

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 7 ปัจจัย ซึ่งเป็นไปตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- 1) คุณภาพน้ำผิวดิน
- 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) เสียง
- 4) พืชในระบบนิเวศ
- 5) การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย
- 6) การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
- 7) เศรษฐกิจสังคม

โดยแสดงรายละเอียดแผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโซคชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. อุดนภูมิ 2. ความเป็นกรดเป็นด่าง 3. ความนำไฟฟ้า 4. ออกซิเจนละลายน้ำ 5. บีโอดี 6. น้ำมันและไขมัน 7. ของแข็งแขวนลอย 8. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 10. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม	- คลองชลประทาน (กม.53+950)	ความถี่ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 9 ก.ค. 2567 2. เมื่อวันที่ 5 ธ.ค. 2567 3. เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2568 4. ธ.ค. 2568	-	-
	1. แพลงก์ตอนพืช 2. แพลงก์ตอนสัตว์ 3. สัตว์น้ำดิน	- คลองชลประทาน (กม.53+950)	ความถี่ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- ดำเนินการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 9 ก.ค. 2567 2. เมื่อวันที่ 5 ธ.ค. 2567 3. เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2568 4. ธ.ค. 2568	-	-

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโคกชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
3. ระดับเสียง	1. L_{eq} 24 hr 2. L_{max} 3. L_{90} 4. L_{dn}	1. บ้านหนองยายเยล 2. บ้านโคกชัย 3. บ้านป่าหมาก	จำนวน 5 วันต่อเนื่อง ความถี่ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- ดำเนินการตรวจวัดเสียง จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. ระหว่างวันที่ 5-10 ก.ค. 2567 2. ระหว่างวันที่ 4-9 ธ.ค. 2567 3. ระหว่างวันที่ 24-29 ก.ค. 2568 4. ธ.ค. 2568	-	-
4. พืชในระบบนิเวศ	1. ตรวจสอบการตัดฟันไม้นอกบัญชีไม้หวงห้าม 2. ตรวจสอบชนิดและจำนวนของไม้หวงห้ามที่จะลักลอบย้าย 3. ตรวจสอบการดำเนินการลักลอบย้ายไม้หวงห้ามให้เป็นไปตามขั้นตอนที่ระบุในแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้	ตลอดแนวเส้นทางโครงการตามทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224	ทุกวัน (เป็นระยะเวลา 1 เดือน) ตลอดช่วงระยะเวลาที่มีการลักลอบย้ายไม้หวงห้ามและตัดฟัน	- ดำเนินการตรวจสอบพืชในระบบนิเวศเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567	-	-
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. สภาพการจราจรติดเสียหยาตลอดเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง 2. ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	ตลอดเส้นทางทาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเส้นทางคมนาคม ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24และทางหลวงหมายเลข 224	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 - พฤศจิกายน 2568	-	-

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโคกชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และ ผลกระทบด้าน อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย (ต่อ)	3. ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับ ก่อสร้างและการขนส่งของ โครงการ			- ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตาม ตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในช่วงเดือน ธันวาคม 2568 - มิถุนายน 2569		
6. การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม	1. ตรวจสอบสภาพท่อ ระบาย น้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การ เชื่อมและการไหลของน้ำ รวมถึง พื้นที่รับน้ำ ตลอดจนแนวการ ก่อสร้างโครงการ 2. การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่	ท่อระบายน้ำทุกจุด ตลอดแนวการก่อสร้าง หาก โครงการ โดยเฉพาะ บริเวณที่แนวเส้นทาง ตัดผ่านแหล่งน้ำ ธรรมชาติ	ปีละ 1 ครั้ง ตลอด ระยะเวลาก่อสร้าง หาก เกิดกรณีฝนตกหนักให้มี การตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง	- ดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม จำนวน 1 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือน ก.ค. 2567 2. เดือน ก.ค. 2568	-	-
7. เศรษฐกิจสังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการ 2. ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น ต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง 3. ความคิดเห็นและทัศนคติต่อ โครงการ	กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ - ผู้นำชุมชน - พี่น้องในหัวด้าน สิ่งแวดล้อม - กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง - กลุ่มครัวเรือน	ความถี่ปีละ 1 ครั้ง	- ดำเนินการตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อเดือน พ.ย. 2567 2. เมื่อเดือน พ.ย. 2568	-	-

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน

ก. วัตถุประสงค์

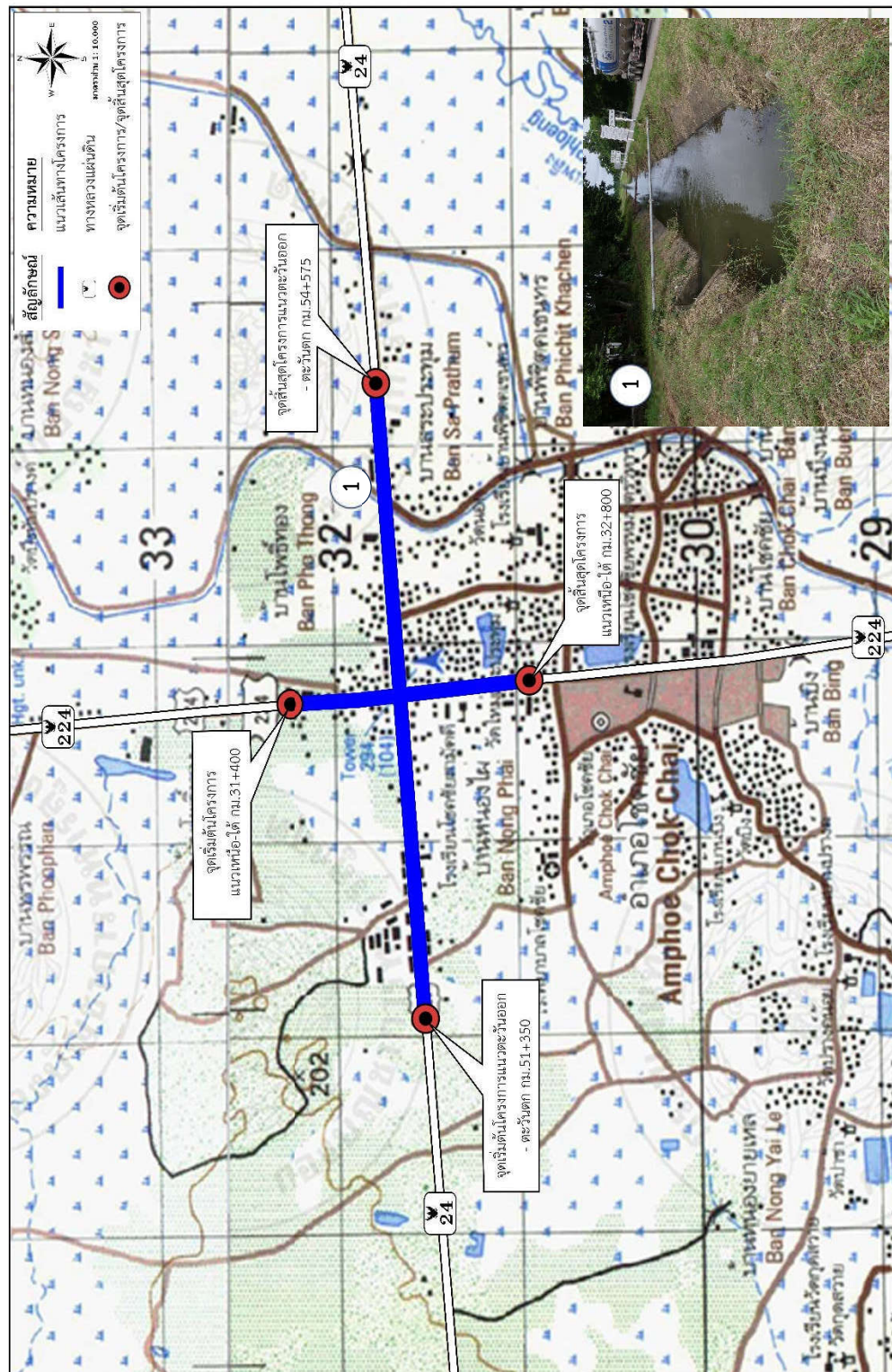
1. เพื่อให้ทราบสถานภาพของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
2. เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. สถานีตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยมีสถานีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 1 สถานี คือบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) แสดงดังรูปที่ 4.2.1-1
3. ดัชนีตรวจวิเคราะห์ : จะดำเนินการเก็บตัวอย่างที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำจะได้ดำเนินการตามวิธีมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) (ตารางที่ 4.2.1-1)
4. ระยะเวลาตรวจวิเคราะห์ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์ปีละ 2 ครั้ง คลอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะก่อสร้าง
ครั้งที่ 1 วันที่ 9 กรกฎาคม 2567 (ฤดูฝน)
ครั้งที่ 2 วันที่ 5 ธันวาคม 2567 (ฤดูแล้ง)
ครั้งที่ 3 วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 (ฤดูฝน)
ครั้งที่ 4 เดือนธันวาคม 2568 (ฤดูแล้ง)

ตารางที่ 4.2.1-1 ดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ	Grab Sampling	Laboratory and Field	APHA, AWWA, WEF 24 th Edition, 2023
2. ความเป็นกรด-ด่าง	Grab Sampling	Electrometric Method	
3. ความนำไฟฟ้า	Grab Sampling	Laboratory Method	
4. ออกซิเจนละลายน้ำ	Grab Sampling	Azide Modification	
5. บีโอดี	Grab Sampling	5-day BOD Test, Azide Modification	
6. น้ำมันและไขมัน	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method	
7. ของแข็งแขวนลอย	Grab Sampling	Total Suspended Solids	
8. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	Grab Sampling	Total Dissolved Solids at 104±2 °C	
9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique	
10. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique	



รูปที่ 4.2.1-1 แสดงสถานีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950)

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2561 (ฤดูแล้ง) และเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2561 (ฤดูฝน) โดยมีผลการตรวจวัดดังตารางที่ 4.2.1-2

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) ในช่วงฤดูแล้ง จะมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5) หมายถึงแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม สำหรับในช่วงฤดูฝน จะมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) หมายถึงแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อนประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537

2. ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจวัดสอบคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 1 สถานี โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.1-2 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับคลองชลประทาน กม.53+950 โดยมีผลการตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิตรวจวัดได้ 31.0 องศาเซลเซียส ($^{\circ}\text{C}$) ความเป็นกรดและด่างเท่ากับ 6.8 ความนำไฟฟ้าเท่ากับ 275 $\mu\text{s}/\text{cm}$ ออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.1 mg/L บีโอดีเท่ากับ 2.0 mg/L ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 4.0 mg/L ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 176 mg/L น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 2.0 mg/L แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,300 MPN/100 ml และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 790 MPN/100 ml เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร



รูปที่ 4.2.1-2 แสดงการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนกรกฎาคม 2567

ตารางที่ 4.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950)

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	พารามิเตอร์									การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน	
			Temperature (°C)	pH	Conductivity (µs/cm)	DO (mg/L)	BOD ₅ (mg/L)	Suspended Solids (mg/L)	Total Dissolve Solids (mg/L)	Grease & Oil (mg/L)	Total Coliform Bacteria (MPN/100 mL)		Fecal Coliform Bacteria (MPN/100 mL)
- คลองชลประทาน (กม.53+950)	EIA ^[1] ปี 2562	28 เมษายน 2561	26	7.6	-	6.0	5.4	18	162	<1.0	150	75	- จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเดือนกรกฎาคมและเดือนธันวาคม 2567 บริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานและจัดอยู่ในประเภทที่ 2 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ
		23 มิถุนายน 2561	34.4	7.7	-	4.8	3.2	5	167	<1.0	21	<1.8	
	Monitor ^[2] ปี 2567-2569	9 กรกฎาคม 2567	31.0	6.8	275	4.1	2.0	4	176	<2.0	1,300	790	
		5 ธันวาคม 2567	29.5	7.4	970	4.6	1.9	13.7	218	<2.0	790	330	
		28 กรกฎาคม 2568	30.5	7.5	226	6.7	0.6	13.1	118	<2.0	1,300	330	
มาตรฐาน ^[3]		ประเภทที่ 2	๘'	5.0-9.0	-	๕6.0	๕1.5	-	-	-	๕5,000	๕1,000	
		ประเภทที่ 3	๘'	5.0-9.0	-	๕4.0	๕2.0	-	-	-	๕20,000	๕4,000	
		ประเภทที่ 4	๘'	5.0-9.0	-	๕2.0	๕4.0	-	-	-	-	-	
		ประเภทที่ 5											
			๘'	5.0-9.0	-	-	-	-	-	-	-	-	

ที่มา : [1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2562
: [2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2567-2569

หมายเหตุ : [3] มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537
ประเภทที่ 2 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ
ประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร

ประเภทที่ 4 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรม
ประเภทที่ 5 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD

PROGRESS REPORT 2

2.2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนธันวาคม 2567

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.1-3 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับคลองชลประทาน กม.53+950 โดยมีผลการตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิตรวจวัดได้ 29.5 องศาเซลเซียส ($^{\circ}\text{C}$) ความเป็นกรดและด่างเท่ากับ 7.4 ความนำไฟฟ้าเท่ากับ 970 $\mu\text{S}/\text{cm}$ ออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.6 mg/L บีโอดีเท่ากับ 1.9 mg/L ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 13.7 mg/L ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 218 mg/L น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 2.0 mg/L แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 790 MPN/100 ml และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 330 MPN/100 ml เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร



รูปที่ 4.2.1-3 แสดงการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนธันวาคม 2567

2.3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนกรกฎาคม 2568

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.1-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับคลองชลประทาน กม.53+950 โดยมีผลการตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิตรวจวัดได้ 30.5 องศาเซลเซียส ($^{\circ}\text{C}$) ความเป็นกรดและด่างเท่ากับ 7.5 ความนำไฟฟ้าเท่ากับ 226 $\mu\text{S}/\text{cm}$ ออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 6.7 mg/L บีโอดีเท่ากับ 0.6 mg/L ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 13.1 mg/L ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 118 mg/L น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 2.0 mg/L แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,300 MPN/100 ml และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 330 MPN/100 ml เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 2 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ



รูปที่ 4.2.1-4 แสดงการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนกรกฎาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

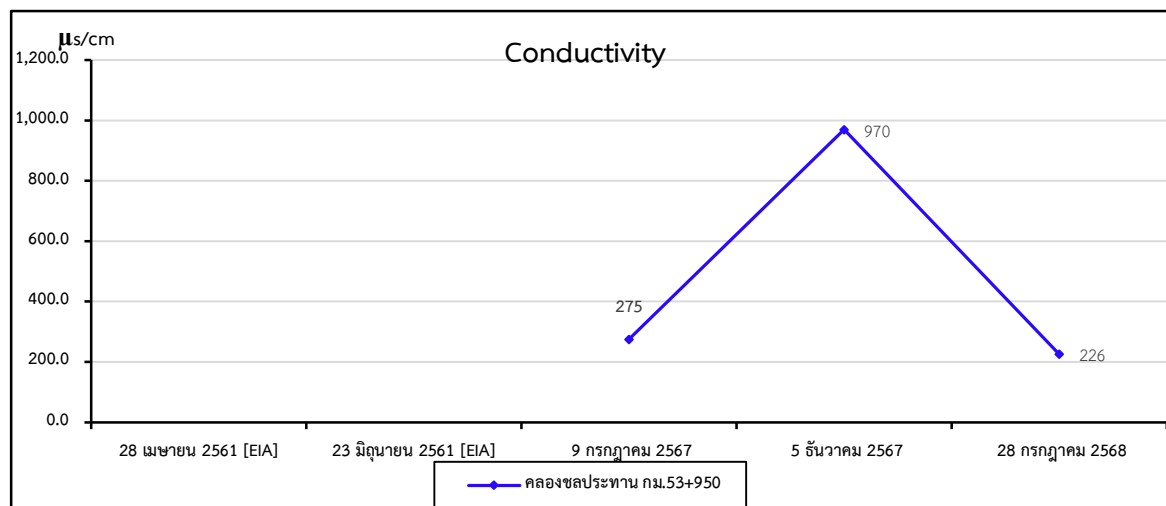
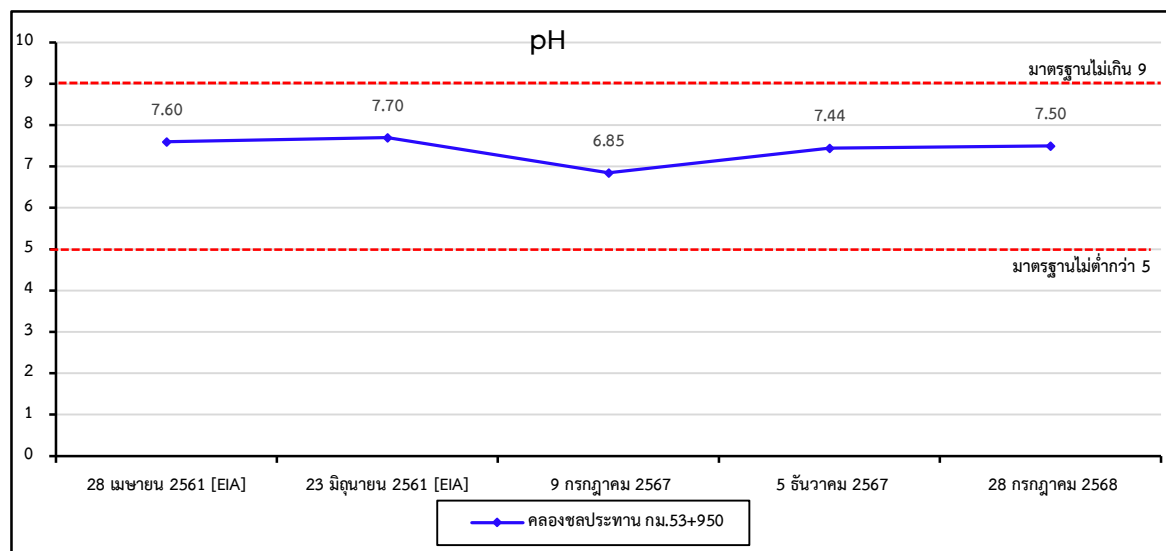
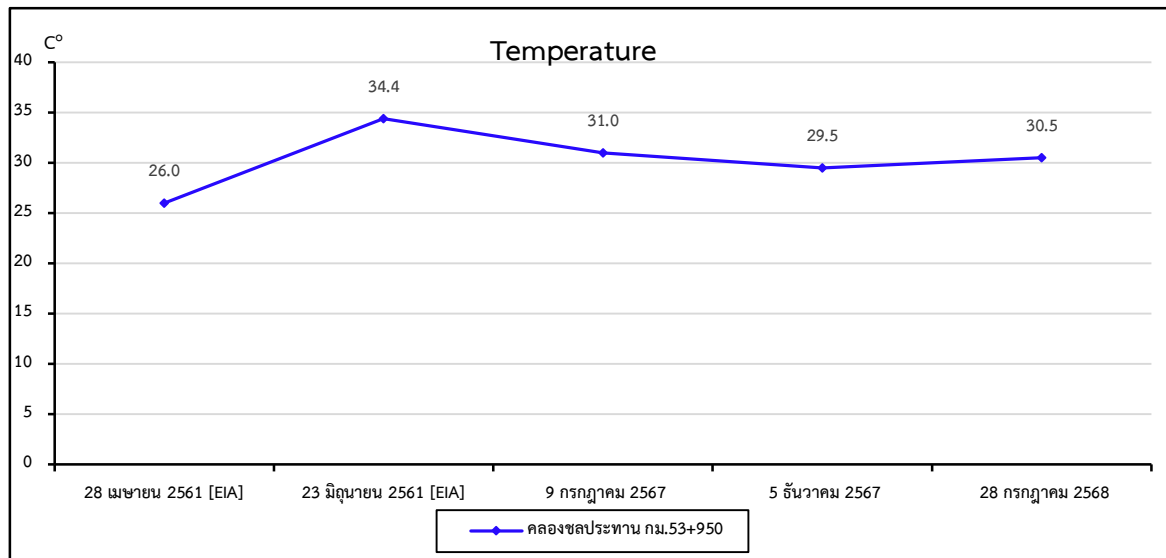
3.1 เปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 1 สถานี คือ บริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา มีการตรวจวัดในรายงาน EIA ของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนเมษายน และเดือนมิถุนายน 2561 ซึ่งมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 4 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการอุตสาหกรรม เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจำนวน 3 ครั้ง ในวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 5 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.1-4 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทุกดัชนีที่มีการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนวันที่ 28 กรกฎาคม 2568 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทุกดัชนีที่มีการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 2 จะเห็นได้ว่าช่วงเดือนกรกฎาคม และธันวาคม 2567 ค่า (BOD₅) ลดลงจากช่วงที่มีการตรวจวัดในรายงาน EIA วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 ผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ส่วนค่าออกซิเจนละลายในน้ำ (DO) ค่อนข้างดี และค่า (BOD₅) มีค่าลดลง เนื่องจากคลองชลประทานมีน้ำค่อนข้างเยอะ และไหลแรง จากการดำเนินการของโครงการไม่ได้ส่งผลกระทบต่อคลองชลประทาน

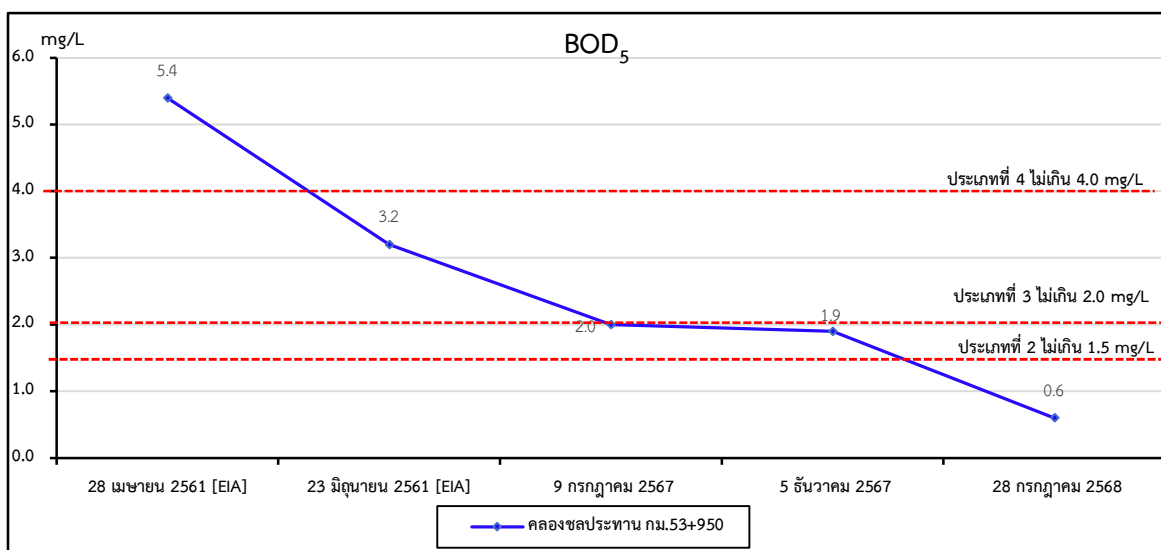
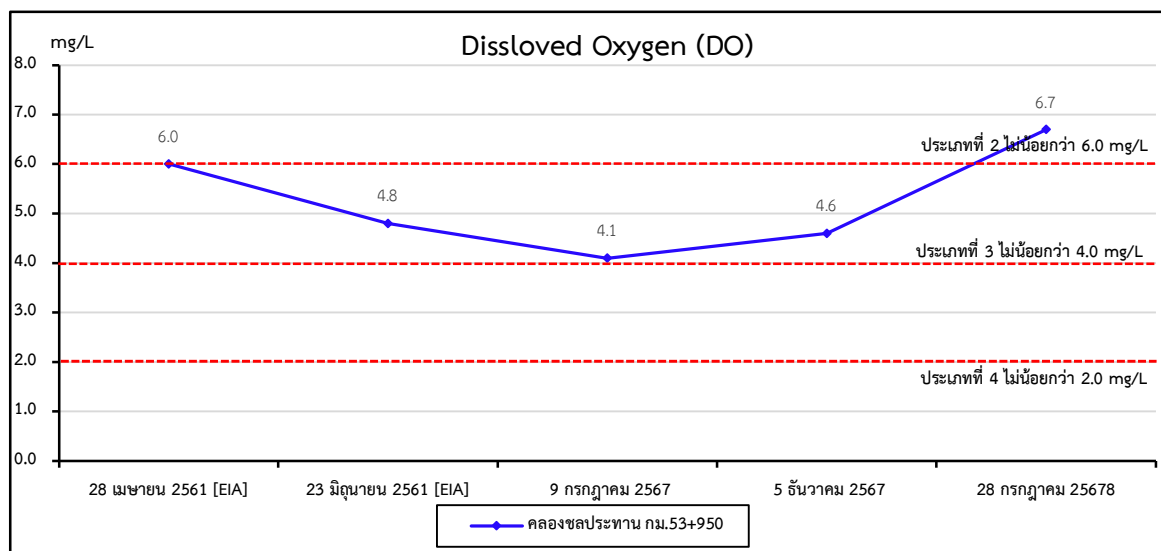
3.2 เปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับกิจกรรมพัฒนาโครงการบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) เป็นการขยายผิวจราจรโดยไม่มีการก่อสร้างสะพาน และไม่มีโครงสร้างตอม่ออยู่ในลำน้ำหรือริมตลิ่ง ซึ่งกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานปรับถมพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน ขุด หรือถมดิน ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างอาจมีตะกอนดินจากการเปิดหน้าดิน หรือจากการกองดินไว้ระหว่างรอทำการบดอัด ตกหล่น หรือถูกชะพาลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้กีดขวางทางไหลของน้ำได้ โดยตะกอนดินที่จะถูกชะลงสู่คลองชลประทาน (กม.53+950) มีอัตราการชะล้างพังทลายในระดับน้อย 4.176 ตัน/ไร่/ปี จึงไม่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำมากนัก ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

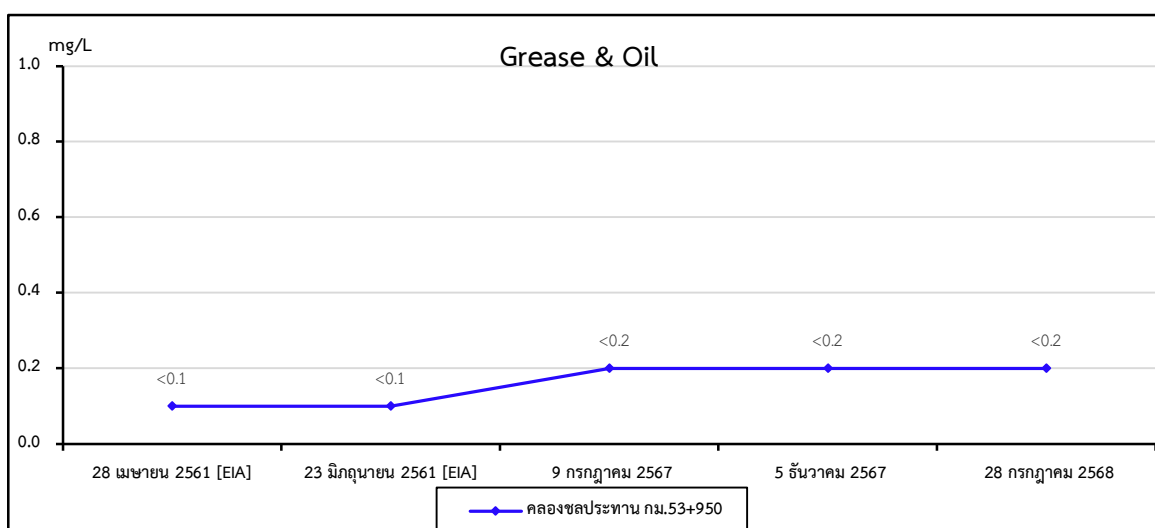
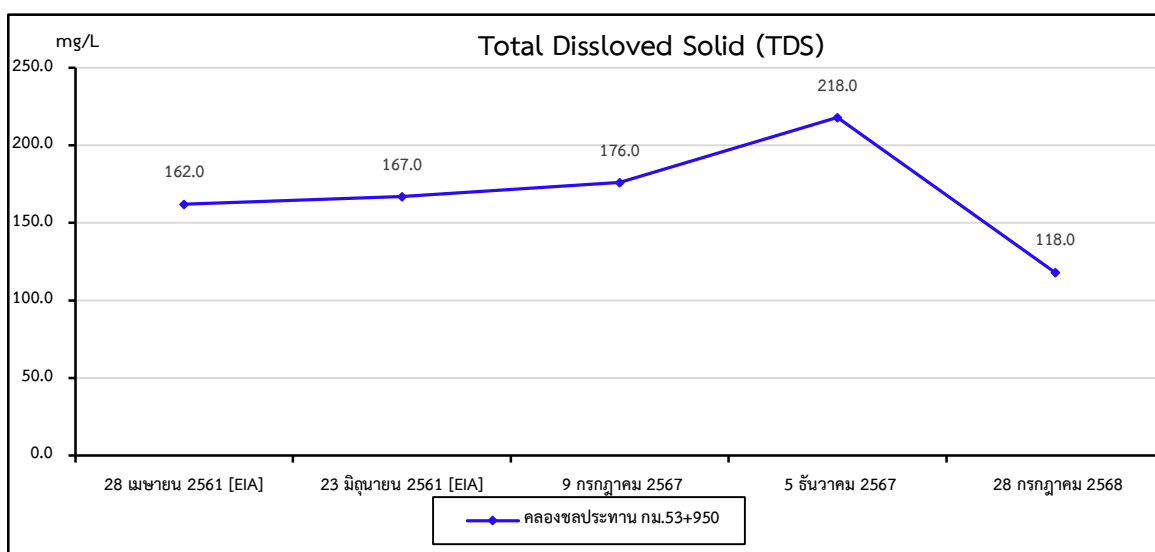
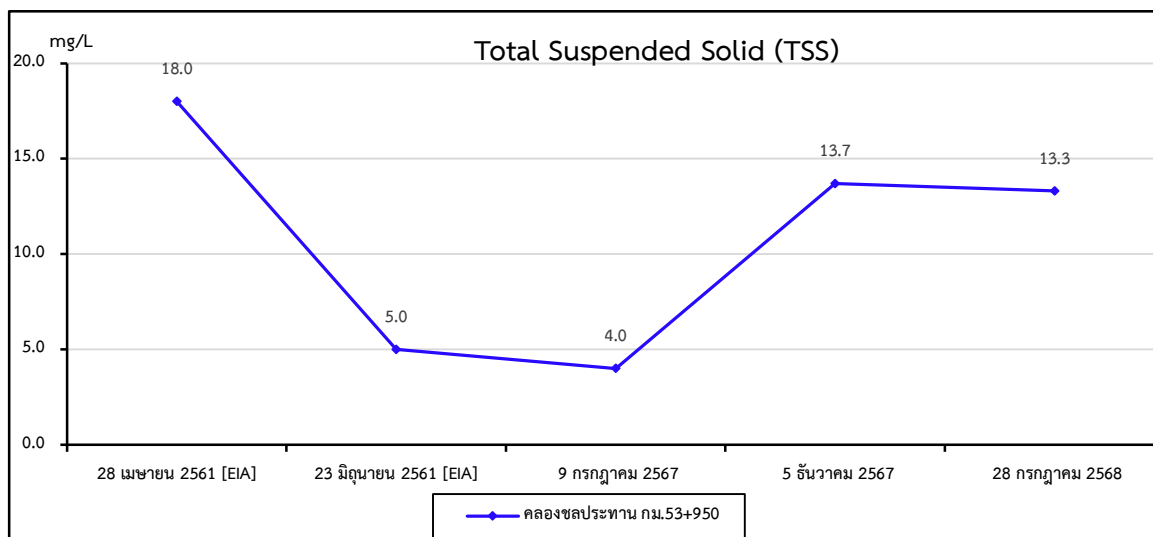
เมื่อนำผลการตรวจวัดระยะก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม ถึงเดือนธันวาคม 2567 และเดือนกรกฎาคม 2568 มาเปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า ไม่มีความสอดคล้อง เนื่องจากในช่วงที่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน จึงไม่มีตะกอนดินถูกชะลงสู่คลองชลประทาน (กม.53+950) ซึ่งในช่วงที่ทางโครงการได้มีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทางบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) เป็นช่วงที่ไม่มีการระบายน้ำจากกรมชลประทาน และโครงการได้มีการดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดิน ดังนั้น การก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำแต่อย่างใด



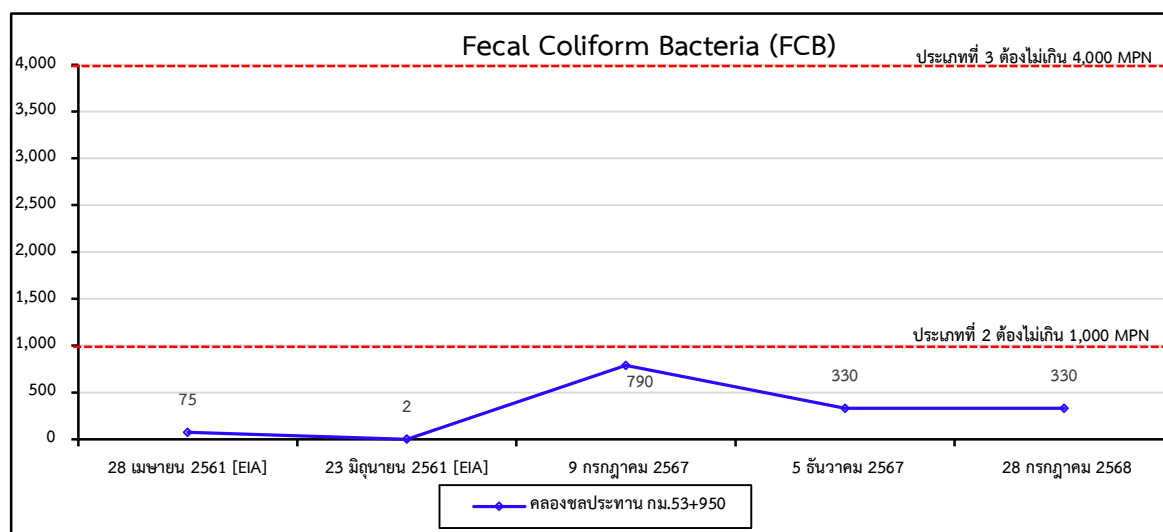
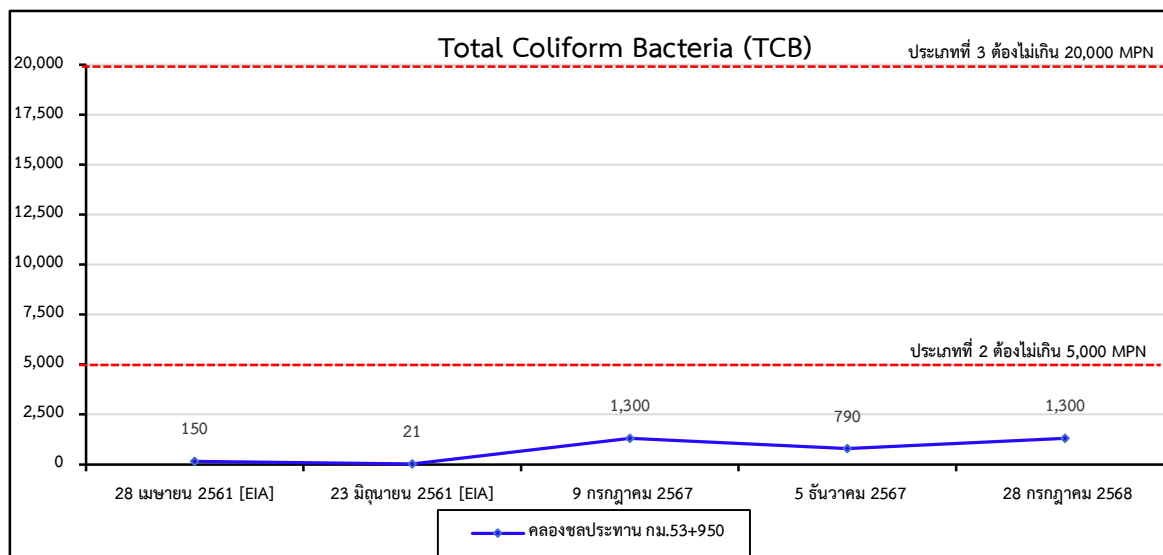
รูปที่ 4.2.1-5 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีแหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่โครงการ คือ คลองชลประทาน กม.53+950 มีผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงการก่อสร้างจำนวน 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 5 ธันวาคม 2567 ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินของคลองชลประทาน กม.53+950 จัดอยู่ในคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 ประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภคและการเกษตร วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินของคลองชลประทาน กม.53+950 จัดอยู่ในประเภทที่ 2 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ ผลการตรวจวัดมีค่าใกล้เคียงกับการตรวจวัดในช่วงจัดทำรายงาน EIA ส่วนค่าบีโอดี (BOD₅) ในช่วงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างมีคุณภาพดีขึ้นจากในช่วงการจัดทำรายงาน EIA ทั้ง 3 ครั้ง ซึ่งจากการเปรียบเทียบข้อมูลย้อนหลังจะพบว่า คลองชลประทาน กม.53+950 จะมีค่าบีโอดีอยู่ในคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ในช่วงฤดูแล้ง และจะมีค่าบีโอดีลดลงมาอยู่ในประเภทที่ 2-3 ในช่วงฤดูฝน

สำหรับกิจกรรมก่อสร้างในช่วงเวลาที่ทำกรตรวจวัด โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานและวางคันสะพาน บริเวณใกล้กับทางแยกต่างระดับโชคชัย ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 1.5 กิโลเมตร และงานเปิดหน้าดินเพื่อเทผิวจราจรและทำทางเบี่ยงเตรียมการไว้สำหรับกิจกรรมก่อสร้างที่ต้องมีการปิดช่องจราจรซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำใกล้เคียง คือ คลองชลประทาน กม.53+950 ซึ่งโครงการจะมีการรวบรวมน้ำในพื้นที่ก่อสร้างลงสู่รางระบายน้ำข้างทางภายในเขตทาง โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองชลประทาน กม.53+950 แต่อย่างใด

4.2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
2. เพื่อประเมินผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำเนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา หากพบว่ามีผลกระทบเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. สถานีเก็บตัวอย่าง : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำสำคัญ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน จำนวน 1 สถานี คือ คลองชลประทาน (กม.53+950) แสดงดังรูปที่ 4.2.1-1
3. ดัชนีตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง ดังนี้
 - 1) แพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ จะใช้ถุงเก็บแพลงก์ตอน ขนาดช่องตาข่าย 60 ไมครอน ความกว้างปากถุง 30 ซม. เพื่อกรองตัวอย่างน้ำ 30 ลิตร ตัวอย่างแพลงก์ตอนที่ค้างในถุงเก็บจะรวบรวมและดองด้วยน้ำยาฟอร์มาลินเข้มข้น 4% เพื่อนำไปแยกชนิดและปริมาณในห้องปฏิบัติการฯ โดยจะอ้างอิงจากเอกสารของ Foged (1971), Hirano (1967, 1975), Presscott (1962), Prowes (1962) และ Scott & Presscott (1961)
 - 2) สัตว์หน้าดิน จะรวบรวมด้วย Ekman Dredge ขนาดพื้นที่ผิวหน้า 0.5 ตร.ฟุต ตัวอย่างที่เก็บได้จะถูกนำไปแยกขนาดด้วยตะแกรงลวด และจะบันทึกลักษณะตะกอนท้องน้ำและจะนำตัวอย่างสัตว์หน้าดินไปดองด้วยน้ำยาฟอร์มาลินเข้มข้น 7% เพื่อทำการจำแนกชนิดและความหนาแน่นในห้องปฏิบัติการฯ โดยจะอ้างอิงจากเอกสารของ Pratt (1975) และ Pennak (1953)
4. มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ : เปรียบเทียบความหลากหลายทางชีวภาพตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968)

< 1.0	คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)
= 1.0-3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)
> 3.0	คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)

5. ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์ปีละ 2 ครั้ง
ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะก่อสร้าง

ครั้งที่ 1 วันที่ 9 กรกฎาคม 2567 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 2 วันที่ 9 ธันวาคม 2567 (ฤดูแล้ง)

ครั้งที่ 3 วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 4 เดือนธันวาคม 2568 (ฤดูแล้ง)

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2561 (ฤดูแล้ง) และเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2561 (ฤดูฝน) โดยมีผลการตรวจวัดดังตารางที่ 4.2.2-1

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า นิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) ในช่วงฤดูแล้ง มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชรวม 1,552 ยูนิต์ต่อลิตร 20 ชนิด ดัชนีความหลากหลาย 1.10 แพลงก์ตอนสัตว์รวม 93 ตัวต่อลิตร พบ 12 ชนิด ดัชนีความหลากหลาย 1.97 และในช่วงฤดูฝน มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชรวม 41,124 ยูนิต์ต่อลิตร 27 ชนิด ดัชนีความหลากหลาย 1.17 แพลงก์ตอนสัตว์รวม 179 ตัวต่อลิตร พบ 10 ชนิด ดัชนีความหลากหลาย 1.90 โดยมีความหลากหลายชนิดอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ได้

2. ผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 1 สถานี โดยมีรายละเอียดผลการตรวจนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.2-1 พบว่า แพลงก์ตอนพืชที่พบ 4 ดิวิชัน ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนพืช 16 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 8,160 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.63 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 2 ไฟลัม ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 180 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.64 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 1 ไฟลัม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 2 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 16 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 0.69 และเมื่อนำดัชนีความหลากหลายมาเปรียบเทียบกับตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าอยู่ในช่วง 1.0 - 3.0 ดังนั้น คุณภาพน้ำในคลองชลประทาน กม.53+950 อยู่ระดับปานกลางโดยสามารถใช้ดำรงชีพของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ได้ สำหรับสัตว์หน้าดินที่พบว่าดัชนีความหลากหลายมีค่าน้อยกว่า 1.0 จึงถือว่าไม่เหมาะสมสำหรับการดำรงชีพของสัตว์หน้าดิน



รูปที่ 4.2.2-1 แสดงการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เดือนกรกฎาคม 2567

2.2 ผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนธันวาคม 2567

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.2-2 พบว่า แพลงก์ตอนพืชที่พบ 4 ดิวิชัน ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนพืช 16 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 9,480 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.56 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 2 ไฟลัม ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 114 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.69 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 2 ไฟลัม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 3 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 56 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.03 และเมื่อนำดัชนีความหลากหลายมาเปรียบเทียบกับตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน มีค่าอยู่ในช่วง 1.0 - 3.0 ดังนั้น คุณภาพน้ำในคลองชลประทาน กม.53+950 อยู่ระดับปานกลางโดยสามารถใช้ดำรงชีพของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินได้



รูปที่ 4.2.2-2 แสดงการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เดือนธันวาคม 2567

2.3 ผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนกรกฎาคม 2568

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.2-3 พบว่า แพลงก์ตอนพืชที่พบ 4 ดิวิชัน ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนพืช 19 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 7,800 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.66 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 3 ไฟลัม ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 132 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.92 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 2 ไฟลัม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 3 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 96 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.01 และเมื่อนำดัชนีความหลากหลายมาเปรียบเทียบกับตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน มีค่าอยู่ในช่วง 1.0 - 3.0 ดังนั้น คุณภาพน้ำในคลองชลประทาน กม.53+950 อยู่ระดับปานกลางโดยสามารถใช้ดำรงชีพของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินได้



รูปที่ 4.2.2-3 แสดงการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เดือนกรกฎาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 1 สถานี คือ บริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 พบว่า ในช่วงที่ผ่านมาการตรวจวัดในรายงาน EIA ของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีผลการตรวจวัดแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง หมายถึงคุณภาพน้ำที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ อยู่ในช่วง 1.0-3.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจำนวน 4 ครั้ง เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 พบว่า แพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ส่วนสัตว์หน้าดินอยู่ในเกณฑ์ไม่เหมาะสมสำหรับการดำรงชีวิตของสัตว์หน้าดิน มีค่าน้อยกว่า 1.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) และวันที่ 5 ธันวาคม 2567 วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 เช่นเดียวกับในช่วงตรวจวัดในรายงาน EIA ที่ผ่านมา ดังรูปที่ 4.2.2-5

แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ทำการตรวจวัดในการจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเดือนกรกฎาคม 2567 เดือนธันวาคม 2567 และกรกฎาคม 2568 ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 แต่อย่างใด เนื่องจากอยู่ระหว่างการเร่งงานก่อสร้างในบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชน เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนให้มากที่สุด เช่น งานก่อสร้างสะพานบริเวณทางแยกต่างระดับโชคชัย และงานวางคันสะพาน ซึ่งอยู่ห่างจากคลองชลประทาน (กม.53+950) ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ส่วนในช่วงที่ทางโครงการได้มีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทาง บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) เป็นช่วงที่ไม่มีการระบายน้ำจากกรมชลประทาน ดังนั้นในช่วงที่ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านคลองชลประทาน กม.53+950 ระบบนิเวศในน้ำจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนสัตว์หน้าดิน พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายไม่สอดคล้องกับผลการตรวจวัดในรายงาน EIA ซึ่งมีค่าลดลงจากช่วงที่ผ่านมาโดยมีสาเหตุมาจากในช่วงเดือนกรกฎาคม อยู่ในช่วงฤดูฝน บริเวณคลองชลประทานมีการระบายน้ำและกระแสน้ำค่อนข้างแรง ส่งผลให้สัตว์หน้าดิน เช่น กุ้งฝอยและหอยสามารถพัดพาไปกับกระแสน้ำได้ จึงทำให้พบค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินลดลง ส่วนในช่วงเดือน

ธันวาคม อยู่ในช่วงฤดูแล้ง บริเวณคลองชลประทานมีน้ำค่อนข้างน้อยและกระแสน้ำค่อนข้างนิ่ง จึงทำให้พบค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินเพิ่มขึ้น

3.2 เปรียบเทียบนิเวศวิทยาทางน้ำกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับกิจกรรมพัฒนาโครงการบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) มีงานเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานทาง มีกิจกรรมเปิดหน้าดิน ขุดและถมดิน ทำให้มีเศษตะกอนดินจากการเปิดหน้าดินหรือจากกองดินระหว่างรอทำการบดอัด ตกหล่นชะพาลงสู่คลองชลประทาน โดยเฉพาะฤดูฝน ทำให้ความขุ่นเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืช รวมถึงสิ่งสกปรกที่ปะปนมากับตะกอนดินจะเป็นแหล่งอาหารของแบคทีเรียที่ใช้ออกซิเจน ทำให้ออกซิเจนในน้ำลดลงจนส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนน้ำทิ้งจากบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการไม่มีผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

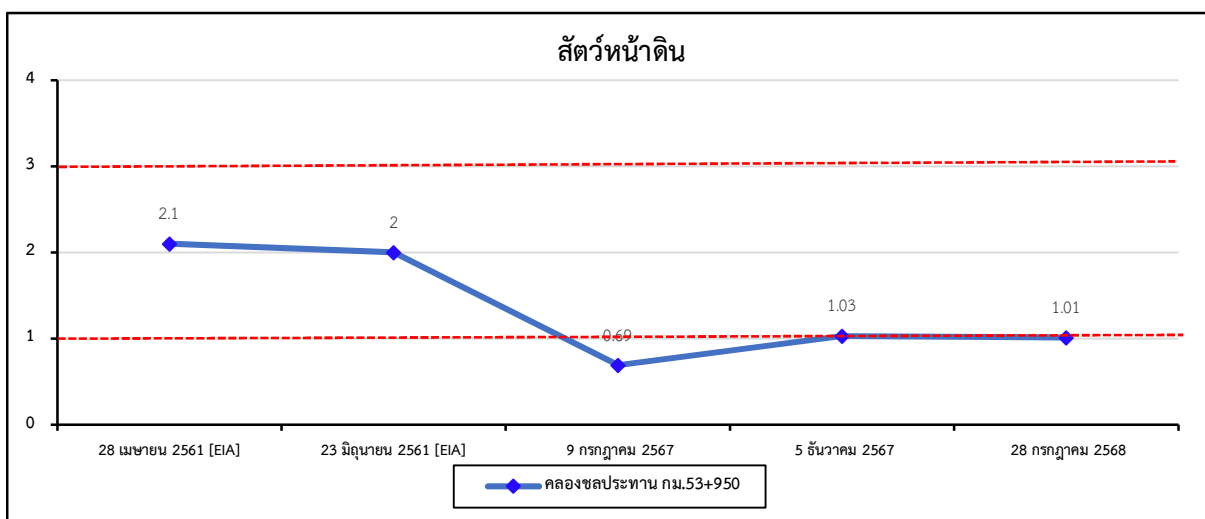
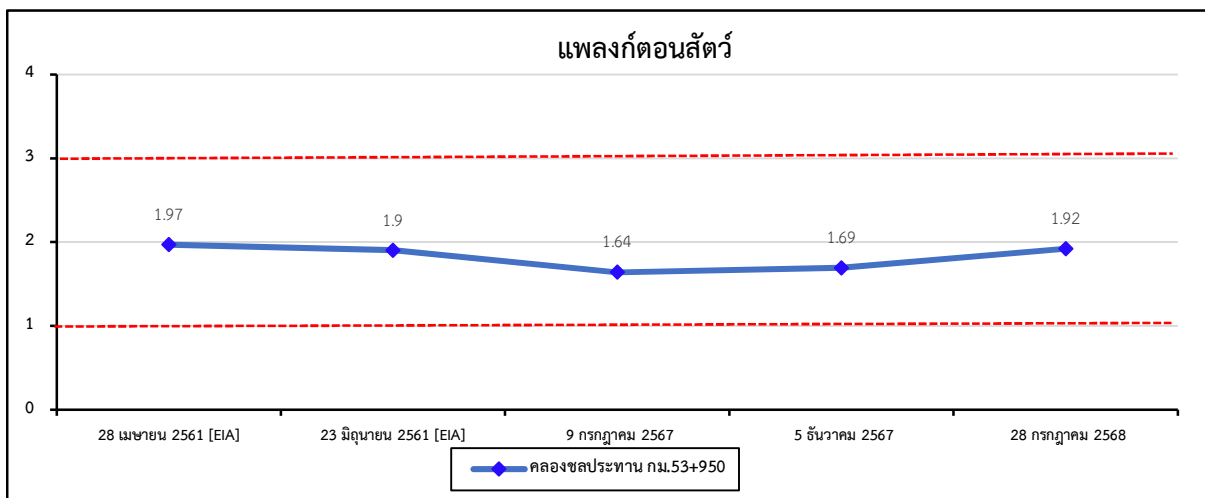
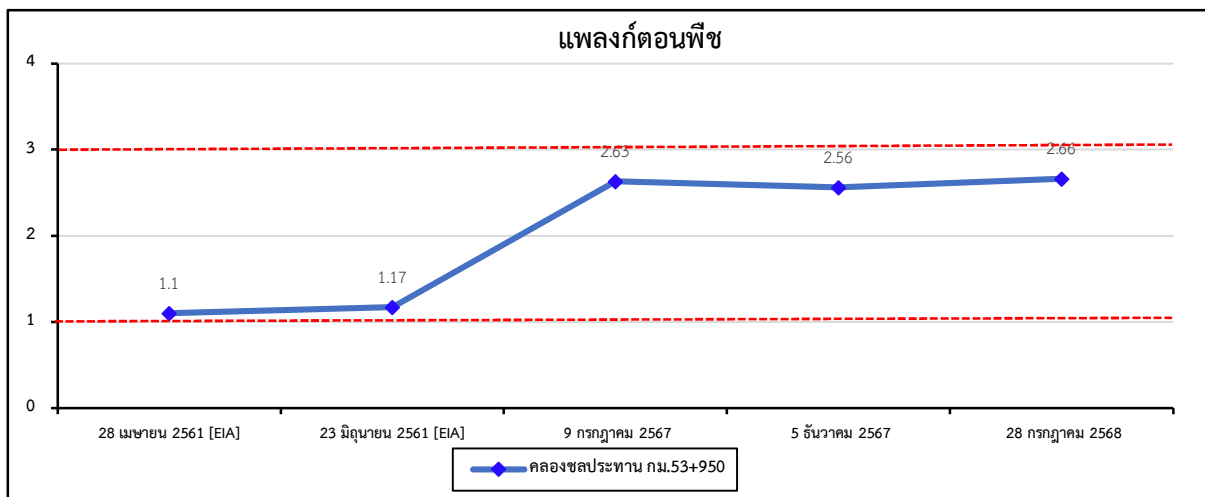
เมื่อเปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า ไม่มีความสอดคล้องกับผลการตรวจวัด โดยการก่อสร้างโครงการจะไม่ส่งผลการดำรงชีพในระบบนิเวศ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างอยู่ใกล้บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และในช่วงที่มีการก่อสร้างท่อลอดใต้ผิวทาง บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) เป็นช่วงที่ไม่มีการระบายน้ำจากกรมชลประทาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการประเมินไว้ว่าเมื่อมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงโดยเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างผ่านคลองชลประทาน จะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ซึ่งหากมีการปนเปื้อนจนเกิดการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำ จะส่งผลให้ระบบนิเวศเปลี่ยนแปลงในระดับปานกลางเช่นเดียวกับที่ประเมินไว้ในรายงาน EIA ส่วนน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานจะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำคลองชลประทาน เนื่องจากอยู่ห่างไกลออกไปประมาณ 2.5 กิโลเมตร และมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียและบ่อเกรอะ และจัดให้มีบ่อดินสำหรับการพักน้ำไว้ไม่ให้ระบายน้ำออกสู่ภายนอกพื้นที่บ้านพักคนงาน

ตารางที่ 4.2.2-1 ผลการศึกษาชนิด และความหนาแน่นของชีวภาพในแหล่งน้ำ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ประเด็นศึกษา	ปริมาณ	ชนิด	ดัชนีความหลากหลาย	ผลการประเมิน
- คลองชลประทาน กม. 53+950	รายงาน EIA ^[1] (ครั้งที่ 1)	28 เมษายน 2561	- แพลงก์ตอนพืช	1,552 (หน่วย/ลิตร)	20	1.10	- ผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 เดือนธันวาคม 2567 และเดือนกรกฎาคม 2568 พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ซึ่งหมายถึงคุณภาพน้ำของสถานีตรวจวัดอยู่ระดับปานกลาง สามารถดำรงชีพของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) ยกเว้น เดือนกรกฎาคม 2567 พบว่า สัตว์หน้าดิน ไม่มีความเหมาะสมสำหรับการดำรงชีพของสัตว์หน้าดิน
			- แพลงก์ตอนสัตว์	93 (ตัว/ลิตร)	12	1.97	
			- สัตว์หน้าดิน	1,482 (ตัว/ตร.ม.)	13	2.10	
	รายงาน EIA ^[1] (ครั้งที่ 2)	23 มิถุนายน 2561	- แพลงก์ตอนพืช	41,124 (หน่วย/ลิตร)	27	1.17	
			- แพลงก์ตอนสัตว์	179 (ตัว/ลิตร)	10	1.90	
			- สัตว์หน้าดิน	616 (ตัว/ตร.ม.)	12	2.00	
	รายงาน Monitor ^[2] ปี 67-69	9 กรกฎาคม 2567	- แพลงก์ตอนพืช	8,160 (หน่วย/ลิตร)	16	2.63	
			- แพลงก์ตอนสัตว์	180 (ตัว/ลิตร)	6	1.64	
			- สัตว์หน้าดิน	8 (ตัว/ตร.ม.)	2	0.69	
		5 ธันวาคม 2567	- แพลงก์ตอนพืช	9,480 (หน่วย/ลิตร)	16	2.56	
			- แพลงก์ตอนสัตว์	144 (ตัว/ลิตร)	6	1.69	
			- สัตว์หน้าดิน	56 (ตัว/ตร.ม.)	3	1.03	
		28 กรกฎาคม 2568	- แพลงก์ตอนพืช	7,800 (หน่วย/ลิตร)	19	2.66	
			- แพลงก์ตอนสัตว์	132 (ตัว/ลิตร)	8	1.92	
			- สัตว์หน้าดิน	96 (ตัว/ตร.ม.)	3	1.01	

ที่มา : ^[1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2562
: ^[2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2567-2569

หมายเหตุ : มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ : เปรียบเทียบความหลากหลายทางชีวภาพตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968)
< 1.0 คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)
= 1.0-3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)
> 3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)



เปรียบเทียบความหลากหลายทางชีวภาพตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968)

- < 1.0 คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)
- = 1.0-3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)
- > 3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)

รูปที่ 4.2.2-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำในแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีแหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่โครงการ คือ คลองชลประทาน กม.53+950 มีผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม 2568 ซึ่งนำผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำของคลองชลประทาน กม.53+950 มาเปรียบเทียบกับค่าดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลาย อยู่ในช่วง 1.0-3.0 ซึ่งหมายถึงคุณภาพของน้ำบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำปานกลาง สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ได้ ยกเว้นค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน ในเดือนกรกฎาคม 2567 มีค่าน้อยกว่า 1 ซึ่งหมายถึงคุณภาพของน้ำบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำต่ำ สัตว์หน้าดินไม่สามารถอาศัยอยู่ได้ เนื่องจากเป็นช่วงฤดูฝน มีการระบายน้ำและกระแสน้ำค่อนข้างแรง ส่งผลให้สัตว์หน้าดินพัดพาไปกับกระแสน้ำ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับผลคาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า ไม่มีความสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA เนื่องจากไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950)

ส่วนน้ำที่จากรากบ้านพักคนงานไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) เนื่องจากอยู่ห่างไกลออกไปประมาณ 2.5 กิโลเมตร และมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียและบ่อเกรอะ และจัดให้มีบ่อดินสำหรับการพักน้ำไว้ไม่ให้ระบายน้ำออกสู่ภายนอกพื้นที่บ้านพักคนงาน

สำหรับกิจกรรมก่อสร้างในช่วงเวลาทำการตรวจวัด โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างบริเวณใกล้กับทางแยกต่างระดับโชคชัย ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 1.5 กิโลเมตร ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของคลองชลประทาน (กม.53+950) โดยพื้นที่โครงการจะมีการรวบรวมน้ำในพื้นที่ก่อสร้างลงสู่รางระบายน้ำข้างทางภายในเขตทางเท่านั้น โดยโครงการไม่มีการระบายลงสู่คลองชลประทาน (กม.53+950) แต่อย่างใด

4.2.3 เสียง

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
2. เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ
3. เพื่อประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ
4. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ของโครงการ

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา

2. เก็บตัวอย่างระดับเสียง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) สถานีเก็บตัวอย่าง : จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 4.2.3-1 ได้แก่

- สถานีที่ 1 บ้านหนองยายเหล กม.51+700

- สถานีที่ 2 บ้านโชคชัย กม.53+150

- สถานีที่ 3 บ้านป่าหมาก กม.53+428

- 2) ดัชนีตรวจวัด: ดัชนีตรวจวัดระดับเสียงที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2.3-1

- 3) มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ: นำผลการตรวจวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

- 4) ระยะเวลาตรวจวัด: บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง โดยทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 วันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 2 วันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 (ฤดูแล้ง)

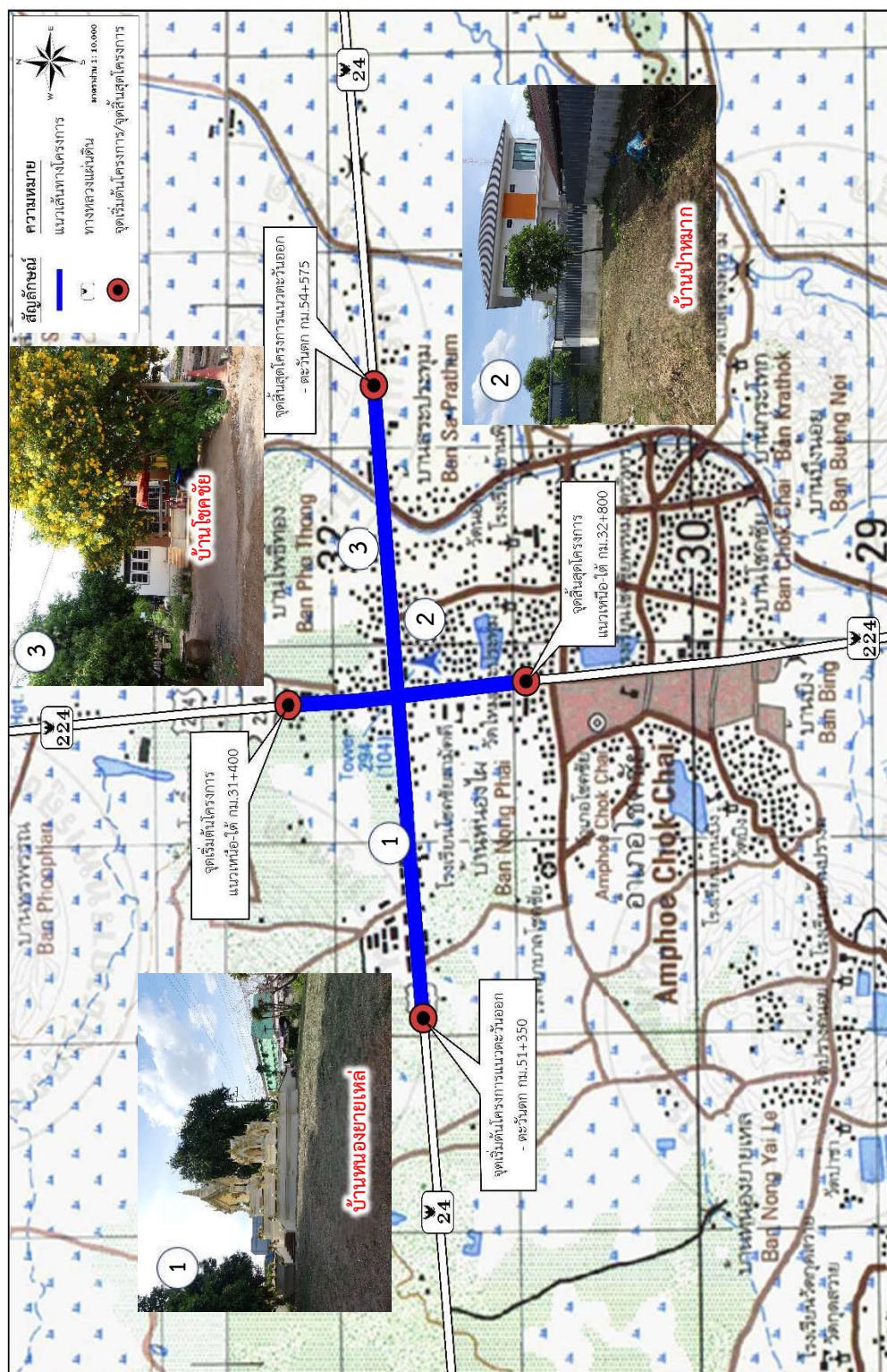
ครั้งที่ 3 วันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 4 เดือนธันวาคม 2568 (ฤดูแล้ง)

ตารางที่ 4.2.3-1 ดัชนีตรวจวัดระดับเสียงที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง

วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr)	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
2. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
4. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996



รูปที่ 4.2.3-1 แสดงสถานีวิจัยระดับเสี่ยงแนวเส้นทางโครงการ

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างบริเวณบ้านโชคชัย โรงเรียนโชคชัยสามัคคี โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 27 เมษายน – 2 พฤษภาคม 2561 (ฤดูแล้ง) และเมื่อวันที่ 21-26 มิถุนายน 2561 (ฤดูฝน)

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า ระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัดทั้งหมด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ) และมีระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้

2. ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง จำนวน 3 สถานี โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดเสียงในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567

2.1.1 บริเวณบ้านหนองยายเหล

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-2 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กิจกรรมการเทคอนกรีตฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 60.1 - 64.8 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 92.8 - 103.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 67.6 - 72.3 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 53.9 - 59.9 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรดังกล่าวพร้อม ๆ กัน และมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้งานอยู่เป็นประจำเพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.1.2 บริเวณบ้านโชคชัย

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-2 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ การติดตั้งเสาไฟฟ้าที่มีการรื้อย้ายหลบลนก่อสร้าง โดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเป็นผู้ดำเนินการ และงานเปิดพื้นที่สำหรับถมดินก่อสร้างคันทางเบี่ยงชั่วคราว และงานบดอัดผิวจราจร ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 60.3 - 65.1 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 91.3 - 102.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 66.8 - 73.1 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 53.1 - 59.6 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน เช่นเดียวกับบริเวณชุมชนอื่น ๆ และไม่ดำเนินการพร้อมกับงานติดตั้งเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เพื่อลดการใช้เครื่องจักรพร้อมกันหลายชนิด ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

ตารางที่ 4.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			L _{eq} 24 hr [dB (A)]	L _{max} [dB (A)]	L ₉₀ [dB (A)]	L _{dn} [dB (A)]	
1. บ้านหนองยายเหล็ก กม.51+700	Monitor ^[1] ปี 2567-2569	5-10 กรกฎาคม 2567	60.1 - 64.8	92.8 - 103.4	53.9 - 59.9	67.6 - 72.3	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือน กรกฎาคม เดือนธันวาคม 2567 และเดือน กรกฎาคม 2568 จำนวน 3 สถานี พบว่า มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) อยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ ส่วน L _{dn} และ L ₉₀ ปัจจุบันยังไม่มีการฐาน กำหนดไว้สำหรับการควบคุม
		4-9 ธันวาคม 2567	58.3 - 61.2	84.1 - 96.6	53.3 - 55.2	61.1 - 68.1	
		24-29 กรกฎาคม 2568	55.9 - 56.6	81.2 - 92.0	53.3 - 55.2	60.6 - 63.2	
		27 เมษายน - 2 พฤษภาคม 2561	63.4 - 64.0	91.7 - 92.8	58.5 - 60.2	68.3 - 69.7	
2. บ้านโคกชัย กม. 53+150	Monitor ^[1] ปี 2567-2569	21-26 มิถุนายน 2561	64.1 - 65.4	92.7 - 94.6	57.5 - 58.7	69.0 - 70.5	
		5-10 กรกฎาคม 2567	60.3 - 65.1	91.3 - 102.4	53.1 - 59.6	66.8 - 73.1	
		4-9 ธันวาคม 2567	57.8 - 66.7	81.1 - 107.7	49.5 - 63.2	60.8 - 67.6	
		24-29 กรกฎาคม 2568	52.7 - 55.0	81.4 - 91.7	46.9 - 48.9	56.0 - 60.1	
3. บ้านป่าหมาก กม. 53+428	Monitor ^[1] ปี 2567-2569	5-10 กรกฎาคม 2567	63.6 - 65.1	91.3 - 96.9	57.7 - 59.1	70.7 - 72.4	
		4-9 ธันวาคม 2567	64.4 - 67.0	99.5 - 109.9	57.6 - 59.6	69.2 - 71.6	
		24-29 กรกฎาคม 2568	63.8 - 64.9	90.1 - 97.4	56.9 - 58.2	68.8 - 70.6	
		มาตรฐาน ^[2]	≤70.0	≤115.0	-	-	

ที่มา : ^[1] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2567-2569

หมายเหตุ : ^[2] มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

2.1.3 บริเวณบ้านป่าหมาก

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-2 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ งานบรรจุทุบก้อนส่งวัสดุก่อสร้าง งานรื้อถอนป้ายจราจรเดิม โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 63.6 - 65.1 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 91.3 - 96.9 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 70.7 - 72.4 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 57.7 - 59.1 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานในการขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน และการควบคุมความเร็วของและจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุก เพื่อไม่ให้เกิดอัตราเร่งที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณบ้านหนองยายเหล่



บริเวณบ้านโชคชัย



บริเวณบ้านป่าหมาก

รูปที่ 4.2.3-2 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนกรกฎาคม 2567

2.2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนธันวาคม 2567

2.2.1 บริเวณบ้านหนองยายเหล

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-3 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กิจกรรมการเทคอนกรีตฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) อยู่ที่ 58.3 - 61.2 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 84.1 - 96.6 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 61.1 - 68.1 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 53.3 - 55.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรดังกล่าวพร้อม ๆ กัน และมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้งานอยู่เป็นประจำเพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.2.2 บริเวณบ้านโชคชัย

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-3 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กิจกรรมการเทคอนกรีตฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) อยู่ที่ 57.8 - 66.7 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 81.1 - 107.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 60.8 - 67.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 49.5 - 63.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน เช่นเดียวกับบริเวณชุมชนอื่น ๆ และไม่ดำเนินการพร้อมกับงานติดตั้งเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เพื่อลดการใช้เครื่องจักรพร้อมกันหลายชนิด ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.2.3 บริเวณบ้านป่าหมาก

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-3 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กิจกรรมการเทคอนกรีตฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) อยู่ที่ 64.4 - 67.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 99.5 - 109.9 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 69.2 - 71.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 57.7 - 59.1 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานในการขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน และการควบคุมความเร็วของและจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุก เพื่อไม่ให้เกิดอัตราเร่งที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการ

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณบ้านหนองยายเหล



บริเวณบ้านโชคชัย



บริเวณบ้านป่าหมาก

รูปที่ 4.2.3-3 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนธันวาคม 2567

2.3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนกรกฎาคม 2568

2.3.1 บริเวณบ้านหนองยายเหล

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.3-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 55.9 - 56.6 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 81.2 - 92.0 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 60.6 - 63.2 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 49.6 - 50.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรดังกล่าวพร้อม ๆ กัน และมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้งานอยู่เป็นประจำเพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.3.3 บริเวณบ้านโชคชัย

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.3-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 52.7 – 55.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 81.4 – 91.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 56.0 – 60.1 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 46.9 – 48.9 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน เช่นเดียวกับบริเวณชุมชนอื่น ๆ และไม่ดำเนินการพร้อมกับงานติดตั้งเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เพื่อลดการใช้เครื่องจักรพร้อมกันหลายชนิด ดังนั้นระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.3.3 บริเวณบ้านป่าหมาก

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.3-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 63.8 – 64.9 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 90.1 – 97.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 68.8 – 70.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 56.9 – 58.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานในการขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน และการควบคุมความเร็วของและจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุก เพื่อไม่ให้เกิดอัตราเร่งที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณบ้านหนองยายเหล่



บริเวณบ้านโชคชัย



บริเวณบ้านป่าหมาก

รูปที่ 4.2.3-4 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนกรกฎาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา

จากการศึกษารายงาน EIA ของโครงการ พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา มีการตรวจวัดในรายงาน EIA ของโครงการ จำนวน 1 สถานี คือบริเวณบ้านโชคชัย (กม.53+150) ซึ่งมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจำนวน 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.3-5 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านหนองยายเหล่ (กม.51+700) บ้านโชคชัย (กม.53+150) และบ้านป่าหมาก (กม.53+428) โดยมีรายละเอียดผลการเปรียบเทียบระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ดังนี้

3.1.1 บ้านหนองยายเหล่

จากการศึกษารายงาน EIA ไม่พบข้อมูลการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในช่วงที่ผ่านมาได้ โดยในการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 4 - 9 ธันวาคม 2567 และวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งจากการตรวจวัดทั้ง 3 ครั้ง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม 2568 มีระดับเสียงที่ตรวจวัดได้ลดลงจากเดือนธันวาคม 2567 เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงบ้านหนองยายเหล่มีการเปิดหน้าดินเพื่อทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนตุลาคม 2567 ส่วนเดือนธันวาคม 2567 ยังไม่มีกิจกรรมเพิ่มเติมในการก่อสร้างใกล้กับสถานีตรวจวัดบ้านหนองยายเหล่ ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างใกล้เคียงกับ

สถานีตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม 2568 ได้แก่ จุดกลับรถ และการเปิดพื้นที่เกาะกลางสำหรับเข้าทำงานก่อสร้าง และการปรับปรุงผิวจราจรสำหรับการจัดการจราจรในช่วงที่ผ่านงานก่อสร้าง

3.1.2 บ้านโชคชัย

จากการศึกษารายงาน EIA มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่โครงการจำนวน 1 สถานี คือ บริเวณบ้านโชคชัย (กม.53+150) โดยในช่วงจัดทำรายงาน EIA มีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.4-65.4 dB(A) และระดับเสียงสูงสุดอยู่ในช่วง 91.7 - 94.6 dB(A) ซึ่งเป็นผลการตรวจวัดที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และ วันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ผลการตรวจวัดเสียงบริเวณบ้านโชคชัย พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) เช่นกัน แต่ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดในช่วงเดือนกรกฎาคม 2568 พบว่ามีผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลดลงจากในช่วงเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เล็กน้อย เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างการวางคันสะพานเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดระดับเสียงบริเวณสถานีบ้านโชคชัยมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัด

3.1.3 บ้านป่าหมาก

จากการศึกษารายงาน EIA ไม่พบข้อมูลการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในช่วงที่ผ่านมาได้ ในการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 วันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และ วันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 พบว่ามีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) จากการตรวจวัดทั้ง 3 ครั้ง พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียง เดือนกรกฎาคม 2567 และเดือนกรกฎาคม 2568 ลดลงจากเดือนธันวาคม 2567 เล็กน้อย เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างการวางคันสะพานเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดระดับเสียงบริเวณสถานีบ้านป่าหมากมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัด

3.2 เปรียบเทียบระดับเสียงกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบ

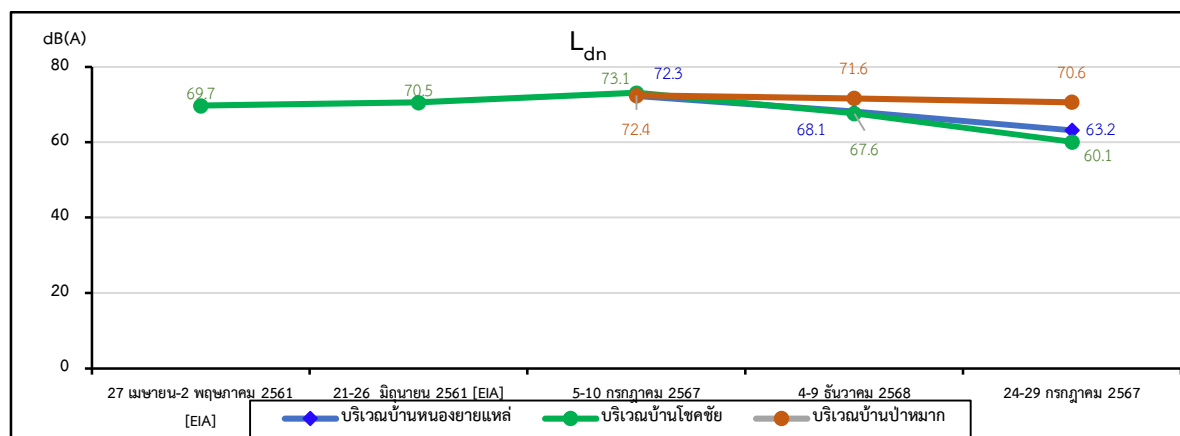
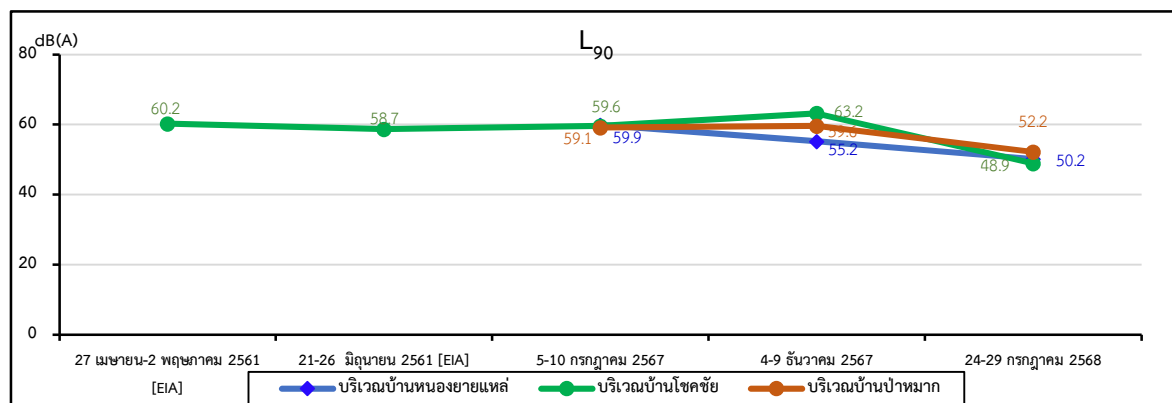
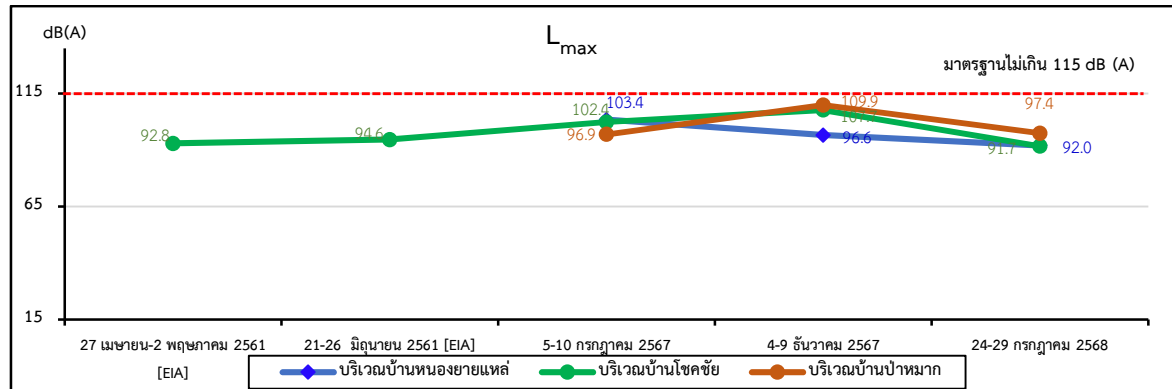
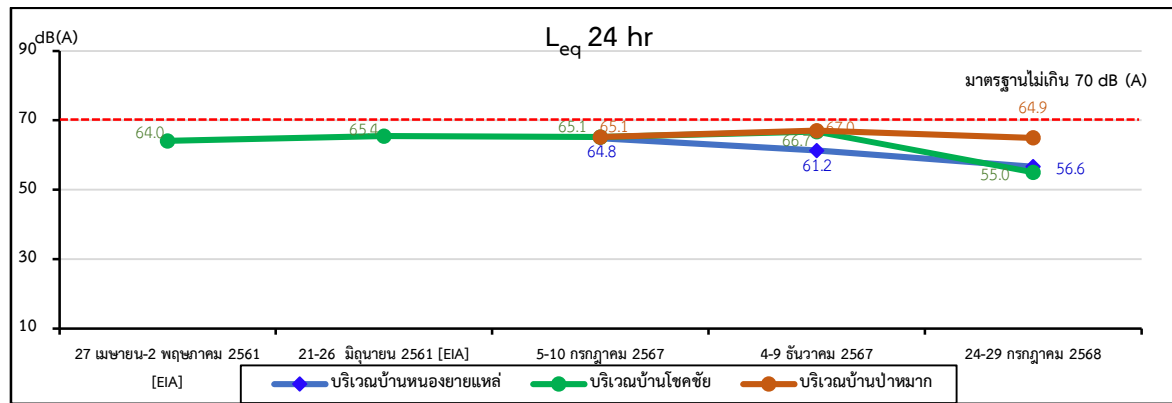
สิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมก่อสร้างผิวทางจราจรระดับพื้น ระดับ 10-500 เมตร มีค่าระดับเสียง L_{eq} อยู่ในช่วง 46.8-80.8 dB(A) และพบว่าที่ระยะห่าง 30 เมตรขึ้นไป จะมีระดับเสียง L_{eq} ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป (ไม่เกิน 70 dB(A)) ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ ส่วนกรณีกิจกรรมก่อสร้างสะพานระดับ 2 และระดับ 3 ระดับ 10-500 เมตร มีค่าระดับเสียง L_{eq} อยู่ในช่วง 54.6-88.6 dB(A) และพบว่าที่ระยะห่าง 30 เมตรขึ้นไป จะมีระดับเสียง L_{eq} ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป (ไม่เกิน 70 dB(A)) โดยพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับเสียงจากการก่อสร้างสะพานมีค่าเกินมาตรฐาน 7 แห่ง โดยระดับเสียงมีค่าอยู่ในช่วง 70.6-74.7 dB(A) จึงเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง และจากการคาดการณ์บริเวณสถานีตรวจวัดในระยะก่อสร้าง มีการคาดการณ์ไว้ ได้แก่ บ้านหนองยายเหล บ้านโชคชัย และบ้านป่าหมาก ทั้ง 3 สถานี โดยมีรายละเอียดการประเมินระดับเสียงจากการก่อสร้าง แสดงดังตารางที่ 4.2.3-3

จากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 วันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 จำนวน 3 สถานี เปรียบเทียบกับการคาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า ไม่มีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากในช่วงที่ทำการตรวจวัด มีกิจกรรมก่อสร้างระดับพื้นดินแล้ว ซึ่งสถานีตรวจวัดที่มีการคาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA จะได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างทั้ง 3 สถานี ได้แก่ บริเวณบ้านหนองยายเหล่ จะมีเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงที่ 72.5 dB(A) บริเวณบ้านโชคชัย จะมีเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงที่ 74.1 dB(A) และบ้านป่าหมาก จะมีเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงที่ 73.7 dB(A) ในกรณีที่ทำกิจกรรมที่มีเสียงดังพร้อม ๆ กัน ระดับเสียงสูงสุด(L_{max}) อยู่ในช่วงเวลา 12:00 น. - 13:00 น. โดยมีกิจกรรมที่เกิดเสียงดัง ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และวางชิ้นงานส่วนคานสะพาน ดังนั้นในการคาดการณ์จึงได้กำหนดแผนปฏิบัติการในระยะก่อสร้างให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพื่อลดระดับเสียงที่สูงเกิน 70 dB(A) ลงได้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 วันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 ที่พบว่าทั้ง 3 สถานี มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานจึงถือว่าระดับเสียงที่ตรวจวัดไม่สอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากโครงการไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงซึ่งประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเนื่องจากจะทำให้เกิดการกีดขวางทางเข้า-ออก

ตารางที่ 4.2.3-3 ผลการเปรียบเทียบระดับเสียงจากการคาดการณ์

สถานีตรวจวัด	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (ม.)	เสียงจากการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง dB(A)		เสียงจากการตรวจวัดในระยะ ก่อสร้าง dB(A)
		ยังไม่ติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว	ติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราวแล้ว	
1. บ้านหนองยายเหล่	64	72.5	54.5	60.1 - 64.8 (ก.ค. 2567)
				58.3 - 61.2 (ธ.ค. 2567)
				55.9 - 56.6 (ก.ค. 2568)
2. บ้านโชคชัย	53	74.1	56.1	60.3 - 65.1 (ก.ค. 2567)
				57.8 - 66.7 (ธ.ค. 2567)
				52.7 - 55.0 (ก.ค. 2568)
3. บ้านป่าหมาก	56	73.7	55.7	63.6 - 65.1 (ก.ค. 2567)
				64.4 - 67.0 (ธ.ค. 2567)
				63.8 - 64.9 (ก.ค. 2568)



รูปที่ 4.2.3-5 ผลการเปรียบเทียบระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านหนองยายเหล บ้านโชคชัย และบ้านป่าหมากในเดือนกรกฎาคม ถึงเดือนธันวาคม 2567 และเดือนกรกฎาคม 2568 ซึ่งทั้ง 3 สถานี มีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ถึงแม้ว่าโครงการจะไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพื่อลดระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างตามที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพราะจะทำให้บดบังทัศนียภาพ และขวางทางเข้า-ออก บริเวณหน้าบ้าน ทั้งนี้ โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการที่สามารถช่วยลดผลกระทบด้านเสียงได้เช่นกัน เช่น งดใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังพร้อม ๆ จัดลำดับการก่อสร้างในช่วงที่ผ่านชุมชนให้เร็วที่สุด และกำหนดความเร็วของรถบรรทุกในช่วงที่ผ่านชุมชน รวมถึงการซ่อมปะผิวจราจรเพื่อลดระดับเสียงจากการกระแทกกระท่างล้อและผิวจราจร เป็นต้น ซึ่งมีผลจากการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดได้

4.2.4 พืชในระบบนิเวศ

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อติดตามผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพืชในระบบนิเวศจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างให้มีผลกระทบน้อยที่สุด และเป็นไปตามที่เสนอในมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาใช้ในการปรับปรุงการดำเนินงานของโครงการ และใช้ในการปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. ดัชนีตรวจวัด: - ความครบถ้วนของชนิดและจำนวนต้นไม้ที่ตัดฟันและขุดล้อมย้ายตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้เพื่อขออนุญาตทำไม้การปฏิบัติตามขั้นตอนการขุดล้อมและย้ายต้นไม้หวงห้ามที่ระบุตามแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้
3. วิธีตรวจวัด : - ตรวจสอบการตัดฟันไม้นอกบัญชีไม้หวงห้ามให้ตรงตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้ก่อนการตัดฟัน
 - ตรวจสอบชนิดและจำนวนของไม้หวงห้ามที่จะล้อมย้ายให้ตรงตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้เพื่อขออนุญาตทำไม้หวงห้าม
 - ตรวจสอบการดำเนินการล้อมย้ายไม้หวงห้ามให้เป็นไปตามขั้นตอนที่ระบุในแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้
4. ระยะเวลาดำเนินการ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบทุกวันเป็นระยะเวลา 1 เดือน ตลอดช่วงระยะเวลาที่มีการล้อมย้ายไม้หวงห้ามและตัดฟันต้นไม้บัญชีไม้หวงห้าม

ค. ผลการศึกษา

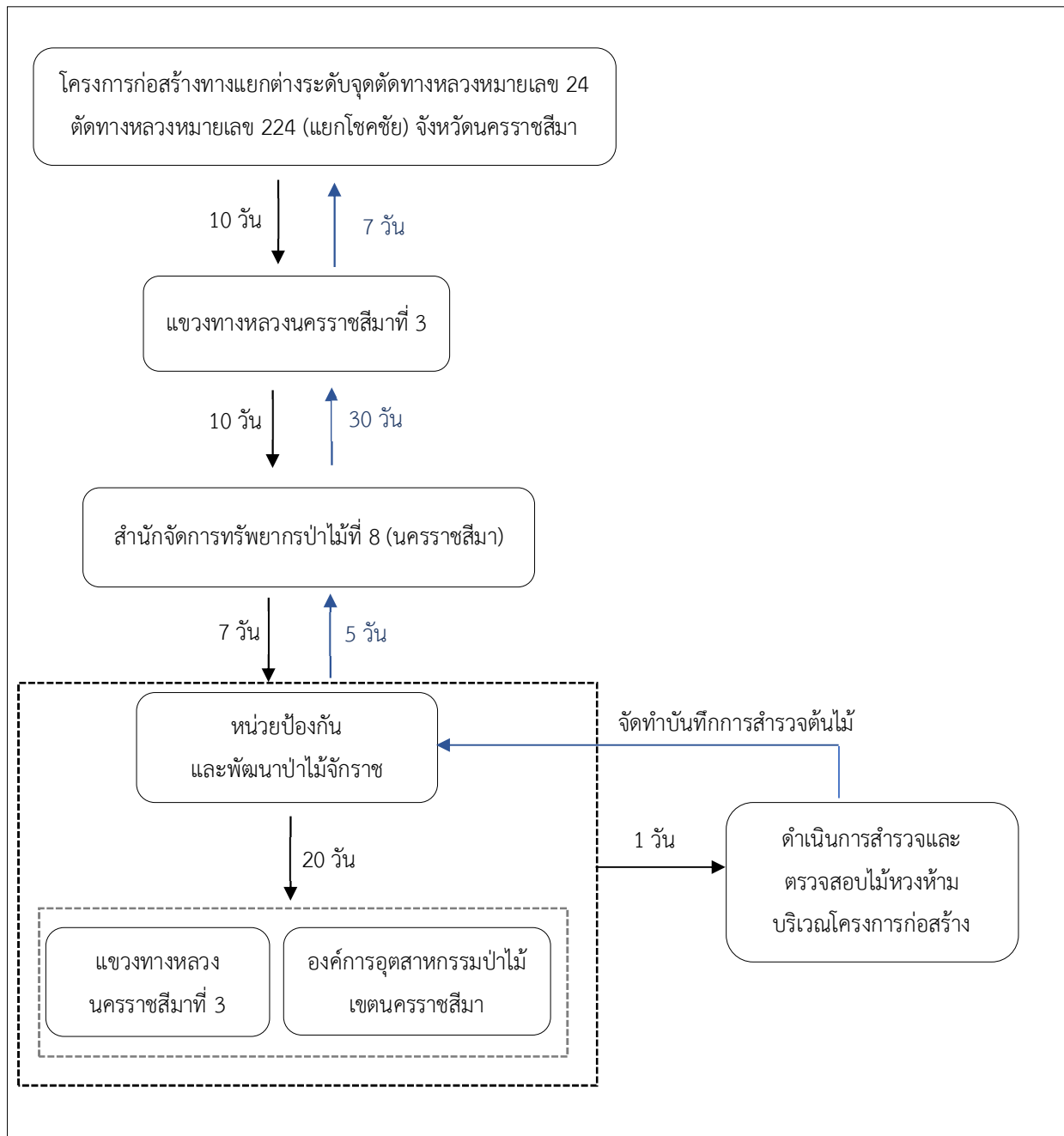
1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการสำรวจภาคสนาม เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2561 พบว่าเป็นพืชที่มีการปลูกขึ้นบนเขตทางหลวงเดิม เพื่อความสวยงามและร่มรื่น พบพรรณไม้ที่เป็นไม้ยืนต้นในพื้นที่ก่อสร้าง 21 ชนิด รวม 169 ต้น โดยแบ่งเป็นไม้ยืนต้นบนเขตทางหลวงหมายเลข 24 จำนวน 19 ชนิด 160 ต้น และบนเขตทางหลวงหมายเลข 224 จำนวน 2 ชนิด 9 ต้น ทั้งหมดเป็นพรรณไม้ที่นำมาปลูกขึ้น ส่วนใหญ่ได้แก่ต้นราชพฤกษ์ (*Cassia fistula* Linn.) ซึ่งมีการปลูกบริเวณเกาะกลางถนนรวมจำนวน 81 ต้น เมื่อพิจารณาจัดเป็นไม้หวงห้าม ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 พบว่า มีพรรณไม้หวงห้ามจำนวน 5

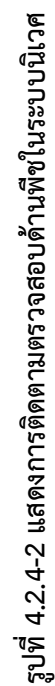
ชนิด ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ต้นประดู่ป่า ต้นเสลา ต้นพญาสัตบรรณ และต้นสะเดา รวม 96 ต้น ซึ่งพรรณไม้เหล่านี้ในกรณีที่มีการทำไม้จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้ก่อนดำเนินการ

2. ผลการติดตามตรวจสอบพืชในระบบนิเวศ ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

โครงการมีการดำเนินการลงพื้นที่สำรวจไม้ร่วมกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) มีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้ โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จังหวัดนครราชสีมา แจ้งหน่วยป้องกันและพัฒนาป่าไม้จคราช ว่ามีการเปิดหน้าดินบริเวณพื้นที่โครงการ จึงจำเป็นต้องมีการตัดฟันไม้ที่กีดขวางการก่อสร้าง จากนั้นหน่วยงานป้องกันและพัฒนาป่าไม้จคราช จัดทำบันทึกคณะกรรมการสำรวจต้นไม้ในเขตทางหลวงและประสานเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 (นครราชสีมา) และเจ้าหน้าที่องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เขตนครราชสีมา ออกไปดำเนินการสำรวจต้นไม้เพื่อตรวจสอบว่ามีชนิดไม้ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 ที่เข้าข่ายต้องทำการล้อย้ายและไม้นอกบัญชีที่ไม่ต้องมีการล้อย้าย พร้อมทั้งจัดทำบัญชีไม้บริเวณพื้นที่โครงการ และรายงานให้สำนักงานจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ทราบ จากนั้นสำนักงานจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ลงพื้นที่ดำเนินการตรวจสอบไม้บริเวณพื้นที่โครงการเพื่อตรวจสอบว่าไม้ที่พบบริเวณพื้นที่โครงการจำเป็นต้องมีการล้อย้ายหรือไม่ ผลการตรวจสอบ พบว่า ไม่พบไม้หวงห้าม ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 จึงไม่มีการล้อย้ายไม้ในบริเวณพื้นที่โครงการ โครงการได้รับอนุญาตจากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ให้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่โครงการทั้งหมด เป็นไปตามระเบียบกรมป่าไม้วาดด้วยการสำรวจและการทำไม้ในบริเวณที่เปิดใช้ที่ดินเพื่อทำประโยชน์ พ.ศ. 2525 และกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ. 2560 ขั้นตอนดังรูปที่ 4.2.4-1 เนื่องจากโครงการไม่ได้มีการล้อย้ายต้นไม้ในพื้นที่โครงการไปปลูกในพื้นที่แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ตามที่รายงาน EIA ได้กำหนดไว้ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการติดตามตรวจสอบการดำเนินการล้อย้ายของโครงการ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้มีการลงพื้นที่สำรวจพืชในระบบนิเวศในพื้นที่โครงการ ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 แสดงดังรูปที่ 4.2.4-2 พบว่า โครงการไม่มีการล้อย้ายไม้ในพื้นที่โครงการ เนื่องจากต้นไม้ที่พบไม่เข้าข่ายที่ต้องทำการล้อย้ายไม้ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ.2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2565 ทางโครงการจึงมีการตัดฟันต้นไม้ออกจากเขตทางทั้งหมด



รูปที่ 4.2.4-1 ขั้นตอนการดำเนินการลงพื้นที่สำรวจไม้หวงห้าม บริเวณพื้นที่โครงการ



3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบพืชในระบบนิเวศในช่วงที่ผ่านมา

จากการศึกษารายงาน EIA ของโครงการ พบว่า ในพื้นที่โครงการมีพันธุ์ไม้หวงห้ามจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ต้นประดู่ป่า ต้นเสลา ต้นพญาสัตบรรณ และต้นสะเดา จำนวน 96 ต้น ซึ่งต่อมาในขั้นตอนสำรวจร่วมกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) กรมทางหลวงได้มีการขอความอนุเคราะห์ในการเข้าพื้นที่สำรวจไม้ในเขตทางเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2566 และเตรียมจัดทำบัญชีไม้ในพื้นที่โครงการ เพื่อตรวจสอบว่ามีชนิดไม้ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 ที่เข้าข่ายต้องทำการล้อมย้าย และไม้นอกบัญชีที่ไม่ต้องมีการล้อมย้าย โดยผลการสำรวจร่วมกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) พบว่า ในขณะที่ดำเนินการตรวจสอบ ไม่มีไม้หวงห้ามตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 และไม่มีไม้ชนิดอื่นใดที่สามารถเป็นสินค้าได้ ดังนั้น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบการล้อมย้ายต้นไม้ได้

สำหรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านพืชในระบบนิเวศ จะเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านพืชในระบบนิเวศในพื้นที่โครงการอย่างถาวร ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อบริเวณใกล้เคียงโครงการ เนื่องจากในพื้นที่โครงการทางแยกต่างระดับโชคชัย จัดว่าเป็นสังคมเมืองที่มีประชากรอยู่อาศัยปานกลาง โดยภายหลังจากที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับภูมิทัศน์เพื่อให้เกิดความร่มรื่นในบริเวณทางแยกต่างระดับ

3.2 เปรียบเทียบพืชในระบบนิเวศกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่และการนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้นไม้ที่จะดำเนินการตัดฟันไม้ออกไป ซึ่งเป็นไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้าม มีทั้งสิ้น 16 ชนิด รวมจำนวน 73 ต้น ส่วนใหญ่เป็นต้นราชพฤกษ์ ต้นไม้ที่ดำเนินการล้อมย้าย เป็นไม้ชนิดหวงห้ามที่มีขนาดที่เหมาะสมในการล้อมย้ายได้ทั้งสิ้น 5 ชนิด โดยการตัดฟันต้นไม้ที่เหลือจากการล้อมย้ายออกจากพื้นที่จะมีผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศซึ่งเป็นการสูญเสียอย่างถาวร และจำนวนตัดฟันค่อนข้างมาก แต่ไม้ที่ดำเนินการตัดฟันเป็นไม้ที่นำมาปลูกเป็นชนิดที่พบได้ทั่วไป ไม่ได้จัดเป็นไม้หวงห้ามที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจแต่อย่างใด จึงเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง

ซึ่งจากผลการติดตามตรวจสอบพื้นที่โครงการแล้ว พบว่า มีความสอดคล้องกับที่มีการคาดการณ์ไว้ โดยพื้นที่โครงการจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร เนื่องจากต้นไม้ในพื้นที่เดิมถูกตัดฟันทั้งหมด จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อด้านพืชในระบบนิเวศในระดับปานกลาง โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งภายหลังจากที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จนั้น จะมีการปลูกต้นไม้ทดแทน ซึ่งมีการกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างงานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยกต่างระดับโชคชัย เพื่อลดผลกระทบด้านความรู้สึกขัดแย้งระหว่างสิ่งปลูกสร้างโครงสร้างสะพานกับพื้นที่สีเขียวและด้านพืชในระบบนิเวศ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบด้านพืชในระบบนิเวศ ภายในพื้นที่โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 พบว่า ในพื้นที่โครงการ ไม่ได้มีการล้อมย้ายต้นไม้ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในขั้นตอนการจัดทำรายงาน EIA ซึ่งที่ปรึกษาได้สำรวจบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 ไม่พบไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ และไม่หวงห้ามตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 โดยโครงการได้รับอนุญาตจากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ให้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่โครงการทั้งหมดเป็นไปตามระเบียบกรมป่าไม้วาดด้วยการสำรวจและการทำไม้ในบริเวณที่เปิดใช้ที่ดินเพื่อทำประโยชน์ พ.ศ. 2525 และกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ. 2560

4.2.5 การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร และตรวจสอบสภาพจราจรและความเสียหายของผิวถนน บ้ายต่างๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ และสภาพทางเชื่อมต่าง ๆ
2. เพื่อรวบรวมปริมาณการจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ
3. เพื่อรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ
4. เพื่อประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
5. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการคมนาคมและความปลอดภัยที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลการคมนาคม ดังนี้
 - (1) สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางของการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง
 - (2) ปริมาณการจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ
 - (3) ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ
3. ระยะเวลาดำเนินการ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ตลอดเส้นทางของการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเส้นทางคมนาคม ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการสำรวจภาคสนาม เมื่อวันที่ 11 และ 13 มกราคม 2561 โดยได้ทำการวิเคราะห์และสรุปผลข้อมูลที่ได้จากการสำรวจด้านการจราจรบนโครงข่ายถนนทั้งในรูปแบบปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Traffic) และปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน (Average Daily Traffic, ADT) รวมทั้งวิเคราะห์หาสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนโครงข่าย สำรวจปริมาณจราจรเป็นเวลา 24 ชั่วโมง (06:00-06:00 น. ของวันรุ่งขึ้น) โดยมีผลการสำรวจ ดังนี้

- ผลการสำรวจทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้สัญจรไปมา ระหว่างอำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา กับอำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง ในวันทำการเท่ากับ 21,246 คัน/วัน หรือคิดเป็น 27,593 PCU/วัน โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดของวันจะอยู่ในช่วง 15:00-16:00 น. เท่ากับ 1,840 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.67 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือรถบรรทุกขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง

ตามลำดับและในวันหยุดมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง เท่ากับ 24,222 คัน/วัน หรือคิดเป็น 30,730 PCU/วัน มีปริมาณจราจรสูงสุดของวันจะอยู่ในช่วง 14:00-15:00 น. เท่ากับ 2,019 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.57 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือรถบรรทุกขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง ตามลำดับ

- ผลการสำรวจทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224

เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้สัญจรไปมา ระหว่างอำเภอเมืองนครราชสีมา กับอำเภอโชคชัย โดยมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง ในวันทำการ เท่ากับ 25,726 คัน/วัน หรือคิดเป็น 26,294 PCU/วัน โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดของวันจะอยู่ในช่วง 9:00-10:00 น. เท่ากับ 2,804 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.66 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือรถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง และรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ และในวันหยุดมีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง เท่ากับ 28,704 คัน/วัน หรือคิดเป็น 27,843 PCU/วัน มีปริมาณจราจรสูงสุดของวันจะอยู่ในช่วง 10:00-11:00 น. เท่ากับ 2,433 PCU/ชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.74 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมา คือรถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง และรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ

- จุดสำรวจปริมาณจราจร TMC-1 : จุดตัด ทล.24 กับ ทล.224

จากผลการสำรวจปริมาณจราจรวันทำการ ตั้งแต่เวลา 06:00-20:00 น. รวม 14 ชั่วโมง พบว่า ในวันทำการปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก เท่ากับ 48,272 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางมุ่งหน้าตรงไปทางอำเภอสีคิ้ว สำหรับในวันทำการปริมาณจราจรสูงสุดเกิดขึ้นช่วงเวลา 17:00-18:00 น. เท่ากับ 4,152 PCU หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.60

- จุดสำรวจปริมาณจราจร TMC-2 : จุดตัด ทล.24 กับ ทล.2421

จากผลการสำรวจปริมาณจราจรวันทำการ ตั้งแต่เวลา 06:00-20:00 น. รวม 14 ชั่วโมง พบว่า ในวันทำการปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก เท่ากับ 32,677 PCU/14 ชม. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ทิศทางมุ่งหน้าตรงไปทางจังหวัดบุรีรัมย์ สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดทั้งในวันทำการเกิดขึ้นในช่วงเวลา 16:00-17:00 น. เท่ากับ 2,831 PCU หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.66

2. ผลการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยทำการติดตามรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

2.1 สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางทางขบวนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง

การติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และแนวการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง พบว่า มีสภาพเส้นทางดี ไม่มีการชำรุดเสียหาย มีการติดตั้งป้ายเตือน และป้ายบอกทางที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ป้ายเตือนความเร็วของผู้ใช้เส้นทางอยู่เป็นระยะ รวมถึงมีการติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง และสัญญาณไฟกระพริบดังตารางที่ 4.2.5-2

ในปัจจุบันทางโครงการมีการใช้แหล่งวัสดุจากทั้ง 3 ที่ โดยการขนส่งมีการควบคุม น้ำหนักของรถบรรทุกก่อนออกจากแหล่งวัสดุ โดยแนวเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง พบว่ามีสภาพดี ไม่มีการชำรุดเสียหาย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่บ้านหนองไช้ น้ำ ตำบลโคกสูง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีระยะห่างจาก โครงการประมาณ 15.9 km. ถึง 39.9 km และส่วนใหญ่ใช้ทางหลวงหมายเลข 224 ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง

2.2 การประเมินสภาพการจราจร

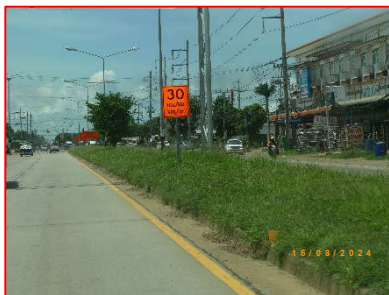
การดำเนินการประเมินสภาพการจราจร โดยแปลงปริมาณการจราจรที่เกิดจากรถประเภทต่างๆ ให้มีหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit, PCU) ทั้งนี้ เนื่องจากรถแต่ละประเภทมีลักษณะทางกายภาพและสมรรถนะในการเคลื่อนตัวไม่เหมือนกัน จึงต้องแปลงให้อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน โดยใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Equivalent, PCE) ดังแสดงในตารางที่ 4.2.5-1

ตารางที่ 4.2.5-1 ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งสำหรับรถประเภทต่างๆ (Passenger Car Equivalent, PCE)

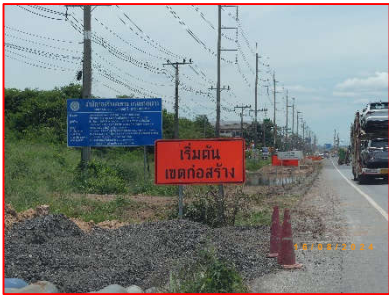
ลำดับ	ประเภทรถ	ค่า PCE
1	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00
2	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1.00
3	รถโดยสารขนาดเล็ก	1.50
4	รถโดยสารขนาดกลาง	1.50
5	รถโดยสารขนาดใหญ่	2.10
6	รถบรรทุก 4 ล้อ	1.00
7	รถบรรทุก 6 ล้อ	2.10
8	รถบรรทุก 10 ล้อ	2.50
9	รถบรรทุกพ่วง	2.50
10	รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2.50
11	รถจักรยาน	0.33
12	รถจักรยานยนต์ / สามล้อเครื่อง	0.33 ใช้ปรับ Factor ในหน่วยเทียบเท่า (กรมทางหลวงจะไม่นำมาวิเคราะห์ดัชนีติดขัด)

ที่มา: สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

ตารางที่ 4.2.5-2 การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
1. เดือนกรกฎาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนกรกฎาคม 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
2. เดือนสิงหาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนสิงหาคม 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

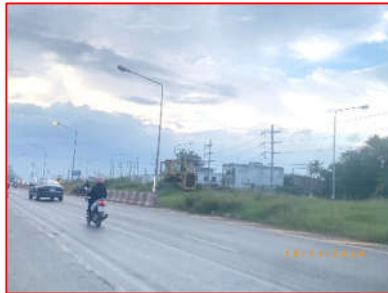
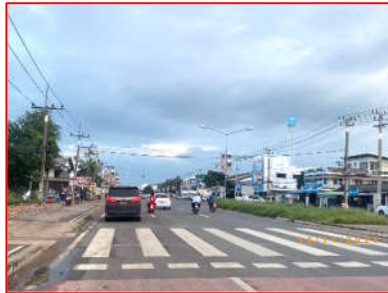
ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
3. เดือนกันยายน 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนกันยายน 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

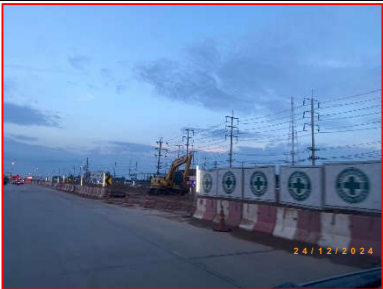
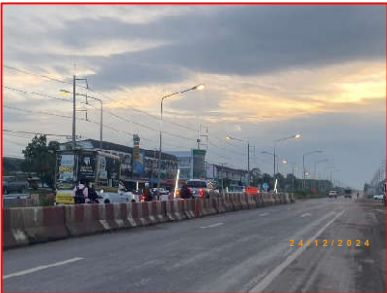
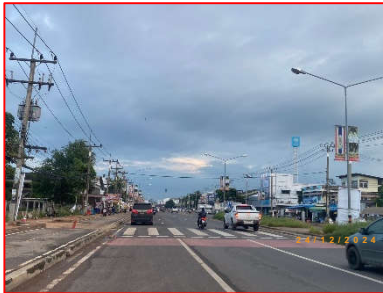
ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
4. เดือนตุลาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนตุลาคม 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

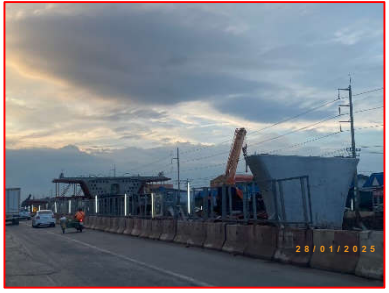
ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
5. เดือนพฤศจิกายน 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนพฤศจิกายน 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

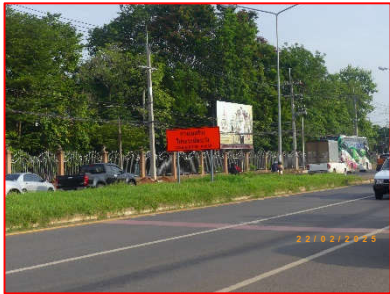
**ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568**

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
6. เดือนธันวาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนธันวาคม 2567	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

**ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568**

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
7. เดือนมกราคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนมกราคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

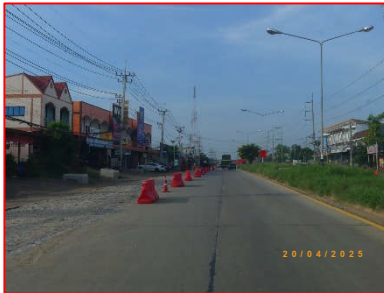
ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนกุมภาพันธ์ 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

**ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568**

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
9. เดือนมีนาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนมีนาคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

**ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568**

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
10. เดือนเมษายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนเมษายน 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
11. เดือนพฤษภาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนพฤษภาคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
12. เดือนมิถุนายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนมิถุนายน 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม. 32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
13. เดือนกรกฎาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนกรกฎาคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
14. เดือนสิงหาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนสิงหาคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
15. เดือนกันยายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนกันยายน 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
16. เดือนตุลาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนตุลาคม 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568

รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ	
	สภาพผิวจราจร	สัญญาณจราจร
17. เดือนพฤศจิกายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจรสำหรับในเดือนพฤศจิกายน 2568	 กม. 51+350 (ทล.24)	 กม. 51+800 (ทล.24)
	 กม. 52+400 (ทล.24)	 กม. 53+410 (ทล.24)
	 กม. 31+300 (ทล.224)	 กม. 31+700 (ทล.224)
	 กม. 32+150 (ทล.224)	 กม.32+800 (ทล.224)

2.2.1 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งเดือนสิงหาคม 2567

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรโดยการนับจำนวนยานพาหนะแยกตามประเภทและทิศทางการสัญจรบนโครงข่ายถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ปรึกษาจะทำการสำรวจโดยจำแนกประเภทของยานพาหนะที่ออกเป็น 12 ประเภท โดยปริมาณจราจรจากข้อมูลการสำรวจจะถูกปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) ซึ่งการพิจารณารวมยานพาหนะดังกล่าวเข้าด้วยกันและทำการแปลงยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยมาตรฐานเดียวกัน คือ หน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU) แล้วจึงรวมปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทดังกล่าวเข้าด้วยกันหน่วยเทียบ และดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวันทำงานและวันหยุด (อ้างอิงการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง โดยได้สำรวจ 24 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น) สำรวจ 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567 และวันเสาร์ที่ 17 สิงหาคม 2567 แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-2 และรูปที่ 4.2.5-3 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-3



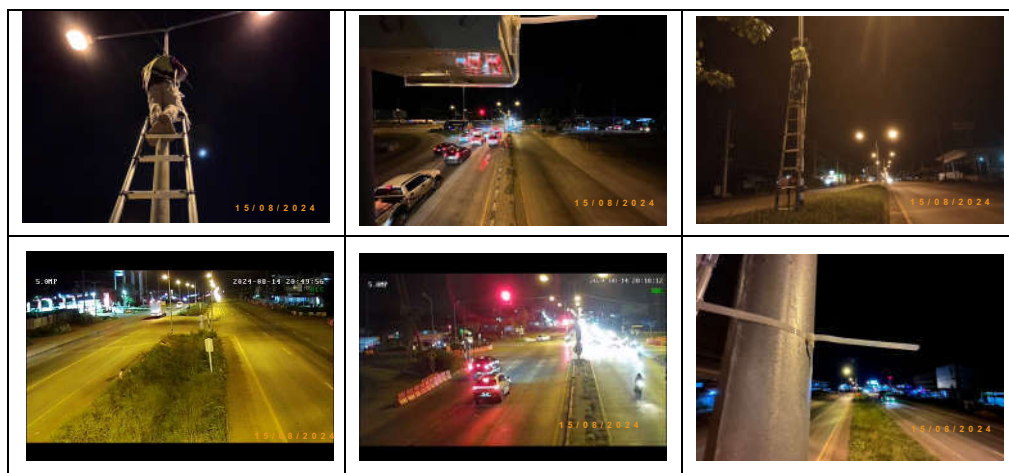
ที่มา : ที่ปรึกษา (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562)

รูปที่ 4.2.5-2 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจรเดือนสิงหาคม 2567

ตารางที่ 4.2.5-3 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัยเดือนสิงหาคม 2567

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 24	15 สิงหาคม 2567	06.00-06.00 น. รุ่งขึ้น
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 224	17 สิงหาคม 2567	06.00-06.00 น. รุ่งขึ้น
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC)				
1	TMC-1	แยกโชคชัย	15 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
2	TMC-2	แยกจุดตัด ทล.24 กับ ทล.2421	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ทางเชื่อมทางหลวงหมายเลข 2 (AR)				
1	AR-1	ทางเข้า-ออก บขส.โชคชัย	15 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
2	AR-2	ทางเข้า-ออก ถนนท้องถื่น		06.00-18.00 น.
3	AR-3	ทางเข้า-ออก ซอยศาลาอเนกประสงค์	17 สิงหาคม 2567	06.00-18.00 น.
4	AR-4	ทางเข้า-ออก ถนนไมตรีศรีจิตต์		06.00-18.00 น.
การสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง				
1	TTS-1	ทางหลวงหมายเลข 24 (MB1-TMC2)	15 สิงหาคม 2567	ช่วงเร่งด่วน นอกเร่งด่วน
2	TTS-2	ทางหลวงหมายเลข 224 (MB2-ตลาดสด)	17 สิงหาคม 2567	ช่วงเร่งด่วน นอกเร่งด่วน

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, สิงหาคม 2567



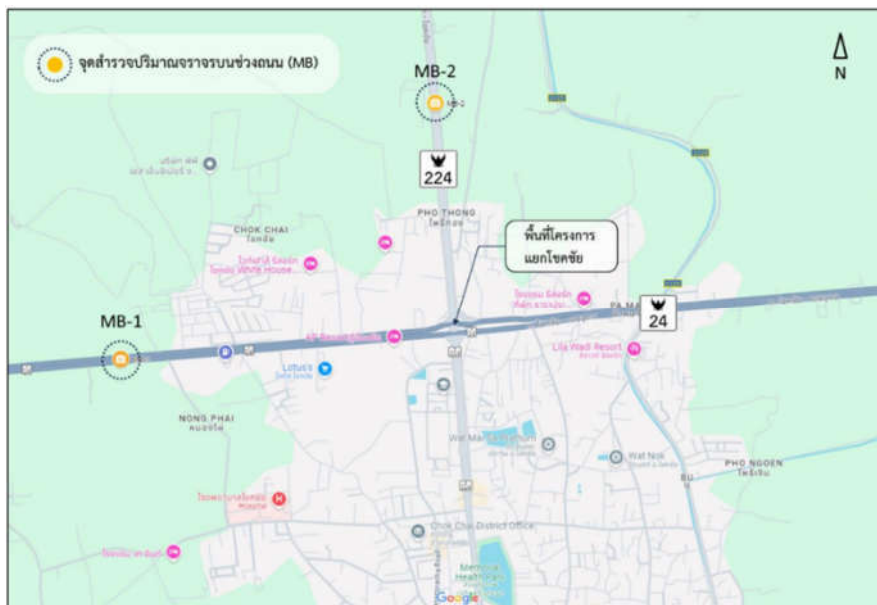
ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, สิงหาคม 2567 ถึง พฤษภาคม 2568

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-3 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอเดือนสิงหาคม 2567

2.2.2 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพ ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวง หมายเลข 224 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-4 และรูปที่ 4.2.5-5 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-4



ที่มา : ที่ปรึกษา (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562)

รูปที่ 4.2.5-4 แผนที่แสดงจุดสำรวจจราจรเดือนกันยายน ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

ตารางที่ 4.2.5-4 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย เดือนกันยายน 2567 ถึง เดือนพฤษภาคม 2568

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 24	9 กันยายน 2567	06.00-18.00 น.
			21 ตุลาคม 2567	06.00-18.00 น.
			25 พฤศจิกายน 2567	06.00-18.00 น.
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 224	9 กันยายน 2567	06.00-18.00 น.
			21 ตุลาคม 2567	06.00-18.00 น.
			25 พฤศจิกายน 2567	06.00-18.00 น.

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, กันยายน 2567 ถึง พฤศจิกายน 2567



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, กันยายน 2567 ถึง พฤศจิกายน 2567

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-5 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ

เดือนกันยายน ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

2.2.2.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนกันยายน - เดือนพฤศจิกายน 2567 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 (MB-1) มีปริมาณจราจรประมาณ 1,500 - 2,000 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการมีค่า LOS = D สภาพจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะให้เกิดความล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,200-2,900 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า LOS = E เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2.5-5

ตารางที่ 4.2.5-5 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน ถึง

เดือนพฤศจิกายน 2567

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง สูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ 9 กันยายน 2567					C
	ไป อ.โชคชัย	723	731	10,822	9,760	
	ไป อ.สีคิ้ว	864	851	13,626	11,156	
	รวม 2 ทิศทาง	1,587	1,582	24,448	20,916	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ 9 กันยายน 2567					E
	ไป อ.โชคชัย	1,301	1,162	12,902	15,712	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,612	1,284	18,518	17,239	
	รวม 2 ทิศทาง	2,913	2,446	31,419	32,951	

**ตารางที่ 4.2.5-5 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนกันยายน ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2567**

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง สูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ 21 ตุลาคม 2567					D
	ไป อ.โชคชัย	798	881	11,945	11,755	
	ไป อ.สีคิ้ว	817	909	12,885	14,332	
	รวม 2 ทิศทาง	1,615	1,790	24,830	26,087	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ 21 ตุลาคม 2567					E
	ไป อ.โชคชัย	1,096	967	10,869	9,769	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,529	1,258	17,564	16,894	
	รวม 2 ทิศทาง	2,625	2,225	28,433	26,662	
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ 25 พฤศจิกายน 2567					D
	ไป อ.โชคชัย	893	988	13,362	13,188	
	ไป อ.สีคิ้ว	923	1,021	12,601	13,940	
	รวม 2 ทิศทาง	1,816	2,009	25,963	27,128	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ 25 พฤศจิกายน 2567					E
	ไป อ.โชคชัย	1,114	1,001	11,047	10,115	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,570	1,304	18,030	17,518	
	รวม 2 ทิศทาง	2,683	2,306	29,077	27,633	

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, กันยายน - พฤศจิกายน 2567

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนกันยายน - พฤศจิกายน 2567 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนกันยายนมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง- เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก LOS = E ไปเป็น LOS = D ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่าความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-6 และแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงที่ผ่านมา

**ตารางที่ 4.2.5-6 แสดงสรุปผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนช่วงเดือนกันยายน ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2567 (ปริมาณจราจร : PCU/hr)**

จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรช่วงเดือนกันยายน - พฤศจิกายน 2567 (pcu/hr)		
	กันยายน 67	ตุลาคม 67	พฤศจิกายน 67
MB-1 (ทล.24)	1,582	1,790	2,009
MB-2 (ทล.224)	2,446	2,225	2,306

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, กันยายน - พฤศจิกายน 2567

2.2.3 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-6 และรูปที่ 4.2.5-7 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-7



รูปที่ 4.2.5-6 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.5-7 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 24	23 ธันวาคม 2567	06.00-18.00 น.
			7 มกราคม 2568	06.00-18.00 น.
			24 กุมภาพันธ์ 2568	06.00-18.00 น.
			10 มีนาคม 2568	06.00-18.00 น.
			28 เมษายน 2568	06.00-18.00 น.
			26 พฤษภาคม 2568	06.00-18.00 น.
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 224	23 ธันวาคม 2567	06.00-18.00 น.
			7 มกราคม 2568	06.00-18.00 น.
			24 กุมภาพันธ์ 2568	06.00-18.00 น.
			10 มีนาคม 2568	06.00-18.00 น.
			28 เมษายน 2568	06.00-18.00 น.
			26 พฤษภาคม 2568	06.00-18.00 น.

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2567 - พฤษภาคม 2568



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2567 - พฤษภาคม 2568

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-7 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ เดือนธันวาคม 2567 ถึง เดือนพฤษภาคม 2568

2.2.3.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนธันวาคม 2567 - เดือนพฤษภาคม 2568 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 (MB-1) มีปริมาณจราจรประมาณ 3,400-3,900 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการมีค่า LOS = F เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,000-2,500 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า LOS = D-F เป็นกระแสดูการใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2.5-8

ตารางที่ 4.2.5-8 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนในเดือนธันวาคม 2567 ถึง
เดือนพฤษภาคม 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง สูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการ ให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ 23 ธันวาคม 2567					F
	ไป อ.โชคชัย	1,945	1,891	29,113	25,241	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,927	1,768	26,305	24,128	
	รวม 2 ทิศทาง	3,872	3,659	55,418	49,369	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ 23 ธันวาคม 2567					E
	ไป อ.โชคชัย	1,280	1,138	12,694	11,495	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,411	1,169	16,209	15,705	
	รวม 2 ทิศทาง	2,691	2,307	28,902	27,201	

ตารางที่ 4.2.5-8 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนในเดือนธันวาคม 2567 ถึง
เดือนพฤษภาคม 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง สูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการ ให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,819	1,950	27,227	29,193	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,684	1,694	22,988	23,125	
	รวม 2 ทิศทาง	3,503	3,644	50,215	52,318	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568					E
	ไป อ.โชคชัย	1,240	1,165	12,298	11,764	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,367	1,196	15,703	13,743	
	รวม 2 ทิศทาง	2,607	2,361	28,001	25,507	
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,819	1,950	27,227	29,193	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,684	1,694	22,988	23,125	
	รวม 2 ทิศทาง	3,503	3,644	50,215	52,318	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568					E
	ไป อ.โชคชัย	1,332	1,131	15,518	13,183	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,474	1,256	16,634	14,181	
	รวม 2 ทิศทาง	2,806	2,388	32,152	27,363	
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,790	1,869	26,793	27,981	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,965	2,019	26,824	27,567	
	รวม 2 ทิศทาง	3,755	3,889	53,617	55,548	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,320	1,164	15,379	13,561	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,522	1,306	17,179	14,736	
	รวม 2 ทิศทาง	2,842	2,469	32,558	28,297	
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,709	1,757	25,581	26,298	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,694	1,725	23,124	23,542	
	รวม 2 ทิศทาง	3,403	3,482	48,705	49,841	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 28 เมษายน 2568					E
	ไป อ.โชคชัย	1,399	1,197	16,299	13,950	
	ไป อ.สีคิ้ว	971	893	10,960	10,079	
	รวม 2 ทิศทาง	2,370	2,090	27,259	24,029	

**ตารางที่ 4.2.5-8 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนในเดือนธันวาคม 2567 ถึง
เดือนพฤษภาคม 2568**

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมง สูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการ ให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวงหมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,759	1,751	26,329	26,209	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,826	1,783	24,926	24,334	
	รวม 2 ทิศทาง	3,585	3,534	51,256	50,543	
MB 2: ทางหลวงหมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 26 พฤษภาคม 2568					E
	ไป อ.โชคชัย	1,202	1,077	14,004	12,547	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,594	1,282	17,992	14,475	
	รวม 2 ทิศทาง	2,796	2,359	31,996	27,022	

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2567 ถึง พฤษภาคม 2568

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ช่วงเดือนธันวาคม 2567 - พฤษภาคม 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนเมษายนมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง- เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก LOS = E ไปเป็น LOS = D ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่า ความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-9 และแนวโน้มปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงต้นปี

**ตารางที่ 4.2.5-9 แสดงสรุปผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนช่วงเดือนธันวาคม 2567-
พฤษภาคม 2568 (ปริมาณจราจร : PCU/hr)**

จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรช่วงเดือนธันวาคม 2567 - พฤษภาคม 2568 (pcu/hr)					
	ธันวาคม 2567	มกราคม 68	กุมภาพันธ์ 68	มีนาคม 68	เมษายน 68	พฤษภาคม 68
MB-1 (ทล.24)	3,659	3,644	3,596	3,889	3,482	3,534
MB-2 (ทล.224)	2,307	2,361	2,388	2,469	2,090	2,359

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2567 - พฤษภาคม 2568

**2.2.4 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนมิถุนายน
ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568**

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.)

และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-8 และรูปที่ 4.2.5-9 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-10

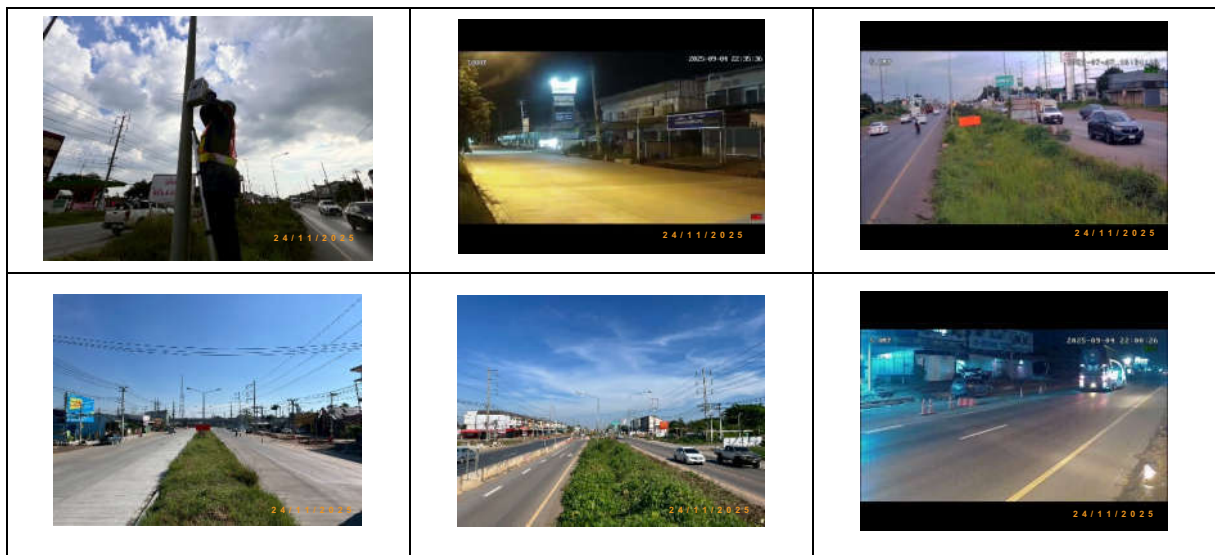


รูปที่ 4.2.5-8 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.5-10 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 24	23 มิถุนายน 2568	06.00-18.00 น.
			7 กรกฎาคม 2568	06.00-18.00 น.
			20 สิงหาคม 2568	06.00-18.00 น.
			22 กันยายน 2568	06.00-18.00 น.
			31 ตุลาคม 2568	06.00-18.00 น.
			24 พฤศจิกายน 2568	06.00-18.00 น.
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 224	23 มิถุนายน 2568	06.00-18.00 น.
			7 กรกฎาคม 2568	06.00-18.00 น.
			20 สิงหาคม 2568	06.00-18.00 น.
			22 กันยายน 2568	06.00-18.00 น.
			31 ตุลาคม 2568	06.00-18.00 น.
			24 พฤศจิกายน 2568	06.00-18.00 น.

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, มิถุนายน ถึง พฤศจิกายน 2568



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, มิถุนายน ถึง พฤศจิกายน 2568

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-9 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ

เดือนมิถุนายน ถึง เดือนพฤศจิกายน 2568

2.2.4.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2568 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 (MB-1) มีปริมาณจราจรประมาณ 3,400-3,800 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการมีค่า LOS = F เป็นสถานะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,000-2,700 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า LOS = D-F เป็นกระแสจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.2.5-11

ตารางที่ 4.2.5-11 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนมิถุนายน 2568 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,816	1,905	27,183	28,508	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,890	1,845	25,800	24,944	
	รวม 2 ทิศทาง	3,706	3,750	52,982	53,453	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 23 มิถุนายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,410	1,479	21,105	16,756	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,285	1,254	17,541	15,573	
	รวม 2 ทิศทาง	2,695	2,733	38,647	32,329	
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 7 กรกฎาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,756	1,842	26,284	27,566	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,780	1,721	24,298	23,492	
	รวม 2 ทิศทาง	3,536	3,563	50,583	51,059	

**ตารางที่ 4.2.5-11 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนมิถุนายน 2568 ถึง
เดือนพฤศจิกายน 2568**

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ LOS
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 7 กรกฎาคม 2568					D
	ไป อ.โชคชัย	1,490	1,183	22,303	17,706	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,041	924	14,210	12,616	
	รวม 2 ทิศทาง	2,531	2,107	36,513	30,323	
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,841	1,840	27,557	27,542	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,809	1,773	24,694	24,203	
	รวม 2 ทิศทาง	3,650	3,613	52,251	51,745	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568					D
	ไป อ.โชคชัย	1,209	1,067	18,097	15,970	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,031	945	14,074	12,897	
	รวม 2 ทิศทาง	2,240	2,012	32,171	28,867	
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 22 กันยายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,789	1,788	26,778	26,764	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,821	1,785	24,858	24,363	
	รวม 2 ทิศทาง	3,610	3,573	51,636	51,127	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 22 กันยายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,341	1,183	20,073	17,714	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,291	1,183	17,623	16,149	
	รวม 2 ทิศทาง	2,632	2,366	37,696	33,863	
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันศุกร์ที่ 31 ตุลาคม 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,601	1,626	23,964	24,341	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,745	1,821	23,821	24,855	
	รวม 2 ทิศทาง	3,346	3,447	47,785	49,197	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันศุกร์ที่ 31 ตุลาคม 2568					D
	ไป อ.โชคชัย	1,459	1,191	21,839	17,827	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,126	976	15,371	13,322	
	รวม 2 ทิศทาง	2,585	2,167	37,210	31,149	

ตารางที่ 4.2.5-11 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนมิถุนายน 2568 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2568

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจรต่อวัน		ระดับการให้บริการ
		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	PCU/วัน	LOS
MB 1: ทางหลวง หมายเลข 24	วันจันทร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2568					F
	ไป อ.โชคชัย	1,722	1,749	25,776	26,181	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,815	1,894	24,776	25,852	
	รวม 2 ทิศทาง	3,537	3,643	50,552	52,033	
MB 2: ทางหลวง หมายเลข 224	วันจันทร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2568					D
	ไป อ.โชคชัย	1,214	1,039	18,172	15,549	
	ไป อ.สีคิ้ว	1,546	1,248	21,104	17,037	
	รวม 2 ทิศทาง	2,760	2,287	39,276	32,586	

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, มิถุนายน ถึง พฤศจิกายน 2568

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนตุลาคมมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง-เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก LOS = E ไปเป็น LOS = D ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่า ความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-12 และแนวโน้มปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงต้นปี

ตารางที่ 4.2.5-12 แสดงสรุปผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2568 (ปริมาณจราจร : PCU/hr)

จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรช่วงเดือนมิถุนายน - เดือนพฤศจิกายน (pcu/hr)					
	มิถุนายน 68	กรกฎาคม 68	สิงหาคม 68	กันยายน 68	ตุลาคม 68	พฤศจิกายน 68
MB-1 (ทล.24)	3,750	3,563	3,613	3,573	3,447	3,643
MB-2 (ทล.224)	2,733	2,107	2,012	2,366	2,167	2,287

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, มิถุนายน ถึง พฤศจิกายน 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

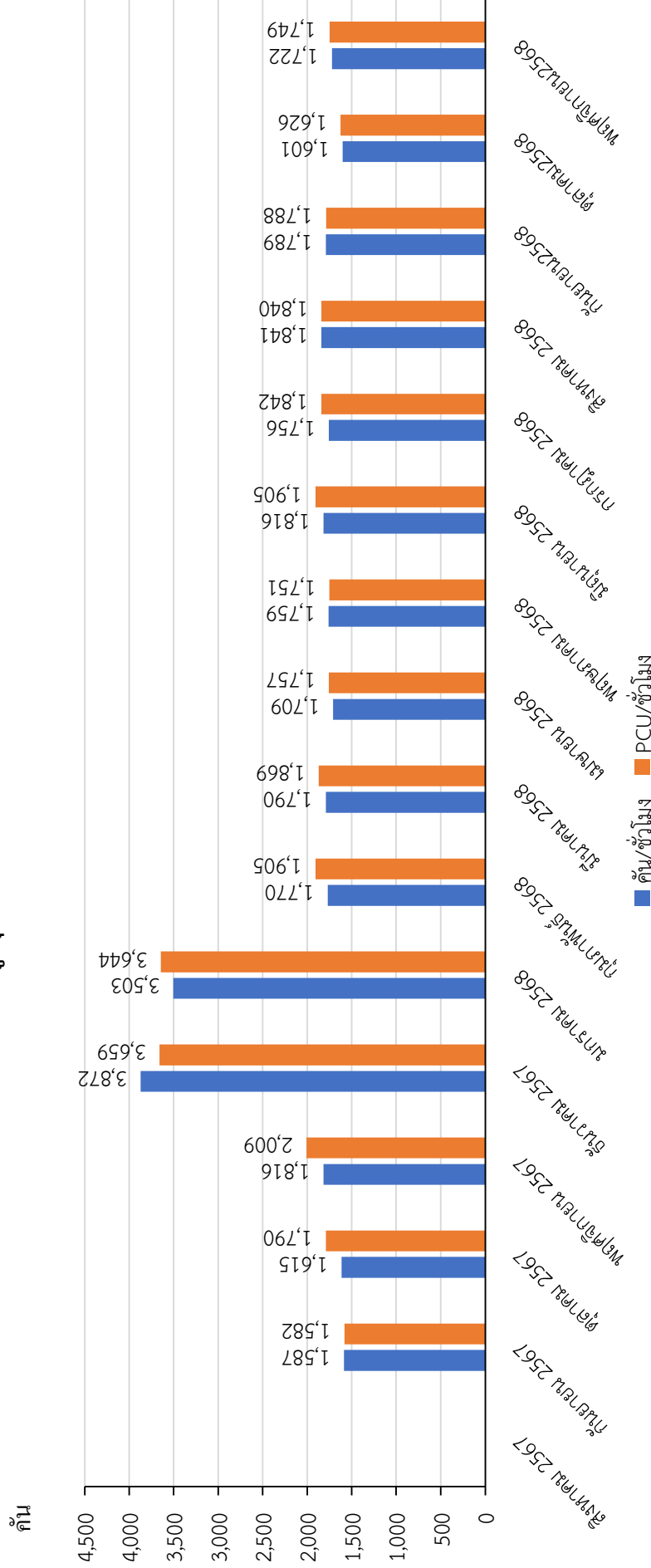
3.1 เปรียบเทียบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้นำผลสรุปการติดตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่เคยศึกษาไว้ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2561 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 24 มีปริมาณจราจรรวมสองทิศทาง เท่ากับ 21,246 คัน/วัน และทางหลวงหมายเลข 224 มีปริมาณจราจรรวมสองทิศทาง เท่ากับ 25,726 คัน/วัน ทั้งนี้ การติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568

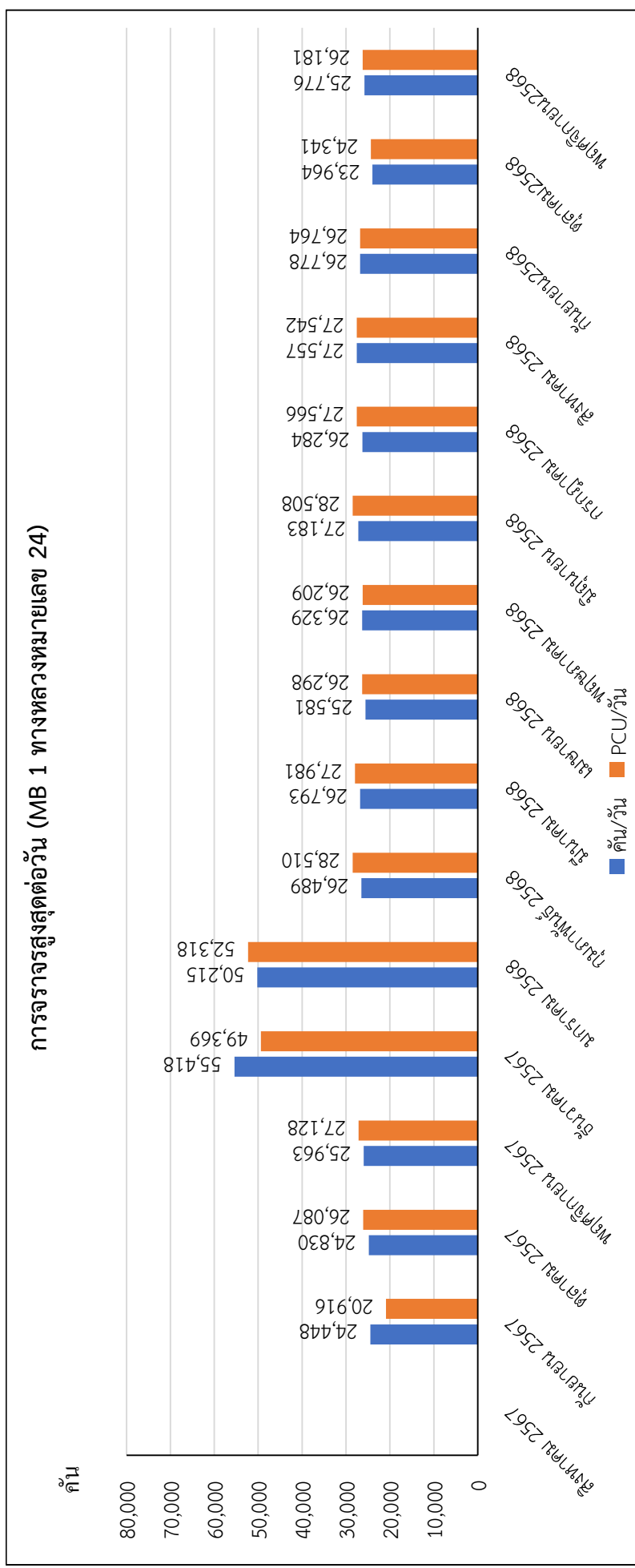
ได้ทำการสำรวจ 2 ตำแหน่ง ตามที่ศึกษาไว้ในรายงาน EIA พบว่า ทางหลวงหมายเลข 24 มีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง จำนวน 24,448-55,418 คัน/วัน และทางหลวงหมายเลข 224 มีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง จำนวน 27,259-32,558 คัน/วัน จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรที่สำรวจได้มีค่าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 ในเดือนธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม 2568 เนื่องจากช่วงเวลาที่ดำเนินการสำรวจเป็นช่วงก่อนและหลังหยุดเทศกาลระยะยาว จึงมีการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว และเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชาชนเป็นจำนวนมาก และทำการเปรียบเทียบผลการศึกษาการจราจรในพื้นที่โครงการตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 มาเปรียบเทียบเพื่อหาแนวโน้มของการจราจรที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ **ดังรูปที่ 4.2.5-10**

สำหรับสภาพผิวจราจร ไม่พบว่ามี การชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และแนวเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง นอกจากนี้ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากการดำเนินงานของโครงการแต่อย่างใด

การจราจรสูงสุดต่อชั่วโมง (MIB 1 ทางหลวงหมายเลข 24)

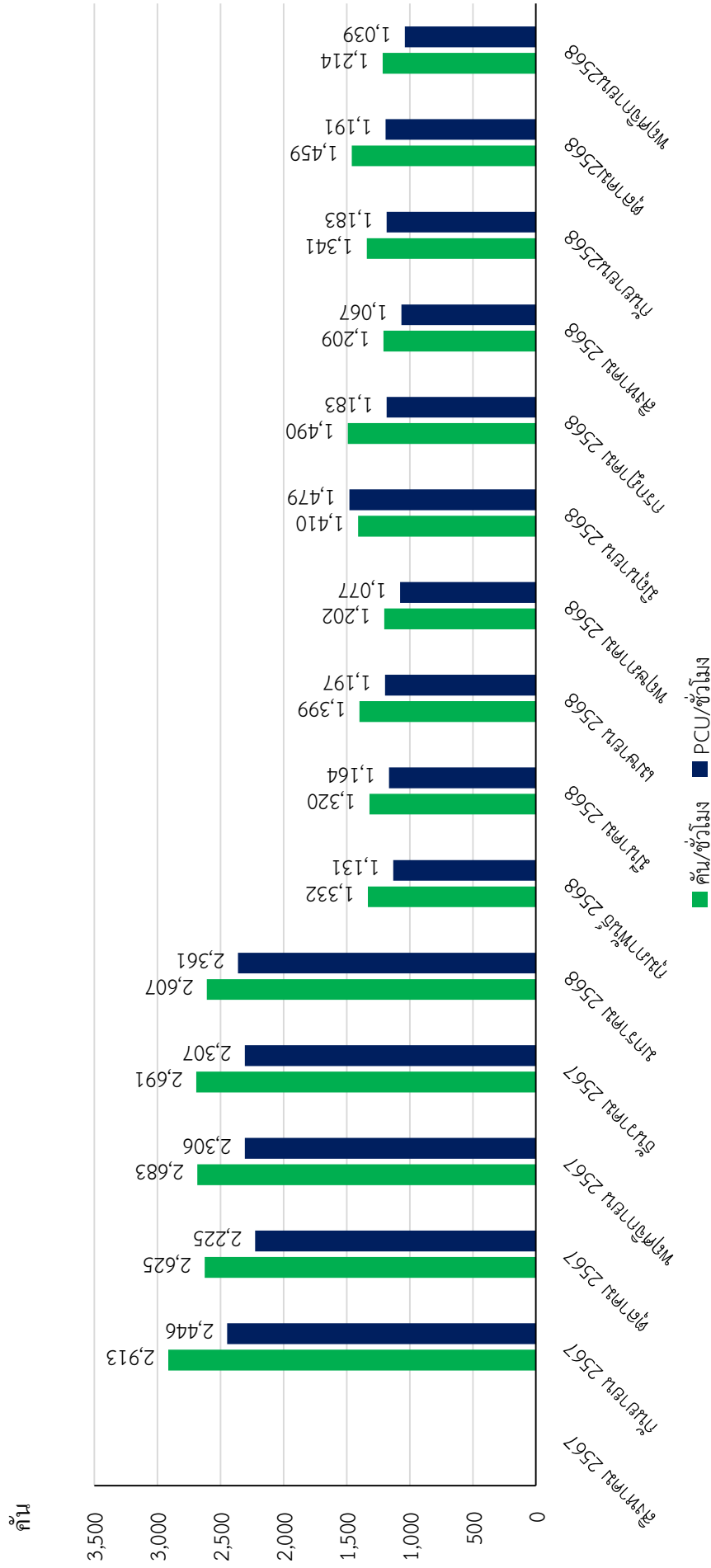


รูปที่ 5.2.5-10 การเปรียบเทียบผลการจราจร

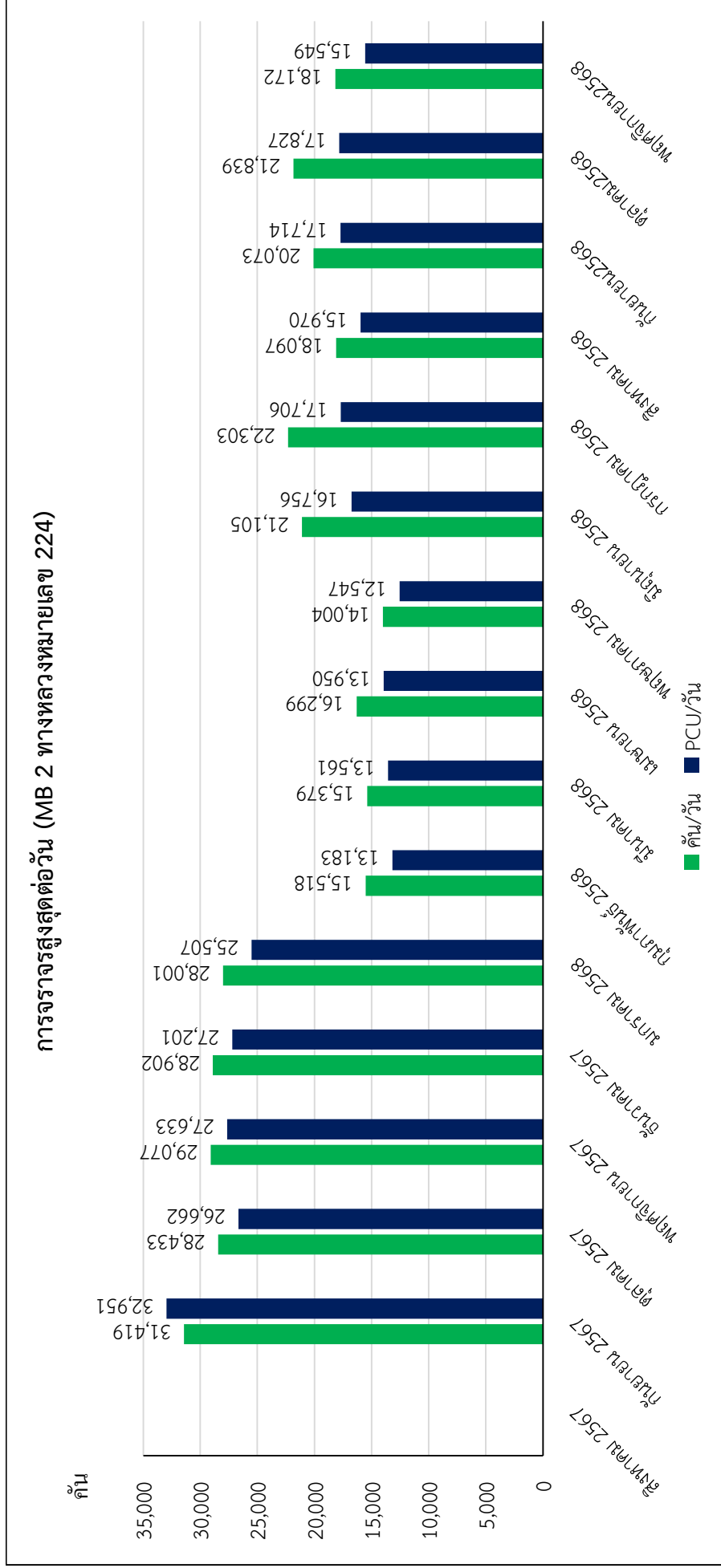


รูปที่ 4.2.5-10(ต่อ) การเปรียบเทียบผลการจราจร (ต่อ)

การจราจรสูงสุดต่อชั่วโมง (MB 2 ทางหลวงหมายเลข 224)



รูปที่ 4.2.5-10(ต่อ) การเปรียบเทียบผลการจราจร



รูปที่ 4.2.5-10(ต่อ) การเปรียบเทียบผลการจราจร (ต่อ)

3.2 เปรียบเทียบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย กับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการขนส่งชิ้นส่วน และวัสดุก่อสร้างเข้าออกพื้นที่โครงการ กิจกรรมการขนส่งคนงานก่อสร้าง กิจกรรมขนส่งดินไปทิ้ง ไม่ส่งผลให้ความคล่องตัวของถนนโครงข่ายเดิมเปลี่ยนไป จึงไม่ส่งผลกระทบ ส่วนการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกหนักที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการ จะส่งผลให้เกิดความเสียหายของผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของเส้นทางลดลง หากรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด จะเป็นสาเหตุทำให้เกิดความชำรุดเสียหายของผิวจราจรได้ อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก เมื่อเทียบกับปริมาณจราจรเดิมก่อนมีโครงการ รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งมีการใช้ระยะเวลาสั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างที่มีการขนส่งชิ้นส่วนและวัสดุก่อสร้าง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุเดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 พบว่า ยังไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ทางโครงการมีการจัดการด้านการจราจรและแผนจราจรที่มีความเหมาะสมและตามมาตรฐาน จึงสอดคล้องกับการคาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA

เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจรในช่วงเดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 เปรียบเทียบกับการตรวจนับปริมาณจราจรในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องกับข้อมูลในการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคม ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า ปริมาณ PCU/ชม. ที่ตรวจนับได้มีค่าเพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์ในรายงาน EIA เนื่องจากโครงการมีการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง เช่น รถบรรทุก รถคอนกรีต เป็นต้น รวมถึงการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลเพื่อการท่องเที่ยวและเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงถือว่าข้อมูลมีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงเดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 ทิศทางไป อ.โชคชัย และไป อ.สีคิ้ว รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า มีค่าปริมาณจราจรต่อวันสูงสุดอยู่ในช่วง 24,448 – 55,418 คัน/วัน สำหรับการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 ทิศทางไป อ.โชคชัย และไป อ.สีคิ้ว รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า มีค่าปริมาณจราจรต่อวันสูงสุดอยู่ในช่วง 12,547 – 32,951 คัน/วัน

สำหรับในพื้นที่โครงการก่อสร้างที่เป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างจะมีการจราจรร่วมด้วย มีการดูแลรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในเส้นทาง ได้แก่ ป้ายบอกทางต่าง ๆ ป้ายประชาสัมพันธ์แนวกั้นเขตช่องจราจร รวมถึงระบบไฟส่องสว่าง โครงการได้มีการตรวจสอบและดูแลสภาพผิวจราจรและป้ายจราจรอยู่เป็นประจำ ซึ่งหากพบว่าผิวจราจรมีการชำรุด จะดำเนินการซ่อมแซมทันที เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโครงการ โดยในช่วงเดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากโครงการ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เช่น การติดตั้งป้ายเตือน การติดตั้งไฟส่องสว่าง การจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณ เป็นต้น

4.2.6 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ก. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อรวบรวมข้อมูล และการเปลี่ยนแปลงสภาพของแหล่งน้ำบริเวณลำห้วย และอาคารระบายน้ำต่าง ๆ
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำที่อาจเกิดจากโครงการในระยะก่อสร้าง
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. ดำเนินการตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - 1) สถานีตรวจวัด: บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ที่ระบายน้ำทุกจุดตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ
 - 2) ดัชนีที่ตรวจสอบ: บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ และการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่
 - 3) บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการสำรวจการควบคุมน้ำท่วมและสภาพการระบายน้ำ ในระยะก่อสร้างปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในช่วงที่ผ่านมา พบว่ามีผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

1.1 สภาพการระบายน้ำของโครงการ

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 24

อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) และสะพาน โดยตำแหน่งของอาคารระบายน้ำเดิม ไม่มีอาคารระบายน้ำตามแนวนาน (มีการขออนุญาตวางท่อระบายน้ำบริเวณทางเชื่อมเท่านั้น)

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224

อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวนานถนน

1.2 ผลการวิเคราะห์ทางอุทกวิทยาและชลศาสตร์ของโครงการ

- **ระบบระบายน้ำระดับดิน** ผลการวิเคราะห์หาอัตราการไหลของน้ำสำหรับระบบระบายน้ำตามยาวและผลการออกแบบชนิด และขนาดของอาคารระบายน้ำข้างทาง ได้ผลสรุปว่าอาคารระบายน้ำข้างทางจะออกแบบเป็น ท่อกลม คสล. ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความลาดเอียงท้องท่อไม่น้อยกว่า 0.001 ม/ม พร้อมบ่อพักทุกระยะ 15.00 เมตร

- **ระบบระบายน้ำบนสะพาน** ผลการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากบนสะพานและผลการออกแบบระบบระบายน้ำบนสะพาน ประกอบด้วยช่องรับน้ำบนสะพานขนาด 0.30×0.40 เมตร ติดตั้งทุกระยะ 2.00-8.00 เมตร รับน้ำจากผิวจราจรลงสู่ท่อระบายน้ำตามยาวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.20 เมตร ความลาดเอียงไม่น้อยกว่า 0.01 ม/ม แขนงที่พื้นสะพานได้วางกันตัก รวบรวมน้ำในแต่ละช่วงสะพานไปที่ท่อระบายน้ำตามยาวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.20 เมตร ต่อเชื่อมกับท่อระบายน้ำในแนวดิ่งขนาด 0.20 เมตร รับน้ำลงสู่บ่อพักขนาดเล็กบริเวณโคนเสาต่อเชื่อมกับท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.25 เมตร ระบายน้ำจากสะพานลงสู่ระบบระบายน้ำระดับดิน โดยเส้นทางการไหลของน้ำจากระบบระบายน้ำระดับดินและระบบระบายน้ำบนสะพานจะเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิม จุดเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224บริเวณโกลบอลเฮ้าส์ สาขาโชคชัย มีโครงสร้างระบายน้ำเดิมท่อเหลี่ยมขนาด ขนาด $1-1.50 \times 1.50$ เมตร และบนทางหลวงหมายเลข 24 มวลน้ำทั้งสองข้างทางไหลจากจุดเริ่มต้นโครงการไปทางตะวันออก (บุรีรัมย์) ผ่านจุดตัดทางแยกแล้วระบายลงสู่ Syphon ลอดใต้คลองชลประทาน และเชื่อมกับคูระบายน้ำข้างทาง บริเวณร้านชาหมูหินดาด

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากที่ปรึกษาได้ตรวจสอบอัตราการไหลของอาคารระบายน้ำเดิมพบว่าพอเพียงกับปริมาณน้ำหลากที่เกิดขึ้น ส่วนการออกแบบระบบระบายน้ำใหม่ซึ่งยังคงขนาดช่องเปิดของอาคารระบายน้ำเดิมทุกจุด ดังนั้น อัตราการไหลของระบบระบายน้ำใหม่เพียงพอต่อปริมาณน้ำหลากเช่นเดียวกัน โดยมีส่วนเผื่อความปลอดภัยตั้งแต่ 1:3 จึงสรุปได้ว่าระบบระบายน้ำระดับของโครงการตามที่ออกแบบไว้มีความเหมาะสม

2. ผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในรายงานการติดตาม

ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567 - 2569

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ปีละ 1 ครั้ง โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1. ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเดือนกรกฎาคม 2567

(1) ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ

ในการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 พบว่า สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทางหลวงหมายเลข 224 โดยแบ่งเป็นการระบายน้ำ ดังนี้

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 จะมีการขุดเปิดเพื่อวางระบบระบายน้ำ และปรับปรุงรูปแบบรางระบายน้ำข้างทางให้เป็นระบบรางระบายน้ำตามแนวนานของเส้นทาง (Side Drain Box Culvert 1.20m. x1.20m. with Manhole -15 m.) แสดงดังรูปที่ 4.2.6-1

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำใต้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวนานถนน โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 ยังไม่มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ และมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้ ดังรูปที่ 4.2.6-2



Box culvert 1.2x1.2 m กม.52+107 LT



Side Drain กม.52+168 LT



Side Drain กม.52+950 LT



Box culvert 1.2x1.2 m กม.53+450 LT

รูปที่ 4.2.6-1 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 24



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.32+200 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+600 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+050 RT



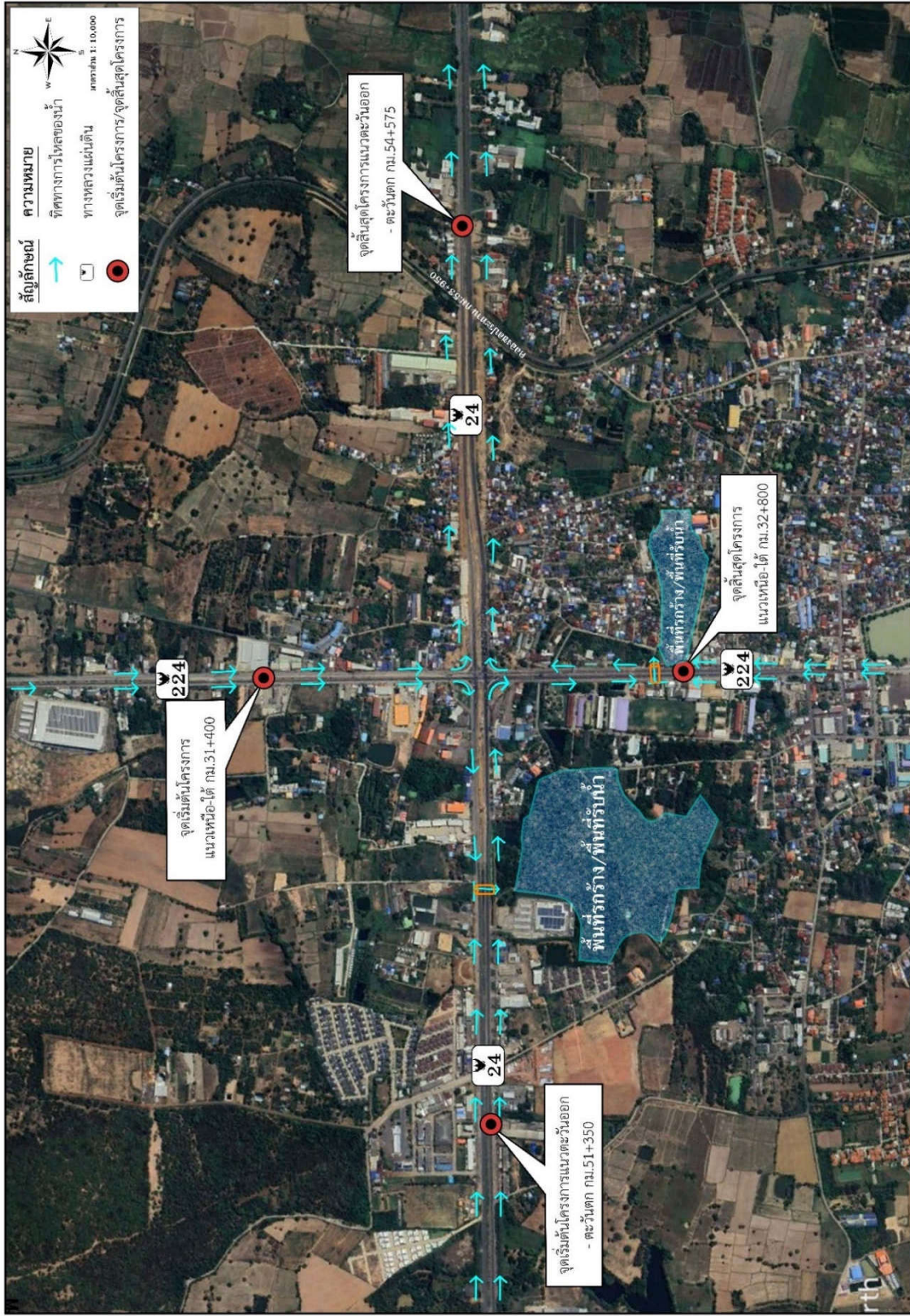
รางระบายน้ำข้างทาง กม.31+860 LT

รูปที่ 4.2.6-2 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 224

(2) การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

จากการตรวจสอบโครงการ พบว่า ในพื้นที่โครงการเคยเกิดน้ำท่วมขังในบริเวณที่มีการระบายไม่ทันบริเวณช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น บริเวณเขตทางมีการถมทับร่องน้ำมีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง เนื่องจากไม่มีร่องระบายน้ำแต่การท่วมขังของน้ำเกิดขึ้นไม่นาน หลังฝนตกไม่กี่ชั่วโมงจะหายไประบบระบายน้ำระดับดิน โดยสภาพทางกายภาพของบริเวณทางแยกต่างระดับแยกโชคชัย จะมีน้ำหลากมาจากทางทิศเหนือ และไหลหลากลงสู่ทางทิศใต้ข้ามทางหลวงหมายเลข 24 ฝั่งทิศตะวันออกลