ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.13 ปัญหาขยะมูลฝอย
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านขยะมูลฝอย มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. การทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน/ไม่ถึงขยะ
- ( ) 2. การบริการเก็บขยะไม่ทั่วถึง
- ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.14 ความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ
- [ ] 1.1. สวยงามมาก [ ] 2. สวยงามปานกลาง
- [ ] 3.1. สวยงามน้อย [ ] 4. ไม่สวยงาม
- กรณีพบปัญหาด้านความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ มีสาเหตุมาจาก
- ( ) 1. พื้นที่บางแห่งปล่อยกร้าง มีวัชพืชเยอะ
- ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.15 ปัญหาสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชน
- [ ] 1.1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- 3.16 ปัญหาของชุมชน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- [ ] 1.1. ปัญหาหลักๆ
- [ ] 2. ปัญหาอื่นๆ
- [ ] 3.1. ปัญหาเสด็จ
- [ ] 4. ปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน
- [ ] 5. อื่นๆ (ระบุ).....



ส่วนที่ 4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ

4.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภาคดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี หรือไม่  
[ ] 1. ได้รับ [ ] 2. ไม่ได้รับ (ข้ามไปตอบข้อ 4.3)

4.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
[ ] 1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ  
[ ] 2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในเชิงลึกโครงการ

[ ] 2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)  
[ ] 2.2 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552)

[ ] 3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2553)  
[ ] 4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง  
[ ] 5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น  
[ ] 6. โทรศัพท์  
[ ] 7. วิทยุ  
[ ] 8. หนังสือพิมพ์  
[ ] 9. อื่นๆ (ระบุ).....

4.3 ท่านคิดว่าเครื่องมือทางการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของ  
โครงการทางใด

[ ] 1. สื่อ Social Media เช่น Facebook  
[ ] 2. การรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ  
[ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....

4.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ขณะของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการ หรือไม่  
[ ] 1. ไม่เคย [ ] 2. เคย ร้องเรียนเรื่อง.....

กรณีที่เคยร้องเรียน

4.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียน  
[ ] 1. ร้องเรียนที่โครงการโดยตรง [ ] 2. หน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น  
[ ] 3. หน่วยงานอื่นๆ (ระบุ).....

4.4.2 ประเด็นปัญหาที่ชุมชนของท่านร้องเรียน ได้แก่.....

4.4.3 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านร้องเรียนเรื่องไปแล้ว ไม่ได้รับการแก้ไขหรือไม่

[ ] 1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข เรื่อง.....

เนื่องจาก.....

[ ] 2. ได้รับการแก้ไขแล้ว เรื่อง.....

4.4.4 ขณะของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการแก้ไขปัญหาร้องเรียนของโครงการ

[ ] 1. พอใจต่อการแก้ไข

[ ] 2. ไม่พอใจต่อการแก้ไข ปัญหา เนื่องจาก.....

4.5 ขณะของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยของโครงการ หรือไม่  
4.5.1 ไม่มีความกังวล เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

[ ] 1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม  
[ ] 2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร  
[ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....

4.5.2 มีความกังวล เนื่องจาก (ระบุ).....  
มีความกังวลในระดับ [ ] 1. น้อย [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. มาก  
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อลดความกังวล.....

ส่วนที่ 5 สภาพปัญหาผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

5.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับ	ตำแหน่งที่พบปัญหา	ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ
1. เสียงดังรบกวนจากาก่อสร้าง						
2. ความสั่นสะเทือนจากาก่อสร้าง						
3. ผู้รบกวนจากการก่อสร้าง						
4. การชะล้างพังทลายของดิน/หินหลุด						
5. ปัญหาการระบายน้ำท่วม						
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ						
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม						
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง						
7.3 การรองรับด้านปลอดภัย						
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ						
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางการเดินทาง						
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน						
7.7 อื่นๆ (ระบุ).....						
8. การประกอบอาชีพของชุมชนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น						
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น						
8.1.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง						
8.2.2 ค่าใช้จ่ายน้อยลง รายได้ลดลง						
8.2.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นดีขึ้น						
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นแย่ลง						



5.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อการเพิ่มเต็ม

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

ขอขอบพระคุณ  
คนผู้จัดทำ

แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ

หมายเลขแบบสอบถาม.....  
ผู้สัมภาษณ์.....  
วัน/เดือน/ปี.....

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็น ของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ  
การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
☐ Main Line ☐ Spur Line

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์.....  
บ้านเลขที่..... หมู่ที่..... ตำบล/แขวง.....  
อำเภอ/แขวง..... จังหวัด..... หมายเลขโทรศัพท์.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ  
ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะใช้ประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการนี้ เท่านั้น โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะไม่ได้รับผลกระทบใดๆ โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
  - 1.1 แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
  - 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
- วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษามาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ที่อาจขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน  
เจ้าของข้อมูลสิทธิ ดังนี้
  - 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
  - 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
  - 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว
- ติดต่อประสานงานได้ที่  
บริษัท เอเซีย แล็บ คอนสัลแตนท์ จำกัด  
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม  
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12  
แขวงบางใหม่ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 16  
โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17  
อีเมล : monitor.alc@gmail.com

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ชื่อหน่วยงาน (เช่น วัด โรงเรียน โรงพยาบาล).....
- 1.2 ตำแหน่ง (กรณีไม่ใช่ผู้อำนวยการ / เจ้าอาวาส / อธิการ / ประธาน ต้องมีการมอบหมายอย่างเป็นทางการ)
  - [ ] 1. ผู้อำนวยการโรงเรียน
  - [ ] 2. เจ้าอาวาส
  - [ ] 3. อธิการ
  - [ ] 4. ผู้อำนวยการโรงพยาบาล / รพ.สต.
  - [ ] 5. อื่นๆ (ระบุ).....
- 1.3 ระยะเวลาที่ท่านปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ / ชุมชน..... ปี
- 1.4 เพศ.....
  - [ ] 1. ชาย
  - [ ] 2. หญิง
- 1.5 อายุ.....
  - [ ] 1. ต่ำกว่า 30 ปี
  - [ ] 2. 30-39 ปี
  - [ ] 3. 40-49 ปี
  - [ ] 4. 50-59 ปี
  - [ ] 5. 60 ขึ้นไป
- 1.6 ระดับการศึกษาสูงสุด.....
  - [ ] 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ
  - [ ] 2. ประถมศึกษา
  - [ ] 3. มัธยมศึกษาตอนต้น
  - [ ] 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/วช.
  - [ ] 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา
  - [ ] 6.ปริญญาตรี
  - [ ] 7.สูงกว่าปริญญาตรี
  - [ ] 8. อื่นๆ (ระบุ).....
- 1.7 การนับถือศาสนา.....
  - [ ] 1. พุทธ
  - [ ] 2. คริสต์
  - [ ] 3. อิสลาม
  - [ ] 4. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 2 กิจกรรมของพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

- 2.1 กิจกรรมภายในหน่วยงานของท่าน.....
  - [ ] 1. ศึกษาเล่าเรียน
  - [ ] 2. ทำบุญให้พระ
  - [ ] 3. ปฏิบัติธรรม
  - [ ] 4. รักษาพยาบาล
  - [ ] 5. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.2 จำนวนผู้มาใช้พื้นที่ / ใช้บริการ.....
  - 2.2.1 วัด : วันพระ / วันสำคัญทางศาสนาเฉลี่ย..... คน/วัน
  - 2.2.2 คริสต์จักร : วันสำคัญทางศาสนาเฉลี่ย..... คน/วัน
  - 2.2.3 โรงเรียน : ช่วงเปิดเทอมเฉลี่ย..... คน/วัน
  - 2.2.4 โรงพยาบาล / รพ.สต. เฉลี่ย..... คน/วัน
- 2.4 ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมในแต่ละวัน.....

- 3.4.4 ชุมชนของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการใช้ปัญหาเรื่องร้องเรียนต่อโครงการ  
 [ ] 1. พอใจต่อการแก้ไข้ปัญหา  
 [ ] 2. ไม่พอใจต่อการแก้ไข้ปัญหา เนื่องจาก.....
- 3.5 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ หรือไม่  
 3.5.1 ไม่มีความกังวล เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
 [ ] 1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไข้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม  
 [ ] 2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร  
 [ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.5.2 มีความกังวล เนื่องจาก (ระบุ).....  
 มีความกังวลในระดับ [ ] 1. น้อย [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. มาก  
 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อลดความกังวล.....

ส่วนที่ 4 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

4.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับ	ตำแหน่งที่พบปัญหา	ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง						
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง						
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง						
4. การชะล้างพังทลายของดิน/หิน/ทราย						
5. ปัญหาการระบายน้ำท่วม						
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ						
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างที่ขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม						
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง						
7.3 การก่อสร้างอุปสรรค/สิ่งกีดขวาง						
7.4 พื้นผิวจราจรทรุด/ไม่เรียบ/ต่างระดับ						
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ได้						
ระยะทางในการเดินทาง						
7.6 ป้ายเตือนสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน						
7.7 อื่นๆ (ระบุ).....						
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 ฝึกความแข็งแรงได้เพิ่มขึ้น						
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกขึ้น						
8.1.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 ทัศนียภาพการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง						
8.2.2 ค่าใช้จ่ายน้อยลง รายได้ลดลง						
8.2.3 อื่นๆ (ระบุ).....						

- 2.5 ผู้ที่มาประกอบกิจการเดินทางมาจากใด  
 [ ] 1. เป็นคนในชุมชนและตำบลเดียวกันกับหน่วยงานของท่าน  
 [ ] 2. เป็นคนต่างชุมชน แต่ตำบลเดียวกับหน่วยงานของท่าน  
 [ ] 3. มาจากตำบลอื่น ระบุ.....  
 [ ] 4. มาจากจังหวัดอื่น ระบุ.....

ส่วนที่ 3 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ

- 3.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี หรือไม่  
 [ ] 1. ได้รับ [ ] 2. ไม่ได้รับ (ขั้วไม่ตอบข้อ 3.3)
- 3.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
 [ ] 1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ  
 [ ] 2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ.2551-2552)  
 [ ] 2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)  
 [ ] 2.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552)  
 [ ] 3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2552)  
 [ ] 4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับผิดชอบก่อสร้าง  
 [ ] 5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น  
 [ ] 6. โทรทัศน์  
 [ ] 7. วิทยุ  
 [ ] 8. หนังสือพิมพ์  
 [ ] 9. อื่นๆ (ระบุ).....

3.3 ท่านคิดว่าควรวิธีสื่อสารทางโครงการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการทางใด

- [ ] 1. สื่อ Social Media เช่น Facebook  
 [ ] 2. การรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ  
 [ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....

3.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการ หรือไม่  
 [ ] 1. ไม่เคย..... [ ] 2. เคย ร้องเรียนเรื่อง.....

กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียน

- 3.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียน  
 [ ] 1. ร้องเรียนที่โครงการโดยตรง [ ] 2. หน่วยงานปกครองมาภายในท้องถิ่น  
 [ ] 3. หน่วยงานอื่นๆ (ระบุ).....

- 3.4.2 ประเด็นปัญหาที่ชุมชนของท่านร้องเรียน ได้แก่.....
- 3.4.3 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านร้องเรียนไปแล้ว ได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่  
 [ ] 1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข เรื่อง.....  
 เนื่องจาก.....
- [ ] 2. ได้รับการแก้ไขแล้ว เรื่อง.....

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับ	ตำแหน่งที่พบปัญหา	ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นดีขึ้น						
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นลดลง						
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น						
11. ทำลายทัศนียภาพและสิ่งแวดล้อม						
12. สุขุมสี่ความเป็นส่วนดังจากโครงการก่อสร้าง/คมนาคม						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อมลพิษต่อหรือรบกวน เช่น การตบสุรา ส่งเสียงดัง						
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่						
12.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักทรัพย์มากขึ้น						
12.4 อื่นๆ (ระบุ).....						
13. อื่นๆ (ระบุ).....						
14. อื่นๆ (ระบุ).....						
15. อื่นๆ (ระบุ).....						
16. อื่นๆ (ระบุ).....						
17. อื่นๆ (ระบุ).....						
18. อื่นๆ (ระบุ).....						
19. อื่นๆ (ระบุ).....						
20. อื่นๆ (ระบุ).....						

4.2 ผลกระทบที่พบได้รับไว้ในระยะก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566)

ประเด็น	ระดับผลกระทบ			หมายเหตุ
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง	
1. เสียอันตรายจากโครงการก่อสร้าง				
2. ความเสี่ยงหรือเหตุการณ์ก่อสร้าง				
3. ผู้รับทราบจากโครงการก่อสร้าง				
4. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม				
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้				
5.1 การก่อสร้างที่ขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม				
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง				
5.3 ที่มีการจราจรหนาแน่น/ไม่เรียบ/ต่างระดับ				
5.4 บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน				
5.5 อื่นๆ (ระบุ).....				
5.6 อื่นๆ (ระบุ).....				
5.7 อื่นๆ (ระบุ).....				

- 4.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้า-ออกชั่วคราว (ตามเฉพาะพื้นที่ถนนหรือในแนว S-m Line)
- 4.3.1 ในระหว่างที่ก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง บ้างหรือไม่  
☐ 1. เคย ☐ 2. ไม่เคย (ข้ามไปข้อ 6.4)
- 4.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อใดตามข้อใด  
☐ 1. ไปกลับบ้านที่อยู่อาศัย ☐ 2. ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรมของตนเอง  
☐ 3. ไป-กลับร้านค้า สถานประกอบการ ของตนเอง  
☐ 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราว ในช่วงก่อสร้าง ที่ท่านใช้เดินทาง ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่พอเพียงสำหรับคนแบบชั่วคราว หรือไม่  
☐ 1. พอเพียง ☐ 2. ไม่พอเพียง เนื่องจาก (ระบุ).....
- 4.3.4 จำนวนครั้งที่ท่านไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวได้อย่างสะดวกสบาย เช่น ต้องหยุดรอทางชั่วคราวเสียหลาย จนรถไม่สามารถผ่านไปได้ หรือผ่านไปได้แต่ต้องเร่งรีบ  
☐ ..... ครั้ง  
☐ ..... เนื่องจาก (ระบุ).....  
☐ ..... อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.3.5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับทางเข้า-ออกชั่วคราว.....  
.....  
.....
- 4.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
☐ 1. ได้รับประโยชน์  
เหตุผลที่ได้รับประโยชน์  
☐ 1.1 เดินทางสะดวก ☐ 1.2 ใช้เวลาน้อย / ประหยัดเวลาในการเดินทาง  
☐ 1.3 สะดวกในการขนส่งสินค้า ☐ 1.4 อื่นๆ (ระบุ).....  
☐ 2. ไม่ได้รับประโยชน์  
เหตุผลที่ไม่ได้รับประโยชน์  
☐ 2.1 ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ ☐ 2.2 อื่นๆ (ระบุ).....  
☐ 3. ไม่แน่ใจ  
เหตุผลที่ไม่แน่ใจ  
☐ 3.1 ไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้  
☐ 3.2 อื่นๆ (ระบุ).....

4.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อการเพิ่มเต็ม

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

ขอขอบพระคุณ  
คณะผู้จัดทำ



จ-3

แบบสอบถามกลุ่มครัวเรือน



ส่วนที่ 2 สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

- 2.1 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน  
☐ 1. ชาย.....คน      ☐ 2. หญิง.....คน
  - 2.2 การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน  
☐ 1. จำนวนสมาชิกโดยเฉลี่ยในครัวเรือนที่มีรายได้ ระบุ.....คน  
☐ 2. จำนวนสมาชิกโดยเฉลี่ยในครัวเรือนที่ไม่มีรายได้ ระบุ.....คน  
☐ 2.1 นักเรียน/นักศึกษา.....คน  
☐ 2.2 แม่บ้าน.....คน  
☐ 2.3 ผู้สูงอายุ.....คน  
☐ 2.4 เด็กเล็ก.....คน  
☐ 2.5 อื่นๆ (ระบุประเภท, ไม่สมประกอบ).....คน
  - 2.3 อาชีพหลักของครัวเรือนในปัจจุบัน  
☐ 1. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ      ☐ 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....  
☐ 3. พนักงานบริษัท / โรงงาน      ☐ 4. เกษตรกรรม (ระบุ).....  
☐ 5. การประมง / เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ).....  
☐ 6. รับจ้าง (ระบุ).....  
☐ 7. เลี้ยงสัตว์ (ระบุ).....  
☐ 8. อื่นๆ (ระบุ).....  
☐ 2. ไม่มี (ระบุ).....ข้อ 2.6
  - 2.4 ปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน  
☐ 1. ไม่มี
  - 2.5 กรณีที่พบปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน มีสาเหตุมาจากเรื่องใด  
☐ 1. ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง      ☐ 2. เงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ  
☐ 3. น้ำท่วม      ☐ 4. อื่นๆ.....
  - 2.6 การประกอบอาชีพของ / อาชีพเสริม ของครัวเรือน  
☐ 1. ไม่มีอาชีพของ / อาชีพเสริม      ☐ 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....  
☐ 3. เกษตรกรรม (ระบุ).....  
☐ 4. การประมง / เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ).....  
☐ 5. เลี้ยงสัตว์ (ระบุ).....  
☐ 6. รับจ้าง (ระบุ).....  
☐ 7. อื่นๆ (ระบุ).....
  - 2.7 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)  
☐ 1. น้อยกว่า 10,000      ☐ 2. 10,001 – 20,000      ☐ 3. 20,001 – 30,000  
☐ 4. 30,001 – 40,000      ☐ 5. 40,001 – 50,000      ☐ 6. 50,001 – 100,000  
☐ 7. มากกว่า 100,000      ☐ 8. สวมสิทธิ์การให้ข้อมูล
  - 2.8 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)  
☐ 1. น้อยกว่า 10,000      ☐ 2. 10,001 – 20,000      ☐ 3. 20,001 – 30,000  
☐ 4. 30,001 – 40,000      ☐ 5. 40,001 – 50,000      ☐ 6. 50,001 – 100,000  
☐ 7. มากกว่า 100,000      ☐ 8. สวมสิทธิ์การให้ข้อมูล
  - 2.9 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน  
☐ 1. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน      ☐ 2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน

2.10 รายได้เพียงพอแก่การครองชีพหรือไม่

- |      |   |                         |                        |
|------|---|-------------------------|------------------------|
|      | [ 1. พอ มีเหลือเก็บ                       | [ 2. พอ ไม่เหลือเก็บ    | [ 3. ไม่พอ             |
| 2.11 | สถานะหนี้สิน (ที่มีอยู่ปัจจุบัน)          |                         |                        |
|      | [ 1. ไม่มีหนี้สิน (ยังไม่ได้อนุมัติ 2.12) | [ 2. มีหนี้สิน          |                        |
| 2.12 | แหล่งเงินกู้ที่มีหนี้สินมากที่สุด         |                         |                        |
|      | [ 1. สหกรณ์                               | [ 2. ธนาคารพาณิชย์      | [ 3. ธกส.              |
|      | [ 4. กองทุนหมู่บ้าน                       | [ 5. อุดฉีเหื่อน        | [ 6. เงินกู้ธนาคารขบ   |
| 2.12 | การอนุมัติของครัวเรือน                    |                         |                        |
|      | [ 1. ไม่มีเงินออม (ยังไม่ได้อนุมัติ 3)    | [ 2. มีเงินออม          |                        |
| 2.13 | ลักษณะของการออมเงิน                       |                         |                        |
|      | [ 1. ผ่านธนาคาร                           | [ 2. ซื้อพันธบัตรรัฐบาล | [ 3.ฝากสหกรณ์          |
|      | [ 4. ฝากประจำบัญชี                        | [ 5. กองทุนหมู่บ้าน     | [ 6. ซื้อเครื่องประดับ |
| 2.14 | วัตถุประสงค์ของการออม                     |                         |                        |
|      | [ 1. ไว้ใช้ในอนาคต ยามจำเป็น              | [ 2. ไว้ลงทุนทำธุรกิจ   |                        |
|      | [ 3. ไว้ใช้สำหรับการศึกษารองบุตรหลาน      | [ 4. ไว้ใช้ยามเจ็บป่วย  |                        |

### ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

- |     |  |           |              |              |                        |
|-----|--|-----------|--------------|--------------|------------------------|
| 3.1 | การคมนาคม  | [ ] 1. ดี | [ ] 2. พอใช้ | [ ] 3. ไม่ดี | [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ |
|     | สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก   |           |              |              |                        |
|     | ( ) 1. สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ  |           |              |              |                        |
|     | ( ) 2. สิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อถอนทิ้ง         |           |              |              |                        |
|     | ( ) 3. ช่องจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง รถสวนทางกันลำบาก   |           |              |              |                        |
|     | ( ) 4. จุดกลับรถอยู่ห่างไกลเกินไป  |           |              |              |                        |
|     | ( ) 5. อื่นๆ (ระบุ).....   |           |              |              |                        |
| 3.2 | ไฟฟ้า  | [ ] 1. ดี | [ ] 2. พอใช้ | [ ] 3. ไม่ดี | [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ |
|     | สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก   |           |              |              |                        |
|     | ( ) 1. ไฟฟ้าดับบ่อย/ไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก                                      |           |              |              |                        |
|     | ( ) 2. รับสินค้าที่ล้าคืบบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้มีดีและเปลี่ยน มีความเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย |           |              |              |                        |
|     | ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....   |           |              |              |                        |
| 3.3 | ประปา  | [ ] 1. ดี | [ ] 2. พอใช้ | [ ] 3. ไม่ดี | [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ |
|     | สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก   |           |              |              |                        |
|     | ( ) 1. น้ำประปาขุ่นขาว ไม่สะอาด  |           |              |              |                        |
|     | ( ) 2. เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาอยู่บ่อยครั้ง  |           |              |              |                        |
|     | ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....   |           |              |              |                        |

3.4	โทรศัพท์ [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก ( ) 1. สัญญาณโทรศัพท์ยังครอบคลุมไม่ถึงสิ่งในบางพื้นที่ ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....	3.8	ปัญหาฝุ่นละออง [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านฝุ่นละออง มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. จากการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
3.5	การจัดการขยะโดยให้ อบต. / เทศบาล จัดเก็บ [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ 1) สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก ( ) 1. เว้นช่วงระยะเวลาเก็บขน ทำให้ขยะล้นถัง ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ)..... 2) สภาพปัญหาของการจัดการขยะโดยวิธีจัดเก็บเอง/เผา เนื่องจากไม่ได้รับการบริการในการจัดเก็บขยะ ( ) 1. ถังขยะไม่เพียงพอ ( ) 2. เหมควันจากการเผาขยะ กระทบบริเวณข้างเคียง ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....	3.9	ปัญหาเสียงดังรบกวน [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านเสียงดังรบกวน มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. เสียงจากรถยนต์/รถบรรทุก/รถจักรยานยนต์ ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
3.6	การรักษาพยาบาล [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ 1) สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก ( ) 1. การบริการล่าช้า/ใช้เวลารับบริการค่อนข้างนาน ( ) 2. บุคลากรไม่เพียงพอ ( ) 3. อุปกรณ์/เครื่องมือการรักษายาขาดไม่ทันสมัย ( ) 4. อื่นๆ (ระบุ)..... 2) ประเภทสถานพยาบาลที่ใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ (ตอบได้มากกว่า 1 แห่ง) ( ) 1. โรงพยาบาลรัฐ ( ) 2. โรงพยาบาลเอกชน ( ) 3. คลินิก ( ) 4. รพ.สต.ในชุมชน ( ) 5. ซอยกึ่งตนเอง ( ) 6. อื่นๆ (ระบุ).....	3.10	ปัญหาเขม่า/ควัน [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านเขม่า/ควัน มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในชุมชน/พื้นที่ใกล้เคียง ( ) 2. การเผาขยะ ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
3.7	ระบบบริการทางสังคม 3.7.1 การศึกษา [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก ( ) 1. อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ( ) 2. งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ ( ) 3. สถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง ( ) 4. อื่นๆ (ระบุ)..... 3.7.2 สวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจในชุมชน [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก ( ) 1. สภาพ/ไม่สะอาด ( ) 2. สภาพเก่า/เสื่อมโทรม ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....	3.11	ปัญหาน้ำเสีย / น้ำเน่า [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านน้ำเสีย / น้ำเน่า มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำลำคลอง ( ) 2. การหมักหมมของวัสดุขยะมูลฝอยในแหล่งน้ำ ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
		3.12	ปัญหาน้ำท่วม [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านน้ำท่วม มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. พ่อน้ำอุดตัม/ระบายน้ำไม่สะดวก ( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
		3.13	ปัญหาขยะมูลฝอย [ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา กรณีพบปัญหาด้านขยะมูลฝอย มีสาเหตุมาจาก ( ) 1. การทิ้งขยะไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชน/ไม่มีถังขยะ ( ) 2. การบริการเก็บขยะไม่ทั่วถึง ( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....

- 4.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการหรือไม่  
☐ 1. ไม่เคย..... ☐ 2. เคยเรียนเรื่อง.....
- กรณีที่ได้เรียน
- 4.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องเรียน  
☐ 1. โรงเรียนที่โครงการโดยตรง ☐ 2. หน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น  
☐ 3. หน่วยงานอื่นๆ (ระบุ).....
- 4.4.2 ประเด็นปัญหาที่ชุมชนของท่านเรียน ได้แก่.....
- 4.4.3 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านเรียนไปแล้ว ได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่  
☐ 1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข เรื่อง.....  
     เนื่องจาก.....  
☐ 2. ได้รับการแก้ไขแล้ว เรื่อง.....
- 4.4.4 ชุมชนของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการแก้ไขปัญหาเรื่องเรียนของโครงการ  
☐ 1. พอใจต่อการแก้ไขปัญหา  
☐ 2. ไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหา เนื่องจาก.....
- 4.5 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ หรือไม่  
 4.5.1 ไม่มีความกังวล เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
☐ 1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม  
☐ 2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร  
☐ 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.5.2 มีความกังวล เนื่องจาก (ระบุ)  
 มีความกังวลในระดับ ☐ 1. น้อย ☐ 2. ปานกลาง ☐ 3. มาก  
 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อลดความกังวล.....

- 3.14 ความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ  
☐ 1. สวยงามมาก ☐ 2. สวยงามปานกลาง  
☐ 3. สวยงามน้อย ☐ 4. ไม่สวยงาม
- กรณีพบปัญหาด้านความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ มีสาเหตุมาจาก  
☐ 1. พื้นที่บางแห่งปล่อยร้าง มีวัชพืชเยอะ  
☐ 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.15 ปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน  
☐ 1. มาก ☐ 2. ปานกลาง ☐ 3. น้อย ☐ 4. ไม่มีปัญหา
- 3.16 ปัญหาของชุมชน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
☐ 1. ปัญหาลักไม่ย ☐ 2. ปัญหาอาชญากรรม  
☐ 3. ปัญหาเสถียร ☐ 4. ปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน  
☐ 5. อื่นๆ (ระบุ).....
- ส่วนที่ 4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ
- 4.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
 สาขางิ้วใหญ่-กาญจนบุรี หรือไม่  
☐ 1. ได้รับ ☐ 2. ไม่ได้รับ (ข้ามไปข้อ 5.3)
- 4.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาขางิ้วใหญ่-กาญจนบุรี  
 จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
☐ 1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ  
☐ 2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ.2551-2552)  
☐ 2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาขางิ้วใหญ่-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)  
☐ 2.2 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาขางิ้วใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552)  
☐ 3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)  
☐ 4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง  
☐ 5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น  
☐ 6. โทรทัศน์  
☐ 7. วิทยุ  
☐ 8. หนังสือพิมพ์  
☐ 9. อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.3 ท่านคิดว่าควรมีช่องทางของการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของ  
 โครงการทางใด  
☐ 1. สื่อ Social Media เช่น Facebook  
☐ 2. กล้องรับเรื่องเรียนของโครงการ  
☐ 3. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 5 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

5.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้ รับ	ด้านหนึ่งที่ พบปัญหา	ข้อเสนอแนะ ในการลดผลกระทบ
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง						
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง						
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง						
4. การขรุขระของดิน/คันดิน						
5. ปัญหาการจราจร/น้ำท่วม						
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายอาคาร/ร้านค้า/สวน/ไร่						
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม						
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง						
7.3 การจราจรติดขัด/ไม่สะดวก						
7.4 ทัศนวิสัยการจราจร/ไม่เรียบ/ต่างระดับ						
7.5 ต้องได้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่ม ระยะทางในการเดินทาง						
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน						
7.7 อื่นๆ (ระบุ).....						
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้าเพิ่มขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น						
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น						
8.1.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง						
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง						
8.2.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นดีขึ้น						
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขาย ของท้องถิ่นแย่ลง						
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น						
11. ทัศนียภาพและภูมิทัศน์เสีย						
12. สุขุมวิทเป็นส่วนราชการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่ม สุรา ส่งเสียงดัง						
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกันในพื้นที่						
12.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักทรัพย์มากขึ้น						
12.4 อื่นๆ (ระบุ).....						

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้ รับ	ด้านหนึ่งที่ พบปัญหา	ข้อเสนอแนะ ในการลดผลกระทบ
13. อื่นๆ (ระบุ).....						
14. อื่นๆ (ระบุ).....						
15. อื่นๆ (ระบุ).....						
16. อื่นๆ (ระบุ).....						
17. อื่นๆ (ระบุ).....						
18. อื่นๆ (ระบุ).....						
19. อื่นๆ (ระบุ).....						
20. อื่นๆ (ระบุ).....						

5.2 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา  
(พ.ศ.2564-2566)

ประเด็น	ระดับผลกระทบ		หมายเหตุ
	เพิ่มขึ้น	ลดลง	
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง			
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง			
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง			
4. ปัญหาการจราจร/น้ำท่วม			
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม			
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง			
5.3 ทัศนวิสัยการจราจร/ไม่เรียบ/ต่างระดับ			
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน			
5.5 อื่นๆ (ระบุ).....			
5.6 อื่นๆ (ระบุ).....			
5.7 อื่นๆ (ระบุ).....			

5.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้าออกชั่วคราว (ตามเฉพาะชุมชนที่อยู่ในแนว S-04 และ S-05)

- 5.3.1 ในระหว่างที่ก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง บ้างหรือไม่  
[ ] 1. เคย [ ] 2. ไม่เคย (ข้ามไปข้อ 5.4)
- 5.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อไปสถานที่ใด  
[ ] 1. ไม่กลับบ้านที่อยู่อาศัย [ ] 2. ไม่กลับพื้นที่เกษตรกรรมของตนเอง  
[ ] 3. ไม่กลับร้านค้า สถานที่ประกอบการ ของตนเอง  
[ ] 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 5.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราว ในช่วงก่อสร้าง ที่ท่านใช้เดินทาง ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่  
พอเพียงสำหรับถนนแบบชั่วคราว หรือไม่  
[ ] 1. พอเพียง [ ] 2. ไม่พอเพียง เนื่องจาก (ระบุ).....

5.3.4 จำนวนครั้งที่ท่านไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวได้อย่างสะดวกสบาย เช่น ต้องหยุดรอทางชั่วคราวเสียหลาย จมรถไม่สามารถขับผ่านไปได้ หรือผ่านไม่ได้แต่ต้องรถติดขึ้น

[ ] .....ครั้ง  
[ ] น้อยจาก (ระบุ).....  
[ ] อื่นๆ (ระบุ).....

5.3.5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับทางเข้า-ออกชั่วคราว.....

5.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

[ ] 1. ได้รับประโยชน์

เหตุผลที่ได้รับประโยชน์

( ) 1.1 เดินทางสะดวก ( ) 1.2 ใช้เวลาน้อย / ประหยัดเวลาในการเดินทาง  
( ) 1.3 สะดวกในการขนส่งสินค้า ( ) 1.4 อื่นๆ (ระบุ).....

[ ] 2. ไม่ได้รับประโยชน์

เหตุผลที่ไม่ได้รับประโยชน์

( ) 2.1 ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ  
( ) 2.2 อื่นๆ (ระบุ).....

[ ] 3. ไม่แน่ใจ

เหตุผลที่ไม่แน่ใจ

( ) 3.1 ไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้  
( ) 3.2 อื่นๆ (ระบุ).....

5.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

1.....  
2.....  
3.....  
4.....  
5.....

ขอขอบพระคุณ  
คณะผู้จัดทำ

จ-4

แบบสอบถามผู้ถูกรื้อย้าย



หมายเหตุแบบสอบถาม.....  
 ผู้สัมภาษณ์.....  
 วัน/เดือน/ปี.....

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็น ของกลุ่มผู้กรย้าย  
 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์.....  
 บ้านเลขที่..... ชื่อหมู่บ้าน/ชุมชน..... หมู่ที่..... ตำบล.....  
 อำเภอ..... จังหวัด..... หมายเลขโทรศัพท์.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ  
 ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562  
 ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะใช้ประกอบการศึกษาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการนี้เท่านั้น โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะไม่ได้รับผลกระทบใดๆ โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่  
 1.1 แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ชื่อสกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์  
 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์  
 2. ข้อมูลส่วนรวมในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปประกอบการประเมินผลกระทบต่องานเศรษฐกิจ-สังคม ที่อาจขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ  
 3. สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน  
 เจ้าของข้อมูลสิทธิ ดังนี้  
 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้  
 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้  
 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว  
 4. ติดต่อประสานงานได้ที่  
 บริษัท เอเชีย แล็บ เอนด์ คอนสัลแตนท์ จำกัด  
 แผนกปฏิบัติการภาคสนาม  
 เลขที่ 184 ซอยพุทธเมตตาซอย 2 ซอย 12  
 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160  
 โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 16  
 โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17  
 อีเมล : monitor.alc@gmail.com

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

1.1 เพศ  

☐ 1. ชาย
 ☐ 2. หญิง

1.2 อายุ  

☐ 1. ต่ำกว่า 30 ปี
 ☐ 2. 30-39 ปี
 ☐ 3. 40-49 ปี

☐ 4. 50-59 ปี
 ☐ 5. 60 ปีขึ้นไป

1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด  

☐ 1. ไม่ได้รับหนังสือ
 ☐ 2. ประถมศึกษา
 ☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น
 ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/วท.
 ☐ 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา
 ☐ 6.ปริญญาตรี
 ☐ 7.สูงกว่าปริญญาตรี
 ☐ 8.อื่นๆ (ระบุ).....

1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์  

☐ 1. เจ้าบ้าน
 ☐ 2. คู่สมรส
 ☐ 3. ผู้อาศัย

1.5 สถานภาพสมรส  

☐ 1. โสด
 ☐ 2. สมรส
 ☐ 3. หย่า
 ☐ 4. แยกกันอยู่
 ☐ 5. แยกกันอยู่

1.6 การนับถือศาสนา  

☐ 1. พุทธ
 ☐ 2. คริสต์
 ☐ 3. อิสลาม
 ☐ 4. อื่นๆ (ระบุ).....

1.7 การประกอบอาชีพ  

☐ 1. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ
 ☐ 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....
 ☐ 3. พนักงานบริษัท / โรงงาน
 ☐ 4. เกษตรกรรม (ระบุ).....
 ☐ 5. การประมง / พายเรือประมง (ระบุ).....
 ☐ 6. รับจ้าง (ระบุ).....
 ☐ 7. เลี้ยงสัตว์ (ระบุ).....
 ☐ 8. อื่นๆ (ระบุ).....

1.8 ภูมิลำเนาเดิม  

☐ 1. อยู่ที่มีมาตั้งแต่เกิด / มีครอบครัว -บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี้ (ข้ามไปตอนส่วนที่ 2)  
☐ 2. ย้ายมาจากที่อื่น

1.9 กรณีที่ย้ายมาจากที่อื่น  

1.9.1 พื้นที่ที่ย้ายมา  

☐ 1. หมู่บ้านอื่นในตำบลนี้
 ☐ 2. ตำบลอื่น ในอำเภอนี้
 ☐ 3. อำเภออื่นในจังหวัดนี้
 ☐ 4. จังหวัดอื่น ระบุ.....

1.9.2 ระยะเวลาเฉลี่ยที่ย้ายมาอาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ.....เดือน / ปี

1.9.3 สาเหตุที่ต้องโยกย้ายมาอยู่ในพื้นที่โครงการ  

☐ 1. มาทำงาน
 ☐ 2. แต่งงานกับคนที่  
☐ 3. ย้ายตามพ่อแม่ / ผู้ปกครอง
 ☐ 4. ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี้
 ☐ 5. อื่นๆ (ระบุ).....

**ส่วนที่ 2 สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม**

- 2.1 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน [ ] 1. ชาย.....คน [ ] 2. หญิง.....คน
- 2.2 การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน
- [ ] 1. จำนวนสมาชิกโดยเฉลี่ยในครัวเรือนที่มีรายได้ ราย.....คน
- [ ] 2. จำนวนสมาชิกโดยเฉลี่ยในครัวเรือนที่ไม่มีรายได้ ราย.....คน
- [ ] 2.1 นักเรียน/นักศึกษา.....คน
- [ ] 2.2 แม่บ้าน.....คน
- [ ] 2.3 ผู้สูงอายุ.....คน
- [ ] 2.4 เด็กเล็ก.....คน
- [ ] 2.5 อื่นๆ (ระบุสภาพ, ไม่สมประกอบ).....คน
- 2.3 อาชีพหลักของครัวเรือนในปัจจุบัน
- [ ] 1. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ [ ] 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....
- [ ] 3. พนักงานบริษัท / โรงงาน [ ] 4. เกษตรกรรม (ระบุ).....
- [ ] 5. การประมง / เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ).....
- [ ] 6. รับจ้าง (ระบุ)..... [ ] 7. เลี้ยงสัตว์ (ระบุ).....
- [ ] 8. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.4 ปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน
- [ ] 1. หนี้ [ ] 2. ไม่มี (ข้ามไปตอบ ข้อ 2.6)
- 2.5 กรณีที่พบปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน มีสาเหตุมาจากเรื่องใด
- [ ] 1. ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง [ ] 2. เงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ
- [ ] 3. น้ำท่วม [ ] 4. อื่นๆ.....
- 2.6 การประกอบอาชีพหรือ / อาชีพเสริม ของครัวเรือน
- [ ] 1. ไม่มีอาชีพหรือ / อาชีพเสริม [ ] 2. ค้าขาย
- [ ] 3. รับจ้าง [ ] 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.7 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)
- [ ] 1. น้อยกว่า 10,000 [ ] 2. 10,001 – 20,000 [ ] 3. 20,001 – 30,000
- [ ] 4. 30,001 – 40,000 [ ] 5. 40,001 – 50,000 [ ] 6. 50,001 – 100,000
- [ ] 7. มากกว่า 100,000 [ ] 8. สรรพสิทธิ์การให้ข้อมูล
- 2.8 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)
- [ ] 1. น้อยกว่า 10,000 [ ] 2. 10,001 – 20,000 [ ] 3. 20,001 – 30,000
- [ ] 4. 30,001 – 40,000 [ ] 5. 40,001 – 50,000 [ ] 6. 50,001 – 100,000
- [ ] 7. มากกว่า 100,000 [ ] 8. สรรพสิทธิ์การให้ข้อมูล
- 2.9 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน
- [ ] 1. เป็นรายได้ที่แน่นอน [ ] 2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน
- 2.10 รายได้เพียงพอแก่การครองชีพหรือไม่
- [ ] 1. พอ มีเหลือเก็บ [ ] 2. พอ ไม่เหลือเก็บ [ ] 3. ไม่พอ

- 2.11 สถานะหนี้สิน (ที่มีอยู่ในปัจจุบัน)
- [ ] 1. ไม่มีหนี้สิน (ข้ามไปตอบข้อ 2.13) [ ] 2. มีหนี้สิน
- 2.12 แหล่งเงินกู้ที่มีหนี้สินมากที่สุด
- [ ] 1. สหกรณ์ [ ] 2. ธนาคารพาณิชย์ [ ] 3. ธกส.
- [ ] 4. กองทุนหมู่บ้าน [ ] 5. ญาติ/เพื่อน [ ] 6. เงินกู้ยืมจากระบบ
- 2.13 การยอมของครัวเรือน
- [ ] 1. ไม่มีเงินยอม (ข้ามไปตอบส่วนที่ 3) [ ] 2. มีเงินยอม
- 2.14 ลักษณะของการยอมเงิน
- [ ] 1. ฝากธนาคาร [ ] 2. ซื้อพันธบัตรรัฐบาล [ ] 3. ฝากสหกรณ์
- [ ] 4. ทำประกันชีวิต [ ] 5. กองทุนหมู่บ้าน [ ] 6. ซื้อเครื่องประดับ
- 2.15 วัตถุประสงค์ของการยอม
- [ ] 1. ไว้ใช้ในอนาคต ยามจำเป็น [ ] 2. ไว้ลงทุนทำธุรกิจ
- [ ] 3. ไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาศึกษาของบุตรหลาน [ ] 4. ไว้ใช้ยามเจ็บป่วย

**ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน**

- 3.1 การคมนาคม
- [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ดี/พอใช้ เนื่องจาก
- [ ] 1. สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ
- [ ] 2. มีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/กั้นกั้น
- [ ] 3. ช่องจราจรแคบไปมาในช่วงเส้นทาง รถมอเตอร์ไซด์แล่นช้า
- [ ] 4. จุดกลับรถอยู่ห่างไกลเกินไป
- [ ] 5. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.2 ไฟฟ้า
- [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ดี/พอใช้ เนื่องจาก
- [ ] 1. ไฟฟ้าตกบ่อย/ไฟดับบ่อยโดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก
- [ ] 2. รันเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้เกิดและเบี่ยง มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย
- [ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.3 ประปา
- [ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ดี/พอใช้ เนื่องจาก
- [ ] 1. น้ำประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด
- [ ] 2. เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาอยู่บ่อยครั้ง
- [ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....

- 3.4 โทรศัพท์  
[ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก  
( ) 1. สัญญาณโทรศัพท์ยังครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่  
( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.5 การจัดการขยะโดยให้ อบต./เทศบาล จัดเก็บ  
[ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- 1) สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก  
( ) 1. เว้นช่วงระยะเวลาเก็บงาน ทำให้ขยะล้นถัง  
( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2) สภาพปัญหาของการจัดการขยะโดยวิธีจัดเก็บขยะ/เผา เนื่องจากไม่ได้รับการบริการในการจัดเก็บขยะ  
( ) 1. ถึงขยะไม่เพียงพอ  
( ) 2. เหมักคั่วจากการนำขยะ ระบายบริเวณข้างเคียง  
( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.6 การรักษาพยาบาล  
[ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- 1) สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก  
( ) 1. การบริการล่าช้า/ใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน  
( ) 2. บุคลากรไม่เพียงพอ  
( ) 3. อุปกรณ์/เครื่องมือการรักษายาขาดไม่ทันสมัย  
( ) 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 2) ประสิทธิภาพยาที่ใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ (ตอบได้มากกว่า 1 แห่ง)  
( ) 1. โรงพยาบาลรัฐ ( ) 2. โรงพยาบาลเอกชน ( ) 3. คลินิก  
( ) 4. รพ.สต./ชุมชน ( ) 5. ซื้อยากินเอง ( ) 6. อื่นๆ (ระบุ)
- 3.7 ระบบบริการทางสังคม  
3.7.1 การศึกษา  
[ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก  
( ) 1. อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย  
( ) 2.งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ  
( ) 3. สถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง  
( ) 4. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.7.2 สวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจในชุมชน  
[ ] 1. ดี [ ] 2. พอใช้ [ ] 3. ไม่ดี [ ] 4. ไม่ได้รับบริการ
- สภาพปัญหาการติดต่อไม่ได้/พอใช้ เนื่องจาก  
( ) 1. สวนรก/ไม่สะอาด  
( ) 2. สวนเก่า/เสื่อมโทรม  
( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....

- 3.8 ปัญหาฝุ่นละออง  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านฝุ่นละออง มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. จากกาาการจราจรของรถทุกแบบในชุมชน  
( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.9 ปัญหาเสียงดังรบกวน  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านเสียงดังรบกวน มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. เสียงจากรถยนต์/รถบรรทุก/รถจักรยานยนต์  
( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.10 ปัญหาแนวคันรับ  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านแนวคันรับ มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในชุมชน/พื้นที่ใกล้เคียง  
( ) 2. การเผาขยะ  
( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.11 ปัญหาน้ำเสีย / น้ำเน่า  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านน้ำเสีย / น้ำเน่า มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำลำคลอง  
( ) 2. การหมักหมมของวัชพืช/ขยะมูลฝอยในแหล่งน้ำ  
( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.12 ปัญหาน้ำท่วม  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านน้ำท่วม มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. ท่อน้ำอุดตัน/ระบายน้ำไม่สะดวก  
( ) 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.13 ปัญหาขยะมูลฝอย  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านขยะมูลฝอย มีสาเหตุมาจาก  
( ) 1. การทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน/ไม่มีถังขยะ  
( ) 2. การบริการเก็บขยะไม่ทั่วถึง  
( ) 3. อื่นๆ (ระบุ).....

- 4.4 ข้อเสนอแนะ / ความคิดเห็นเพิ่มเติม เกี่ยวกับคำชี้แจง
- 1.....
- 2.....
- 3.....

#### ส่วนที่ 5 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ

- 5.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภาคีการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี หรือไม่  
[ ] 1. ได้รับ [ ] 2. ไม่ได้รับ (ข้ามข้อ 5.3)
- 5.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภาคีการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
[ ] 1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ  
[ ] 2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ.2549-2551)  
[ ] 3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)  
[ ] 4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง  
[ ] 5. สื่อ Social Media เช่น Facebook Line, YouTube เป็นต้น  
[ ] 6. โทรทัศน์  
[ ] 7. วิทยุ  
[ ] 8. หนังสือพิมพ์  
[ ] 9. อื่นๆ (ระบุ).....
- 5.3 ท่านคิดว่าควรมีช่องทางในการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของ  
โครงการทางใด  
[ ] 1. สื่อ Social Media เช่น Facebook  
[ ] 2. กองรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ  
[ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 5.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการ หรือไม่  
[ ] 1. ไม่เคย..... [ ] 2. เคย ร้องเรียนเรื่อง.....

#### กรณีที่เคยร้องเรียน

- 5.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียน  
[ ] 1. ร้องเรียนที่โครงการโดยตรง [ ] 2. หน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น  
[ ] 3. หน่วยงานอื่นๆ (ระบุ).....
- 5.4.2 ประเด็นปัญหาที่ชุมชนของท่านร้องเรียน ได้แก่.....

- 3.14 ความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ  
[ ] 1. สวยงามมาก [ ] 2. สวยงามปานกลาง  
[ ] 3. สวยงามน้อย [ ] 4. ไม่สวยงาม
- กรณีพบปัญหาด้านความสวยงามของธรรมชาติ / ทัศนียภาพ มีสาเหตุมาจาก  
[ ] 1. พื้นดินว่างเปล่าโดยกว้าง มีพืชเพียง  
[ ] 2. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.15 ปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน  
[ ] 1. มาก [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. น้อย [ ] 4. ไม่มีปัญหา
- กรณีพบปัญหาด้านความปลอดภัย มีสาเหตุมาจาก  
[ ] 1. โครงสร้าง/ลักษณะ  
[ ] 2. อุบัติเหตุ  
[ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.16 ปัญหาของชุมชน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
[ ] 1. ปัญหาสิ่งแวดล้อม  
[ ] 3. ปัญหาความปลอดภัย  
[ ] 5. อื่นๆ (ระบุ).....
- จากข้อ 3.16 สิ่งที่ต้องการปรับปรุง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
[ ] 1. ปรับปรุงสิ่งแวดล้อม/ลาดยาง  
[ ] 3. แก้ไขปัญหาเสียงดังจากยานพาหนะ [ ] 4. แก้ไขปัญหาน้ำท่วม  
[ ] 5. ปรับปรุงระบบระบายน้ำ [ ] 6. แก้ไขปัญหาน้ำท่วม  
[ ] 7. ป้องกันมลพิษทางอากาศ/เสียงน้ำเสียจากโรงงาน  
[ ] 8. ขยายพื้นที่จัดเก็บขยะให้เข้าถึงชุมชน  
[ ] 9. อื่นๆ (ระบุ).....

#### ส่วนที่ 4 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกระบวนการคืนพื้นที่ดิน และการจ่ายค่าทดแทน

- 4.1 พื้นที่กรรมสิทธิ์ดินของท่านที่ถูกเวนคืนที่ดินมีลักษณะอย่างไร  
[ ] 1. ภูวนาคพื้นที่ซึ่งปลูกสร้างแปลง [ ] 2. ภูวนาคพื้นที่ซึ่งปลูกสร้างแปลง  
[ ] 3. ภูวนาคพื้นที่ซึ่งเกษตรกรรมแปลง [ ] 4. ภูวนาคพื้นที่ซึ่งเกษตรกรรมแปลง
- 4.2 ท่านมีความคิดเห็นต่อค่าทดแทนที่ได้รับอย่างไร  
[ ] 1. มีความเหมาะสม เพราะ  
[ ] 2. ไม่เหมาะสม เพราะ  
[ ] 3. ไม่แสดงความคิดเห็น เพราะ.....
- 4.3 ภายหลังจากการคืนที่ดินแล้วเสร็จ ท่าน / สมาชิกในครัวเรือน ได้รับผลกระทบด้านใดตามมาบ้างหรือไม่  
[ ] 1. ไม่มีผลกระทบ  
[ ] 2. มีผลกระทบ ได้แก่  
[ ] 1. ด้านการประกอบอาชีพ (ระบุ).....  
[ ] 2. ผลกระทบด้านจิตใจ (ระบุ).....  
[ ] 3. ผลกระทบด้านอื่นๆ (ระบุ).....

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับ	ตำแหน่งที่พบปัญหา	ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 คำนวณ						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น						
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น						
8.1.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
8.2 ค้าขาย						
8.2.1 กิจทางการเงินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง						
8.2.2 ค่าขายได้ลดลง รายได้ลดลง						
8.2.3 อื่นๆ (ระบุ).....						
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น						
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง						
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น						
11. ทำลายทัศนียภาพและสุขภาพ						
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง						
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่						
12.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น						
12.4 อื่นๆ (ระบุ).....						
13. อื่นๆ (ระบุ).....						
14. อื่นๆ (ระบุ).....						
15. อื่นๆ (ระบุ).....						
16. อื่นๆ (ระบุ).....						
17. อื่นๆ (ระบุ).....						
18. อื่นๆ (ระบุ).....						
19. อื่นๆ (ระบุ).....						
20. อื่นๆ (ระบุ).....						

- 5.4.3 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านร้องเรียนไปแล้ว ได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่  
 [ ] 1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข เรื่อง.....  
 เนื่องจาก.....  
 [ ] 2. ได้รับการแก้ไขแล้ว เรื่อง.....
- 5.4.4 ชุมชนของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการแก้ไขปัญหาระยะสั้นของโครงการ  
 [ ] 1. พอใจต่อการแก้ไขปัญหา  
 [ ] 2. ไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหา เนื่องจาก.....
- 5.5 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการหรือไม่  
 5.5.1 ไม่มีความกังวล เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
 [ ] 1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม  
 [ ] 2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร  
 [ ] 3. อื่นๆ (ระบุ).....
- 5.5.2 มีความกังวล เนื่องจาก (ระบุ).....  
 มีความกังวลในระดับ [ ] 1. น้อย [ ] 2. ปานกลาง [ ] 3. มาก  
 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อลดความกังวล.....

ส่วนที่ 6 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

6.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับ	ตำแหน่งที่พบปัญหา	ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง						
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง						
3. ผู้รบกวนจากการก่อสร้าง						
4. การขุดล้างพื้นที่ของเดิม/ดินทรุด						
5. ปัญหาการระบายน้ำท่วม						
6. ผลกระทบจากการย้ายสายสัญญาณ/สาธารณูปการ						
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม						
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง						
7.3 การก่อสร้างติดบนไหล่ทาง						
7.4 พื้นผิวจราจรชำรุด/ไม่เรียบ/ต่างระดับ						
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง						
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน						
7.7 อื่นๆ (ระบุ).....						

- 6.2 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566)

ประเด็น	ระดับผลกระทบ		หมายเหตุ
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม ลดลง	
1. เสี่ยงรับภาวะจากการก่อสร้าง			
2. ความสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง			
3. ผู้รับทราบจากการก่อสร้าง			
4. ปัญหาการระบอบน้ำท่วม			
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม			
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง			
5.3 พื้นผิวจราจรทรุด/ไม่เรียบ/ต่ำระดับ			
5.4 ขาดเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน			
5.5 อื่นๆ (ระบุ).....			
5.6 อื่นๆ (ระบุ).....			
5.7 อื่นๆ (ระบุ).....			

- 6.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้า-ออกชั่วคราว

- 6.3.1 ในระหว่างที่ก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง บ้างหรือไม่  
☐ 1.1 เคย ☐ 1.2 ไม่เคย (ข้ามไปตอบ ข้อ 6.4)
- 6.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อไปสถานที่ใด  
☐ 1.1 ไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย ☐ 1.2 ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรมของตนเอง  
☐ 1.3 ไป-กลับร้านค้า สถานที่ประกอบการ ของตนเอง  
☐ 1.4 อื่นๆ (ระบุ).....
- 6.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราว ในช่วงก่อสร้าง ที่ท่านใช้เดินทาง ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่พอเพียงสำหรับรูปแบบชั่วคราว หรือไม่  
☐ 1.1 พอเพียง ☐ 1.2 ไม่พอเพียง เนื่องจาก (ระบุ).....
- 6.3.4 จำนวนครั้งที่ท่านไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวได้อย่างสะดวกสบาย เช่น ต้องหยุดรอทางชั่วคราวเสียหลาย จนรถไม่สามารถขับผ่านไปได้ หรือผ่านไม่ได้แต่ต้องจอดรถผู้คนที่.....  
☐ 1.1 เมื่อจาก (ระบุ).....  
☐ 1.2 อื่นๆ (ระบุ).....
- 6.3.5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับทางเข้า-ออกชั่วคราว.....  
.....  
.....

- 6.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

- ☐ 1.1 ได้รับประโยชน์

เหตุผลที่ได้รับประโยชน์

- ☐ 1.1 เดินทางสะดวก  
☐ 1.2 ใช้เวลาน้อย / ประหยัดเวลาในการเดินทาง  
☐ 1.3 สะดวกในการขนส่งสินค้า  
☐ 1.4 อื่นๆ (ระบุ).....

- ☐ 1.2 ไม่ได้รับประโยชน์

เหตุผลที่ไม่ได้รับประโยชน์

- ☐ 2.1 ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ  
☐ 2.2 อื่นๆ (ระบุ).....

- ☐ 1.3 ไม่แน่ใจ

เหตุผลที่ไม่แน่ใจ

- ☐ 3.1 ไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้  
☐ 3.2 อื่นๆ (ระบุ).....

- 6.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

- 1.....  
.....  
2.....  
.....  
3.....  
.....  
4.....  
.....  
5.....  
.....

ขอขอบพระคุณ  
คณะผู้จัดทำ

จ-5

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการฯ  
ประกอบการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน

เอกสารประกอบการสอบถามความคิดเห็น  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

1. บทนำ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง เป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายพิเศษระหว่างเมือง เป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งไปทั่วภาคตะวันตก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนา ทั้งด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการพัฒนาโครงการ โดย ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ดำเนินการแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-เขาวัว (กม.0+000 ถึง กม.9+856) (ดังรูปที่ 1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้างมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 แบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ ดังนี้

งานโยธา : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างเป็นรายการเป็น 25 ตอน โดยความยาวหน้าของงานก่อสร้างในแต่ละตอนเป็นไปตามรูปที่ 2567 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 17 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 8 ตอน ดังนี้

ตอนก่อสร้าง	ช่วงกิโลเมตรที่ก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง
แนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ		
ตอน 3	กม.4+100 ถึง กม.9+000	บริษัท การานัญ คอนสตรัคชั่น จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2566
ตอน 5	กม.13+000 ถึง กม.17+000	บริษัท ไทยวันวิศวกการทาง จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2565
ตอน 6	กม.17+000 ถึง กม.22+500	บริษัท ประยูรชัย (1984) จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2564
ตอน 7	กม.22+500 ถึง กม.24+875 (รวมทางแยกต่างระดับนครชัยศรี)	บริษัท สรพธการก่อสร้าง จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2566
ตอน 8	กม.24+875 ถึง กม.29+000	บริษัท สรพธการก่อสร้าง จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2565
ตอน 10	กม.30+000 ถึง กม.35+900	บริษัท เสริมสมรณก่อสร้าง จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2565
ตอน 13	กม.44+266.833 ถึง กม.46+000 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก)	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นากก่อสร้าง ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2566
ตอน 14	กม.46+000 ถึง กม.50+000	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นากก่อสร้าง ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2565
ตอน 15	กม.50+000 ถึง กม.55+500	บริษัท พอมคายอพรเดอริ จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2565
ตอน 17	กม.60+950 ถึง กม.64+700 (รวมทางแยกต่างระดับท่ามะกา)	บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566
ตอน 18	กม.64+700 ถึง กม.70+000	บริษัท เอ็ม.จี. คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2566

ตอนก่อสร้าง	ช่วงกิโลเมตรที่ก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง
แนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ		
ตอน 19	กม.70+000 ถึง กม.77+000	บริษัท แสงชัยโยธ จำกัด ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2566
ตอน 20	กม.77+000 ถึง กม.80+000	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นากก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2563
ตอน 21	กม.80+000 ถึง กม.87+000	บริษัท บุญสหการก่อสร้าง จำกัด ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2565
ตอน 22	กม.87+000 ถึง กม.92+000	บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2565
ตอน 23	กม.92+000 ถึง กม.96+410	บริษัท พีระมิตคอนกรีต จำกัด ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2563
ตอน 25	กม.5+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line)	บริษัท ชัยนันท์คำวิศวกก่อสร้าง (2524) จำกัด ดำเนินการ ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2565
แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง		
ตอน 1	กม.0+000 ถึง กม.0+400 (รวมทางแยกต่างระดับบางใหญ่)	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด
ตอน 2	กม.0+400 ถึง กม.4+100	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด
ตอน 4	กม.9+000 ถึง กม.13+000	บริษัท ไทยวันวิศวกการทาง จำกัด
ตอน 9	กม.29+000 ถึง กม.30+000 (รวมทางแยกต่างระดับพุทธนครชัยศรี)	บริษัท แพร่ธารวิศว์ จำกัด
ตอน 11	กม.35+900 ถึง กม.38+500 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก)	บริษัท ชัยนันท์คำวิศวกก่อสร้าง (2524) จำกัด
ตอน 12	กม.38+500 ถึง กม.44+266.833	บริษัท เอ.เอส.แอล.โอดีเอท เอ็ม.บี.บี. (1964) จำกัด
ตอน 16	กม.55+500 ถึง กม.60+950	บริษัท ซีอีเอ็มคอนสตรัคชั่น จำกัด
ตอน 24	กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line)	บริษัท คริสเตียนบีและบีลเด็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)

2) งานระบบ : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และดำเนินการค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักบริเวณทาง (Rest Area) โดย บริษัท บิโรตสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568



## 2. องค์ประกอบของโครงการ

### 2.1 รูปแบบทางหลวงพิเศษ

#### 1) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป

รูปแบบที่ 1 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมช่องทางช่วงละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางระหว่าง กม.2+750 (ตอน 2) ถึง กม.47+500 (ตอน 14) และแนวเส้นทางเชื่อมคอ (Spur Line) ระหว่าง กม.1+119 (ตอน 24) ถึง กม.9+856 (ตอน 25)

รูปแบบที่ 2 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมช่องทางช่วงละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 17.70 เมตร แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ได้แก่ แนวเส้นทางระหว่าง กม.47+500 (ตอน 14) ถึง กม.96+410 (ตอน 23)

#### 2) รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ

มีความกว้างของสะพานผิวจราจรทางหลวงพิเศษและไหล่ทางกว้างรวมกัน 15.30 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง ช่องละ 3.60 เมตร จำนวน 3 ช่องจราจร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร และมีราวสะพานกว้าง 0.50 เมตร แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง กม.1+475 ถึง กม.2+750 (ตอน 1 ถึง ตอน 2 ตอนต้น)

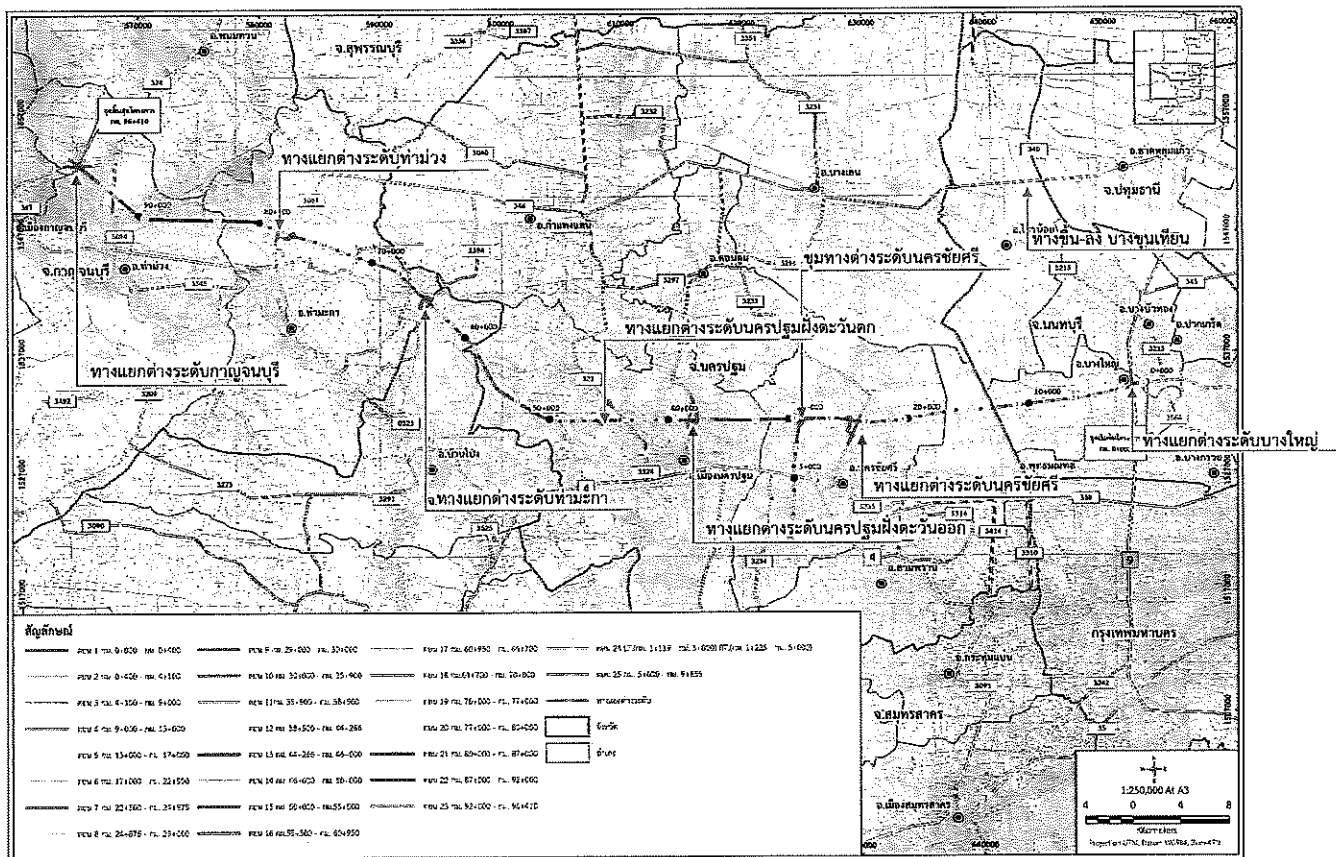
### 2.2 ทางแยกต่างระดับ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีทางแยกต่างระดับทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 1)

- 1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302)
- 2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323)
- 3) จุดทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8)
- 4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036)
- 5) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321)
- 6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394)
- 7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081)
- 8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324)

ติดต่อประสานงานได้ที่

บริษัท เอเซีย แปซิฟ คอสต์เนตส์ จำกัด  
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม  
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12  
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 16 โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17  
อีเมล : monitor.alc@gmail.com



รูปที่ 1 แนวเส้นทางโครงการ

ภาคผนวก ฉ  
ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562		
1. ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	4	36.36
2. ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	2	18.18
3. ร้องการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์		
1.1 ตำแหน่ง		
1. ผู้ใหญ่บ้าน	6	54.55
2. นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร	0	0.00
3. ประธานชุมชน	0	0.00
4. ร้องการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
1.2 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่เฉลี่ย (ปี)	9.5	
1.3 เพศ		
1. ชาย	6	54.55
2. หญิง	0	0.00
3. ร้องการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
1.4 อายุ	51.17	
1.5 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เรียนหนังสือ	0	0.00
2. ประถมศึกษา	0	0.00
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	1	9.09
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา	4	36.36
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา	0	0.00
6.ปริญญาตรี	1	9.09
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.00
8. ร้องการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
1.6 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	6	54.55
2. คริสต์	0	0.00
3. อิสลาม	0	0.00
4. ร้องการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
<b>ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของชุมชน</b>		
2.1 จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน/ชุมชนเฉลี่ย (ครัวเรือน)	427	
2.2 จำนวนประชากรในหมู่บ้าน/ชุมชนเฉลี่ย (คน)	1,355	
2.3 ในระยะ 5 ปี ที่ผ่านมา ท่านคิดว่าลักษณะชุมชนของท่าน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่		
2.3.1 ด้านที่อยู่อาศัย (ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐาน)		
1. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น	3	27.27
2. ไม่เปลี่ยนแปลง	3	27.27
3. เปลี่ยนแปลงลดลง	0	0.00
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
2.3.2 ด้านจำนวนประชากร (การเพิ่มขึ้น/ลดลงของจำนวนประชากร)		
1. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น	3	27.27
2. ไม่เปลี่ยนแปลง	3	27.27
3. เปลี่ยนแปลงลดลง	0	0.00
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
2.3.3 การขยายตัวของชุมชน		
1. ขยายตัวเพิ่มขึ้น	3	27.27
2. ไม่เปลี่ยนแปลง	3	27.27
3. ขยายตัวลดลง	0	0.00
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
2.4 ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง		
1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ	4	36.36
2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร	2	18.18
3. ต่างคนต่างอยู่	0	0.00
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
2.5 ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่		
1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ	1	9.09
2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร	5	45.45
3. ต่างคนต่างอยู่	0	0.00
4. มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง	0	0.00
5. มีปัญหาขัดแย้งกันรุนแรง	0	0.00
6. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
2.6 การประกอบอาชีพหลักของชุมชน (อาชีพที่ชุมชนทำเป็นอันดับต้นๆ ประมาณร้อยละ 80 ของครัวเรือนทั้งหมด)		
1. ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	0	0.00
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	1	9.09
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	1	9.09
4. เกษตรกรรม	4	36.36
5. การประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.00
6. รับจ้าง	0	0.00
7. เลี้ยงสัตว์	0	0.00
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
2.7 การประกอบอาชีพรอง/อาชีพเสริม ของชุมชน (อาศัยที่ครัวเรือนในชุมชนทำเพื่อเสริมรายได้)		
1. ไม่มีอาชีพรอง/อาชีพเสริม	2	18.18
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	0	0.00
3. เกษตรกรรม	2	18.18
4. การประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.00
5. เลี้ยงสัตว์	0	0.00
6. รับจ้าง	2	18.18
7. อื่นๆ	0	0.00
8. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
2.9 การร่วมกันกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่าง ๆ ของชุมชน		
2.9.1 กิจกรรมในวันปีใหม่		
1. มี	4	36.36
2. ไม่มี	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	7	63.64
รวม	11	100.00
สถานที่จัดกิจกรรม		
1. วัด	0	0.00
2. โรงเรียน	0	0.00
3. เทศบาล/อบต.	4	100.00
4. ศาลาประชาคม	0	0.00
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	4	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
2.9.2 กิจกรรมวันเด็กของชุมชน		
1. มี	4	36.36
2. ไม่มี	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	7	63.64
รวม	11	100.00
สถานที่จัดกิจกรรม		
1. วัด	0	0.00
2. โรงเรียน	1	25.00
3. เทศบาล/อบต.	3	75.00
4. ศาลาประชาคม	0	0.00
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	4	100.00
2.9.3 กิจกรรมวันสงกรานต์		
1. มี	4	36.36
2. ไม่มี	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	7	63.64
รวม	11	100.00
สถานที่จัดกิจกรรม (เฉพาะที่ระบุว่ามีการจัดกิจกรรม)		
1. วัด	0	0.00
2. โรงเรียน	1	25.00
3. เทศบาล/อบต.	3	75.00
4. ศาลาประชาคม	0	0.00
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	4	100.00
2.9.4 กิจกรรมทำบุญประจำปีของชุมชน		
1. มี	4	36.36
2. ไม่มี	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	7	63.64
รวม	11	100.00
สถานที่จัดกิจกรรม (เฉพาะที่ระบุว่ามีการจัดกิจกรรม)		
1. วัด	1	25.00
2. โรงเรียน	0	0.00
3. เทศบาล/อบต.	3	75.00
4. ศาลาประชาคม	0	0.00
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	4	100.00

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน		
3.1 การคมนาคม		
1. ดี	5	45.45
2. พอใช้	1	9.09
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.46
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. สภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ	0	0.00
2. มีสิ่งกีดขวางการจราจรเช่นสิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/ถนนทั้ง	0	0.00
3. ช่องจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง รวดสวนทางกันลำบาก	0	0.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
3.2 ไฟฟ้า		
1. ดี	5	45.45
2. พอใช้	1	9.09
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. ไฟฟ้าตกบ่อย/ไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก	0	0.00
2. ริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้มืดและเปลี่ยว มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
3.3 ประปา		
1. ดี	5	45.45
2. พอใช้	1	9.09
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. ประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด	0	0.00
2. เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.4 โทรศัพท์		
1. ดี	5	45.45
2. พอใช้	1	9.09
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. สัญญาณโทรศัพท์ยังครอบคลุมไม่ทั่วถึงพื้นที่	0	0.00
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
3.5 การจัดการขยะโดยให้สำนักงานเขต/อบต.จัดเก็บ		
1. ดี	5	45.45
2. พอใช้	1	9.09
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
รวม	5	45.45
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนาน ทำให้ขยะล้นถัง	0	0.00
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
สภาพปัญหาของการจัดการขยะโดยวิธีจัดเก็บเอง/เผา/ฝังกลบ เนื่องจากไม่ได้รับการบริการในการจัดเก็บขยะ		
1. ถังรองรับขยะมีไม่เพียงพอ	0	0.00
2. เหม่าควั่นจากการเผาขยะ ระบายบริเวณข้างเคียง	0	0.00
3. อื่นๆ	0	0.00
3.6 การรักษาพยาบาล		
1. ดี	2	18.18
2. พอใช้	4	36.36
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. การบริการล่าช้า/ใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน	1	25.00
2. บุคลากรไม่เพียงพอ	0	0.00
3. อุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย	1	25.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	50.00



ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทสถานพยาบาลที่ใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โรงพยาบาลรัฐบาล	6	54.55
2. โรงพยาบาลเอกชน	2	18.18
3. คลินิก	3	27.27
4. รพ.สต.ในชุมชน	4	36.36
5. ชื่อยามากินเอง	3	27.27
6. อื่นๆ	0	0.00
3.7 ระบบบริการทางสังคม		
3.7.1 การศึกษา		
1. ดี	2	18.18
2. พอใช้	4	36.36
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
5. ไม่รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. อุปสรรคการเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย	0	0.00
2. งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ	3	75.00
3. สถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง	0	0.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	25.00
3.7.2 สวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ		
1. ดี	1	9.09
2. พอใช้	2	18.18
3. ไม่ดี	0	0.00
4. ไม่ได้รับบริการ	3	27.27
5. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สกปรก/ไม่สะอาด	0	0.00
2. สภาพเก่า/เสื่อมโทรม	1	50.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	50.00
3.8 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มาก	2	18.18
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่มีปัญหา	1	9.09
5. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
<b>สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ได้/พอใช้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. จากการสำรวจของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน	1	20.00
2. อื่นๆ	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	4	80.00
<b>3.9 ปัญหาเสียงดังรบกวน</b>		
1. มาก	1	9.09
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่มีปัญหา	1	9.09
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
<b>กรณีพบปัญหาเสียงดังรบกวน</b>		
1. จากการสำรวจของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน	0	0.00
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	5	100.00
<b>3.10 ปัญหาเขม่า/ควัน</b>		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่มีปัญหา	3	27.27
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
<b>กรณีพบปัญหาด้านเขม่า / ควัน</b>		
1. โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆในชุมชน/พื้นที่ใกล้เคียง	0	0.00
2. การเผาขยะ	1	33.33
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	66.67
<b>3.11 ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า</b>		
1. มาก	1	9.09
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่มีปัญหา	3	27.27
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
<b>รวม</b>	<b>11</b>	<b>100.00</b>
<b>กรณีพบปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า</b>		
1. โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำลำคลอง	0	0.00
2. การหมักหมมของวัชพืช/ขยะมูลฝอยในแหล่งน้ำ	1	33.33
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	66.67

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.12 ปัญหาน้ำท่วม		
1. มาก	5	45.45
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่มีปัญหา	5	45.45
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	11	100.00
รวม	5	45.45
กรณีพบปัญหาด้านน้ำท่วม		
1. ท่อน้ำอุดตัน/ระบายน้ำไม่สะดวก	3	60.00
2. อื่นๆ	1	20.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	20.00
3.13 ขยะมูลฝอย		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่มีปัญหา	4	36.36
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
กรณีพบปัญหาด้านขยะมูลฝอย		
1. การทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน/ไม่มีถังขยะ	0	0.00
2. การบริการเก็บขยะไม่ทั่วถึง	1	50.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	50.00
3.14 ความสวยงามของธรรมชาติ/ทัศนียภาพ		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	6	54.55
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่มีปัญหา	0	0.00
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
กรณีพบปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม		
1. พื้นที่บางแห่งปล่อยรกร้าง มีวัชพืชเยอะ	3	50.00
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	3	50.00
3.15 สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชน		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่มีปัญหา	2	18.18
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	รายละเอียด	รายละเอียด
3.16 ปัญหาของชุมชน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหาหลักขโมย	1	9.09
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.00
3. ปัญหายาเสพติด	0	0.00
4. ปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน	0	0.00
5. อื่น	0	0.00
6. ไม่แสดงความคิดเห็น	10	90.91
ส่วนที่ 4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ		
4.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับ	6	54.55
2. ไม่ได้รับ	0	0.00
3. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
4.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	5	83.33
2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ		
2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	3	50.00
2.2 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552)	4	66.67
3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.25559)	2	33.33
4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	4	66.67
5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	2	33.33
6. โทรทัศน์	1	16.67
7. วิทยุ	0	0.00
8. หนังสือพิมพ์	0	0.00
9. อื่นๆ	0	0.00
4.3 ท่านคิดว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการผ่านช่องทาง		
1. ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6	54.55
2. สื่อ Social Media เช่น Facebook	0	0.00
3. กล้องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ	0	0.00
4. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
4.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการ		
1. ไม่เคย	6	54.55
2. เคย	0	0.00
3. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
4.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียน		
1. ร้องเรียนที่โครงการโดยตรง	0	0.00
2. หน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น	0	0.00
3. หน่วยงานอื่นๆ	0	0.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
รวม	0	0.00
4.4.2 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านร้องเรียนไปแล้ว ได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่		
1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข	0	0.00
2. ได้รับการแก้ไขแล้ว	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
รวม	0	0.00
4.4.3 ชุมชนของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนของโครงการ		
1. พอใจต่อการแก้ไขปัญหา	8	8.99
2. ไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหา	20	22.47
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	29	32.58
รวม	89	100.00
4.5.1 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ หรือไม่		
1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม	0	0.00
2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร	1	9.09
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	10	90.91
รวม	11	100.00
4.5.2 ความกังวลในระดับใด		
1. น้อย	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. มาก	0	0.00
รวม	0	0.00

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 5 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
5.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน		
5.1.1 เสี่ยงด้รับกวนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	4	36.36
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	36.36
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.3 ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.4 การชะล้างพังทลายของดิน/ดินชำรุด		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	10.00
5.1.5 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม		
1. มาก	2	18.18
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	0	0.00
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.1.6 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ		
1. มาก	1	9.09
2. ปานกลาง	3	27.27
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.7 ไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง ดังนี้		
(1) การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	3	27.27
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(2) ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	4	36.36
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	18.18
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(3) การกองวัสดุบนไหล่ทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	27.27
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(4) พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	18.18
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
(5) ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	2	18.18
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	18.18
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(6) ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	18.18
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.8 การประกอบอาชีพของคนในชุมชน		
(1) ด้านบวก		
(1.1) มีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(1.2) การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(2) ด้านลบ		
(2.1) กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	18.18
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	27.27
5. รอคการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00



ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
(2.2) ค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.9 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น		
(1) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(2) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	9.09
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.10 บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	3	27.27
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	27.27
5. รอการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.1.11 ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	5	45.45
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	9.09
5. รอการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.1.12 สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน		
(1) คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(2) คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	9.09
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	45.45
5. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.2 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา		
5.2.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	0	0.00
3. ลดลง	6	54.55
4. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.2.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	0	0.00
3. ลดลง	6	54.55
4. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.2.3 ผื่นรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	9.09
3. ลดลง	5	45.45
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.2.4 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	2	18.18
3. ลดลง	4	36.36
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.2.5 ไม่ได้ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้		
(1) การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม		
1. เพิ่มขึ้น	1	9.09
2. เท่าเดิม	1	9.09
3. ลดลง	4	36.36
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(2) ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	2	18.18
3. ลดลง	4	36.36
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(3) พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	9.09
3. ลดลง	5	45.45
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
(4) ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	3	27.27
3. ลดลง	3	27.27
4. รอกการตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

ตารางที่ 1		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้า-ออกชั่วคราว (ตามเฉพาะชุมชนที่อยู่แนว Spur Line)		
5.3.1 ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง		
1. เคย	4	36.36
2. ไม่เคย	2	18.18
3. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00
5.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อไปสถานที่ใด		
1. ไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย	4	100.00
2. ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรมตนเอง	0	0.00
3. ไป-กลับร้านค้าสถานประกอบการของตนเอง	0	0.00
4. อื่นๆ	0	0.00
รวม	4	100.00
5.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราวในช่วงก่อสร้างที่ท่านใช้เดินทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่เพียงพอสำหรับถนนแบบชั่วคราวหรือไม่		
1. พอเพียง	4	100.00
2. ไม่พอเพียง	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
รวม	4	100.00
5.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับประโยชน์	3	27.27
2. ไม่ได้รับประโยชน์	0	0.00
3. ไม่แน่ใจ	3	27.27
4. รอคอยตัดสินใจในการให้ข้อมูล	5	45.45
รวม	11	100.00

#### 5.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

- (1) ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และขนส่งจากรถบรรทุก
- (2) กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทางโครงการ
- (3) ปัญหาเสียงจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง
- (4) กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบบริเวณพื้นที่ชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ
- (5) ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย
- (6) ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดออกนอกฟาร์ม เสียงต่อการขาดทุน และยังส่งผลกระทบต่อเกษตรกรที่ประกอบอาชีพทำนา ทำสวน รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างถนนทำให้มีการปิดเส้นทางน้ำเดิมทำให้มีผลกระทบต่อเกษตรกรอีกด้วย
- (7) ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ
- (8) ร่องระบายน้ำข้างมอเตอร์เวย์ควรทำให้ลึกเพื่อลดปัญหาการระบายน้ำ

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562		
1. ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	3	60.00
2. ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	2	40.00
รวม	5	100.00
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์		
1.1 ตำแหน่ง		
1. ผู้อำนวยการโรงเรียน	1	20.00
2. เจ้าอาวาส	2	40.00
3. อธิการบดี	0	0.00
4. ผู้อำนวยการโรงพยาบาล	0	0.00
5. อื่นๆ (ผู้แทนหน่วยงาน)	2	40.00
รวม	5	100.00
1.2 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่เฉลี่ย (ปี)	7.93	
1.3 เพศ		
1. ชาย	4	80.00
2. หญิง	1	20.00
รวม	5	100.00
1.4 อายุ		
1. ต่ำกว่า 30 ปี	1	20.00
2. 30-39 ปี	1	20.00
3. 40-49 ปี	1	20.00
4. 50-59 ปี	1	20.00
5. 60 ปีขึ้นไป	1	20.00
รวม	5	100.00
1.5 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เรียนหนังสือ	0	0.00
2. ประถมศึกษา	0	0.00
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	1	20.00
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา	1	20.00
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา	0	0.00
6.ปริญญาตรี	2	40.00
7. สูงกว่าปริญญาตรี	1	20.00
รวม	5	100.00
1.6 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	5	100.00
2. คริสต์	0	0.00
3. อิสลาม	0	0.00
4. อื่นๆ	0	0.00
รวม	5	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 2 กิจกรรมของพื้นที่อ่อนไหว		
2.1 กิจกรรมภายในหน่วยงาน	2,607	
1. ศึกษาเล่าเรียน	2	40.00
2. ทำบุญไหว้พระ	2	40.00
3. ปฏิบัติธรรม	0	0.00
4. รักษาพยาบาล	1	20.00
รวม	5	100.00
2.2 จำนวนผู้มาใช้พื้นที่/ใช้บริการ		
2.2.1 วัด		
วันพระ/วันสำคัญทางศาสนา (คน/วัน)	80	
วันธรรมดา (คน/วัน)	25	
2.2.2 คริสตจักร		
วันสำคัญทางศาสนา (คน/วัน)	0	
วันธรรมดา (คน/วัน)	0	
2.2.3 โรงเรียน		
ช่วงเปิดเทอม (คน/วัน)	131	
ช่วงปิดเทอม (คน/วัน)	10	
2.2.4 โรงพยาบาล/รพ.สต. (คน/วัน)	30	
2.5 ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมในแต่ละวัน	05.00-22.00 น.	
2.5 ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางจาก		
1. เป็นคนในชุมชนและตำบลเดียวกับหน่วยงานของท่าน	5	100.00
2. เป็นคนต่างชุมชน แต่ตำบลเดียวกับหน่วยงานของท่าน	0	0.00
3. มาจากตำบลอื่น	0	0.00
4. มาจากจังหวัดอื่น	0	0.00
รวม	5	100.00
ส่วนที่ 3 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ		
3.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับ	5	100.00
2. ไม่ได้รับ	0	0.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ป้ายประชาสัมพันธ์	3	60.00
2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ		
2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	1	20.00
2.2 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2551-2552	0	0.00
3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	5	100.00
4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	2	40.00
5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	1	20.00
6. โทรทัศน์	0	0.00
7. วิทยุ	0	0.00
8. หนังสือพิมพ์	0	0.00
9. อื่นๆ	1	20.00
3.3 ท่านคิดว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการผ่านช่องทาง		
1. ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4	80.00
2. สื่อ Social Media เช่น Facebook	1	20.00
3. กล้องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ	0	0.00
4. อื่นๆ	0	0.00
รวม	5	100.00
3.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆของโครงการ		
1. เคย	5	100.00
2. ไม่เคย	0	0.00
รวม	5	100.00
3.5.1 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ หรือไม่		
1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม	2	40.00
2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร	2	40.00
3. อื่นๆ (ไม่แสดงความคิดเห็น)	1	20.00
3.5.2 มีความกังวลในระดับ		
1. น้อย	1	100.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. มาก	0	0.00
รวม	1	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 4 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
4.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน		
1. เสียงดังรบกวน		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	40.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	20.00
รวม	5	100.00
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	60.00
รวม	5	100.00
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	1	20.00
2. ปานกลาง	3	60.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	0	0.00
รวม	5	100.00
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	40.00
รวม	5	100.00
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	4	80.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	0	0.00
รวม	5	100.00
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปโภค		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	4	80.00
4. ไม่ได้ผลกระทบ	0	0.00
รวม	5	100.00



ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
7. ไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง ดังนี้		
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	0	0.00
1. มาก	2	40.00
2. ปานกลาง	2	40.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	5	100.00
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	4	80.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	20.00
รวม	5	100.00
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง		
1. มาก	1	20.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	3	60.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	20.00
รวม	5	100.00
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. มาก	66	74.16
2. ปานกลาง	13	14.60
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	0	0.00
รวม	89	100.00
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	3	60.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	20.00
รวม	5	100.00
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. มาก	1	20.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	40.00
รวม	5	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน		
8.1 ด้านบวก		
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	80.00
รวม	5	100.00
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	60.00
รวม	5	100.00
8.2 ด้านลบ		
8.2.1 การกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	40.00
รวม	5	100.00
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	0	0.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	80.00
รวม	5	100.00
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น		
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	60.00
รวม	5	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายทางท้องถิ่นแย่ง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	80.00
รวม	5	100.00
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	1	20.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	2	40.00
รวม	5	100.00
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	4	80.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	1	20.00
รวม	5	100.00
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน		
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	80.00
รวม	5	100.00
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	2	40.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	3	60.00
รวม	5	100.00
12.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. น้อย	1	20.00
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	4	80.00
รวม	5	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
4.2 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา		
1. เสี่ยงต้งรับกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	2	40.00
3. ลดลง	3	60.00
รวม	5	100.00
2. ความสิ้นสะท้อนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	2	40.00
3. ลดลง	3	60.00
รวม	5	100.00
3. ฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	0	0.00
3. ลดลง	5	100.00
รวม	5	100.00
4. ปัญหาการระบายน้ำจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	20.00
3. ลดลง	4	80.00
รวม	5	100.00
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้		
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	20.00
3. ลดลง	4	80.00
รวม	5	100.00
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	0	0.00
3. ลดลง	5	100.00
รวม	5	100.00
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	20.00
3. ลดลง	4	80.00
รวม	5	100.00

ตารางที่ 2		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	1	20.00
3. ลดลง	4	80.00
รวม	5	100.00
4.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้า-ออกชั่วคราว (เฉพาะชุมชนที่อยู่แนว Spur Line)		
4.3.1 ในระหว่างที่ก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้างบ้างหรือไม่		
1. เคย	1	20.00
2. ไม่เคย	4	80.00
รวม	5	100.00
4.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อไปสถานีใด (เฉพาะผู้ที่เคยใช้)		
1. ไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย	0	0.00
2. ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรมตัวเอง	0	0.00
3. ไป-กลับร้านค้า สถานประกอบการของตนเอง	0	0.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
รวม	1	100.00
4.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราวในช่วงก่อสร้างที่ท่านเดินทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่เพียงพอสำหรับถนนแบบชั่วคราวหรือไม่		
1. เพียงพอ	0	0.00
2. ไม่เพียงพอ	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	100.00
รวม	1	100.00
4.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับประโยชน์	1	20.00
2. ไม่ได้รับประโยชน์	0	0.00
3. ไม่แน่ใจ	2	40.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	40.00
รวม	5	100.00

#### 4.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

- (1) โรงพยาบาลส่งเสริมตำบลวัดเสถียรได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง
- (2) วัดหลวงราชบูรณะ ประสบปัญหาน้ำท่วมทางลอด และทางคูขนานเพื่อสัญจรข้ามภายในชุมชน
- (3) โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ได้รับผลกระทบด้านเสียงส่งผลกระทบต่อการเรียนการสอน และปัญหาน้ำท่วมขังทางคูขนานและทางลอดตามแนวเส้นทางโครงการ
- (4) โรงเรียนวัดน้อย ประสบปัญหาผิวถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหารถสัญจรด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างมีแสงสว่างไม่เพียงพอ และทางลอดเป็นจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562		
1. ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	228	69.30
2. ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล	99	30.09
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	0.61
รวม	329	100.00
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์		
1.1 เพศ		
1. ชาย	168	51.06
2. หญิง	161	48.94
รวม	329	100.00
1.2 อายุ		
1. ต่ำกว่า 30 ปี	8	2.43
2. 30-39 ปี	63	19.15
3. 40-49 ปี	73	22.19
4. 50-59 ปี	137	41.64
5. 60 ปีขึ้นไป	48	14.59
รวม	329	100.00
1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เรียนหนังสือ	0	0.00
2. ประถมศึกษา	24	7.29
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	35	10.64
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา	161	48.94
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา	69	20.97
6.ปริญญาตรี	33	10.03
7. สูงกว่าปริญญาตรี	2	0.61
8. อื่นๆ	0	0.00
9. ไม่แสดงความคิดเห็น	5	1.52
รวม	329	100.00
1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้สัมภาษณ์		
1. เจ้าบ้าน	248	75.38
2. คู่สมรส	21	6.38
3. ผู้อาศัย	60	18.24
รวม	329	100.00
1.5 สถานภาพสมรส		
1. โสด	133	40.43
2. สมรส	188	57.14
3. หม้าย	1	0.30
4. หย่า	2	0.61
5. แยกกันอยู่	3	0.91

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1.5 สถานภาพสมรส (ต่อ) 6. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	0.61
รวม	329	100.00
1.6 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	326	99.09
2. คริสต์	3	0.91
3. อิสลาม	0	0.00
รวม	329	100.00
1.7 การประกอบอาชีพ		
1. ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	1.82
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	141	42.86
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	35	10.64
4. เกษตรกรรม	95	28.88
5. การประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	9	2.74
6. รับจ้าง	36	10.93
7. เลี้ยงสัตว์	2	0.61
8. อื่นๆ	5	1.52
รวม	329	100.00
1.8 ภูมิลำเนา		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด/มีครอบครัว-บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี้	303	92.10
2. ย้ายมาจากที่อื่น	26	7.90
รวม	329	100.00
1.9 กรณีที่โยกย้ายมาจากที่อื่น		
1.9.1 พื้นที่โยกย้ายมาจากที่อื่น		
1. หมู่บ้านอื่นในตำบลนี้	4	15.38
2. ตำบลอื่น ในอำเภอนี้	17	65.38
3. อำเภออื่นในจังหวัดนี้	3	11.54
4. จังหวัดอื่น	2	7.69
รวม	26	100.00
1.9.2 ระยะเวลาเฉลี่ยที่ย้ายมาอาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ (ปี)	16.00	
1.9.3 สาเหตุที่โยกย้าย		
1. มาทำงาน	6	23.08
2. แต่งงานกับคนที่นี่	3	11.54
3. ย้ายตามผู้ปกครอง	2	7.69
4. ย้ายครอบครัวมาอยู่	15	57.69
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	26	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
<b>ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน</b>		
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน		
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)		3.07
เพศชายรวม (คน)	511	50.54
เพศหญิงรวม (คน)	500	49.46
รวม	1,011	100.00
2.2 การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน		
1. จำนวนสมาชิกที่ทำงานมีรายได้รวม (คน)	760	75.17
2. จำนวนสมาชิกที่ไม่มีรายได้รวม (คน)	251	24.83
รวม	1,011	100.00
จำนวนสมาชิกที่ไม่มีรายได้รวม (คน)		
1. นักเรียน / นักศึกษา รวม (คน)	89	35.46
2. แม่บ้าน รวม (คน)	32	12.75
3. ผู้สูงอายุ รวม (คน)	106	42.23
4. เด็กเล็กก่อนวัยเรียน รวม (คน)	21	8.37
5. ทุพพลภาพ รวม (คน)	3	1.20
รวม	251	100.00
2.3 อาชีพหลักของครัวเรือนในปัจจุบัน		
1. ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	1.82
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	142	43.16
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	34	10.33
4. เกษตรกรรม	93	28.27
5. การประมง	12	3.65
6. รับจ้าง	40	12.16
7. เลี้ยงสัตว์	1	0.30
8. อื่นๆ	1	0.30
รวม	329	100.00
2.4 ปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน		
1. มี	82	24.92
2. ไม่มี	247	75.08
รวม	329	100.00
2.5 กรณีพบปัญหาในการประกอบอาชีพของครัวเรือน		
1. ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง	40	48.78
2. เงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ	19	23.17
3. น้ำท่วม	22	26.83
4. อื่นๆ	1	1.22
รวม	82	100.00



ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
2.6 การประกอบอาชีพรอง/อาชีพเสริม ของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพรอง/อาชีพเสริม	303	92.10
2. ค้าขาย	3	0.91
3. เกษตรกรรม	18	5.48
4. การประมง	1	0.30
5. เลี้ยงสัตว์	1	0.30
6. รับจ้าง	2	0.61
7. อื่นๆ	0	0.00
8. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.30
รวม	329	100.00
2.7 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท	1	0.30
2. 10,001 - 20,000 บาท	55	16.72
3. 20,001 - 30,000 บาท	87	26.44
4. 30,001 - 40,000 บาท	75	22.81
5. 40,001 - 50,000 บาท	25	7.60
6. 50,001 - 100,000 บาท	1	0.30
7. มากกว่า 100,000 บาท	1	0.30
8. ไม่แสดงความคิดเห็น	84	25.53
รวม	329	100.00
2.8 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท	4	1.22
2. 10,001 - 20,000 บาท	137	41.64
3. 20,001 - 30,000 บาท	45	13.68
4. 30,001 - 40,000 บาท	53	16.11
5. 40,001 - 50,000 บาท	7	2.13
6. 50,001 - 100,000 บาท	0	0.00
7. มากกว่า 100,000 บาท	0	0.00
8. ไม่แสดงความคิดเห็น	83	25.22
รวม	329	100.00
2.9 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	43	13.07
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	285	86.63
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.30
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
2.10 รายได้เพียงพอแก่การครองชีพหรือไม่		
1. พอ มีเหลือเก็บ	268	81.46
2. พอ ไม่เหลือเก็บ	61	18.54
3. ไม่พอ	0	0.00
รวม	329	100.00
2.11 ภาวะหนี้สิน(ที่มีอยู่ในปัจจุบัน)		
1. ไม่มีหนี้สิน	279	84.80
2. มีหนี้สิน	50	15.20
รวม	329	100.00
2.12 แหล่งเงินกู้ที่มีหนี้สินมากที่สุด		
1. สหกรณ์	10	20.00
2. ธนาคารพาณิชย์	20	40.00
3. ธกส.	3	6.00
4. กองทุนหมู่บ้าน	0	0.00
5.ญาติ/เพื่อน	8	16.00
6. เงินกู้ยืมระบบ	0	0.00
7. ไม่แสดงความคิดเห็น	9	18.00
รวม	50	100.00
2.13 การออมของครัวเรือน		
1. ไม่มีเงินออม	53	16.11
2. มีเงินออม	276	83.89
รวม	329	100.00
2.14 ลักษณะของการออมเงิน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ฝากธนาคาร	239	86.59
2. ซื้อพันธบัตรรัฐบาล	19	6.88
3. ฝากสหกรณ์	0	0.00
4. ทำประกันชีวิต	4	1.45
5. กองทุนหมู่บ้าน	0	0.00
6. ซื้อเครื่องประดับ	14	5.07
7. ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
2.15 วัตถุประสงค์ของการออม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น	185	67.03
2. ไว้ลงทุนทำธุรกิจ	48	17.39
3. ไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน	30	10.87
4. อื่นๆ	13	4.71

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
<b>ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน</b>		
<b>3.1 การคมนาคม</b>		
1. ดี	235	71.43
2. พอใช้	80	24.32
3. ไม่ดี	14	4.25
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>329</b>	<b>100.00</b>
<b>สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้</b>		
1. สภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ	18	19.15
2. มีสิ่งกีดขวางการจราจรเช่นสิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/ถนนทั้ง	3	3.19
3. ช่องจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง รวดสวนทางกันลำบาก	3	3.19
4. จุดกลับรถ อยู่ห่างไกลเกินไป	0	0.00
5. ไม่แสดงความคิดเห็น	70	74.47
<b>3.2 ไฟฟ้า</b>		
1. ดี	178	54.10
2. พอใช้	48	14.59
3. ไม่ดี	103	31.31
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>329</b>	<b>100.00</b>
<b>สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้</b>		
1. ไฟฟ้าตกบ่อย/ไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก	24	15.89
2. ริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้มืดและเปลี่ยว มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย	98	64.90
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	29	19.21
<b>3.3 ประปา</b>		
1. ดี	190	57.75
2. พอใช้	53	16.11
3. ไม่ดี	86	26.14
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>329</b>	<b>100.00</b>
<b>สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้</b>		
1. ประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด	87	62.59
2. เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน	38	27.34
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	14	10.07

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.4 โทรศัพท์		
1. ดี	250	75.99
2. พอใช้	78	23.71
3. ไม่ดี	1	0.30
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
รวม	329	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. สัญญาณโทรศัพท์ยังครอบคลุมไม่ทั่วถึงพื้นที่	8	10.53
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	68	89.47
3.5 การจัดการขยะโดยเทศบาล/อบต.จัดเก็บ		
1. ดี	232	70.52
2. พอใช้	95	28.87
3. ไม่ดี	2	0.61
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
รวม	329	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนาน ทำให้ขยะล้นถัง	3	3.09
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	94	96.91
3.6 การรักษาพยาบาล		
1. ดี	268	81.46
2. พอใช้	57	17.32
3. ไม่ดี	4	1.22
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
รวม	329	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. การบริการล่าช้า/ใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน	3	4.92
2. บุคลากรไม่เพียงพอ	1	1.64
3. อุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย	0	0.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	57	93.44
ประเภทสถานพยาบาลที่ใช้บริการเป็นส่วนใหญ่		
1. โรงพยาบาลรัฐบาล	273	82.98
2. โรงพยาบาลเอกชน	200	60.79
3. คลินิก	16	4.86
4. รพ.สต.ในชุมชน	124	37.69
5. ซอยยามากินเอง	130	39.51
6. อื่นๆ	2	0.61

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.7 ระบบบริการทางสังคม		
3.7.1 การศึกษา		
1. ดี	245	74.47
2. พอใช้	81	24.62
3. ไม่ดี	3	0.91
4. ไม่ได้รับบริการ	0	0.00
รวม	329	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย	2	2.38
2. งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ	2	2.38
3. สถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง	3	3.57
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	77	91.67
3.7.2 สวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ		
1. ดี	9	2.74
2. พอใช้	9	2.74
3. ไม่ดี	87	26.44
4. ไม่ได้รับบริการ	224	68.08
รวม	329	100.00
สภาพปัญหา กรณีตอบไม่ดี/พอใช้		
1. สกปรก/ไม่สะอาด	15	15.63
2. สภาพเก่า/เสื่อมโทรม	59	61.46
3. ไม่ได้รับบริการ	1	1.04
4. อื่นๆ	21	21.88
5. ไม่แสดงความคิดเห็น	15	15.63
3.8 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มาก	144	43.77
2. ปานกลาง	72	21.88
3. น้อย	72	21.88
4. ไม่มีปัญหา	41	12.46
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาฝุ่นละออง		
1. จากการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน	100	34.72
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	188	65.28

<div> <div>ตารางที่ 3</div> <div>สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)</div> </div>		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.9 ปัญหาเสียงดังรบกวน		
1. มาก	90	27.36
2. ปานกลาง	79	24.01
3. น้อย	85	25.84
4. ไม่มีปัญหา	75	22.80
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาเสียงดังรบกวน		
1. จากการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน	92	36.22
2. ไม่แสดงความคิดเห็น	162	63.78
3.10 ปัญหาเขม่า/ควัน		
1. มาก	41	12.46
2. ปานกลาง	84	25.53
3. น้อย	84	25.53
4. ไม่มีปัญหา	120	36.47
รวม	41	12.46
กรณีพบปัญหาด้านเขม่า / ควัน		
1. โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆในชุมชน/พื้นที่ใกล้เคียง	2	0.96
2. การเผาขยะ	39	18.66
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	168	80.38
3.11 ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า		
1. มาก	115	34.95
2. ปานกลาง	61	18.54
3. น้อย	49	14.89
4. ไม่มีปัญหา	104	31.61
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า		
1. โรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียลงแม่น้ำ/ลำคลอง	5	2.22
2. การหมักหมมของวัชพืช/ขยะมูลฝอยในแหล่งน้ำ	75	33.33
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	145	64.44
3.12 ปัญหาน้ำท่วม		
1. มาก	167	50.76
2. ปานกลาง	74	22.49
3. น้อย	24	7.29
4. ไม่มีปัญหา	64	19.45
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาด้านน้ำท่วม		
1. ท่อน้ำอุดตัน/ระบายน้ำไม่สะดวก	110	41.51
2. อื่นๆ	5	1.89
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	150	56.60

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
3.13 ขยะมูลฝอย		
1. มาก	83	25.23
2. ปานกลาง	38	11.55
3. น้อย	65	19.76
4. ไม่มีปัญหา	143	43.47
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาด้านขยะมูลฝอย		
1. การทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน/ไม่มีถังขยะ	43	16.29
2. การบริการเก็บขยะไม่ทั่วถึง	8	3.03
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	213	80.68
3.14 ความสวยงามของธรรมชาติ/ทัศนียภาพ		
1. มาก	9	2.74
2. ปานกลาง	271	82.37
3. น้อย	4	1.22
4. ไม่มีปัญหา	44	13.37
5. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.30
รวม	329	100.00
กรณีพบปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม		
1. พื้นที่บางแห่งปล่อยรกร้าง มีวัชพืชเยอะ	79	27.82
2. อื่นๆ	2	0.70
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	203	71.48
3.15 สภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน		
1. มาก	81	24.62
2. ปานกลาง	149	45.29
3. น้อย	56	17.02
4. ไม่มีปัญหา	43	13.07
รวม	329	100.00
3.16 ปัญหาของชุมชน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหาหลักขโมย	144	43.77
2. ปัญหาอาชญากรรม	60	18.24
3. ปัญหายาเสพติด	42	12.77
4. ปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน	1	0.30
5. อื่นๆ	2	0.61
6. ไม่แสดงความคิดเห็น	37	11.25

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 4 การรับรู้ข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ		
4.1 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับ	281	85.41
2. ไม่ได้รับ	48	14.59
รวม	329	100.00
4.2 ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	160	56.94
2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ.2551-2552)		
2.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	2	0.71
2.2 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552)	12	4.27
3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	72	25.62
4. เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	101	35.94
5. สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	140	49.82
6. โทรทัศน์	9	3.20
7. วิทยุ	1	0.36
8. หนังสือพิมพ์	0	0.00
9. อื่นๆ	0	0.00
4.3 ท่านคิดว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการผ่านช่องทาง		
1. ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	232	70.52
2. สื่อ Social Media เช่น Facebook	97	29.48
3. กล้องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ	0	0.00
รวม	329	100.00
4.4 ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ชุมชนของท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ของโครงการ		
1. ไม่เคย	324	98.48
2. เคย	2	0.61
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	3	0.91
รวม	329	100.00
4.4.1 หน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียน		
1. ร้องเรียนที่โครงการโดยตรง	0	0.00
2. หน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น	0	0.00
3. หน่วยงานอื่นๆ	1	50.00
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	50.00
รวม	2	100.00



<div> <div>ตารางที่ 3</div> <div>สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)</div> </div>		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
4.4.2 ปัญหาผลกระทบที่ชุมชนของท่านร้องเรียนไปแล้ว ได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่		
1. ยังไม่ได้รับการแก้ไข	0	0.00
2. ได้รับการแก้ไขแล้ว	1	50.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	50.00
4.4.3 ชุมชนของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนของโครงการ		
1. พอใจต่อการแก้ไขปัญหา	0	0.00
2. ไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหา	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
รวม	0	0.00
4.5.1 ชุมชนของท่านมีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ หรือไม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรัดกุม	256	77.81
2. โครงการมีการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร	246	74.77
3. อื่นๆ	0	0.00
4.5.2 มีความกังวลในระดับ		
1. น้อย	1	100.00
2. ปานกลาง	0	0.00
3. มาก	0	0.00
รวม	1	100.00
<div> <div>ส่วนที่ 5 สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี</div> </div>		
5.1 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน		
5.1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	76	23.10
3. น้อย	185	56.23
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	68	20.67
รวม	329	100.00
5.1.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	32	9.73
3. น้อย	184	55.93
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	113	34.35
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.1.3 ผู้รบกวนจากการก่อสร้าง		
1. มาก	6	1.82
2. ปานกลาง	119	36.17
3. น้อย	187	56.84
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	17	5.17
รวม	329	100.00
5.1.4 การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	35	10.64
3. น้อย	199	60.49
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	95	28.88
รวม	329	100.00
5.1.5 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม		
1. มาก	49	14.89
2. ปานกลาง	102	31.00
3. น้อย	104	31.61
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	74	22.49
รวม	329	100.00
5.1.6 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ		
1. มาก	4	1.22
2. ปานกลาง	66	20.06
3. น้อย	199	60.49
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	60	18.24
รวม	329	100.00
5.1.7 ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้		
(1) การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม		
1. มาก	3	0.91
2. ปานกลาง	91	27.66
3. น้อย	181	55.02
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	54	16.41
รวม	329	100.00
(2) ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. มาก	2	0.61
2. ปานกลาง	65	19.76
3. น้อย	204	62.01
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	58	17.63
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
(3) การกองวัสดุบนไหล่ทาง		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	66	20.06
3. น้อย	164	49.85
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	99	30.09
รวม	329	100.00
(4) พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. มาก	4	1.22
2. ปานกลาง	73	22.19
3. น้อย	174	52.89
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	78	23.71
รวม	329	100.00
(5) ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง		
1. มาก	12	3.65
2. ปานกลาง	96	29.18
3. น้อย	146	44.38
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	75	22.80
รวม	329	100.00
(6) ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. มาก	24	7.29
2. ปานกลาง	94	28.57
3. น้อย	138	41.95
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	73	22.19
รวม	329	100.00
5.1.8 การประกอบอาชีพของคนในชุมชน		
(1) ด้านบวก		
(1.1) มีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น		
1. มาก	1	0.30
2. ปานกลาง	87	26.44
3. น้อย	120	36.47
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	121	36.78
รวม	329	100.00
(1.2) การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น		
1. มาก	1	0.30
2. ปานกลาง	79	24.01
3. น้อย	97	29.48
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	152	46.20
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
(2) ด้านลบ		
(2.1) กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง		
1. มาก	1	0.30
2. ปานกลาง	184	55.93
3. น้อย	75	22.80
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	69	20.97
รวม	329	100.00
(2.2) ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง		
1. มาก	1	0.30
2. ปานกลาง	122	37.08
3. น้อย	75	22.80
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	131	39.82
รวม	329	100.00
5.1.9 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น		
(1) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น		
1. มาก	12	3.65
2. ปานกลาง	115	34.95
3. น้อย	64	19.45
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	138	41.95
รวม	329	100.00
(2) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง		
1. มาก	12	3.65
2. ปานกลาง	115	34.95
3. น้อย	79	24.01
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	123	37.39
รวม	329	100.00
5.1.10 บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น		
1. มาก	96	29.18
2. ปานกลาง	27	8.21
3. น้อย	120	36.47
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	86	26.14
รวม	329	100.00
5.1.11 ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ		
1. มาก	103	31.31
2. ปานกลาง	14	4.26
3. น้อย	127	38.60
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	85	25.83
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.1.12 สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน		
(1) คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมีสุมรา ส่งเสียงดัง		
1. มาก	9	2.74
2. ปานกลาง	5	1.52
3. น้อย	173	52.58
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	142	43.16
รวม	329	100.00
(2) คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่		
1. มาก	1	0.30
2. ปานกลาง	3	0.91
3. น้อย	181	55.02
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	144	43.77
รวม	329	100.00
(3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น		
1. มาก	0	0.00
2. ปานกลาง	2	0.61
3. น้อย	188	57.14
4. ไม่ได้รับผลกระทบ	139	42.25
รวม	329	100.00
5.2 ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566)		
7.2.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	1	0.30
2. เท่าเดิม	175	53.19
3. ลดลง	153	46.50
รวม	329	100.00
5.2.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	0	0.00
2. เท่าเดิม	196	59.57
3. ลดลง	133	40.43
รวม	329	100.00
5.2.3 ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง		
1. เพิ่มขึ้น	73	22.19
2. เท่าเดิม	72	21.88
3. ลดลง	184	55.93
รวม	329	100.00

ตารางที่ 3		
สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.2.4 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม		
1. เพิ่มขึ้น	103	31.31
2. เท่าเดิม	134	40.73
3. ลดลง	92	27.96
รวม	329	100.00
5.2.5 ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้		
(1) การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม		
1. เพิ่มขึ้น	80	24.32
2. เท่าเดิม	119	36.17
3. ลดลง	130	39.51
รวม	329	100.00
(2) ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง		
1. เพิ่มขึ้น	66	20.06
2. เท่าเดิม	115	34.95
3. ลดลง	148	44.98
รวม	329	100.00
(3) พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ		
1. เพิ่มขึ้น	44	13.37
2. เท่าเดิม	163	49.54
3. ลดลง	122	37.08
รวม	329	100.00
(4) ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน		
1. เพิ่มขึ้น	53	16.11
2. เท่าเดิม	190	57.75
3. ลดลง	86	26.14
รวม	329	100.00
5.3 ความคิดเห็นด้านทางเข้า-ออกชั่วคราว (ตามเฉพาะชุมชนที่อยู่แนว Spur Line)		
5.3.1 ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้างบ้างไหม		
1. เคย	100	30.40
2. ไม่เคย	227	69.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	2	0.61
รวม	329	100.00
5.3.2 ท่านเคยใช้ทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างก่อสร้าง เพื่อไปสถานที่ใด		
1. ไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัย	87	87.00
2. ไป-กลับพื้นที่เกษตรกรรมตัวเอง	10	10.00
3. ไป-กลับร้านค้า สถานประกอบการของตนเอง	2	2.00
4. อื่นๆ	1	1.00
รวม	100	100.00

ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (ต่อ)		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
5.3.3 ทางเข้าออกชั่วคราวในช่วงก่อสร้างที่ท่านใช้เดินทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางที่เพียงพอสำหรับถนนแบบชั่วคราวหรือไม่		
1. เพียงพอ	99	99.00
2. ไม่เพียงพอ	0	0.00
3. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	1.00
รวม	100	100.00
5.3.4 จำนวนครั้งที่ท่านไม่สามารถเดินทางผ่านทางเข้าออกชั่วคราวได้อย่างสะดวกสบาย เช่น ต้องหยุดรอ ทางชำรุดเสียหาย จนรถไม่สามารถขับผ่านไป หรือผ่านไปไม่ได้แต่ต้องรถครูดพื้น	ไม่เกิน 1 ครั้ง (ค่าเฉลี่ย 0.61)	
5.4 ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี		
1. ได้รับประโยชน์	256	77.81
2. ไม่ได้รับประโยชน์	2	0.61
3. ไม่แน่ใจ	70	21.28
4. ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.30
รวม	329	100.00

#### 5.5 ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

- (1) ปัญหาผิวถนนเดิมชำรุด ขรุขระ ทำให้การเดินทางใช้ความเร็วได้อย่างจำกัด
- (2) ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดจากฟาร์ม เสี่ยงต่อการขาดทุน
- (3) ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และขนส่งจากรถบรรทุก
- (4) ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย
- (5) กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง รวมทั้งต้องใช้เวลาเดินทางเพื่อกลับรถเพิ่มมากขึ้น
- (6) ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถไกลจากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน
- (7) ความปลอดภัยในการเข้าใช้ทางตลอดตามแนวเส้นทาง เป็นจุดเสี่ยงที่เกิดน้ำท่วม และอุบัติเหตุ
- (8) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง
- (9) ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และจากกิจกรรมการก่อสร้าง
- (10) กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรมีการติดตั้งป้ายกำจัดการจราจร ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ บริเวณชุมชนตามแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)
- (11) ผู้รับเหมาขาดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการก่อสร้าง รถบรรทุกใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน
- (12) ปัญหากลุ่มวัยรุ่นเข้ามาใช้ทางคู่ขนานเพื่อแข่งขันรถ
- (13) ขาดการดูแลติดตั้งต้นไม้ริมทางคู่ขนาน ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทาง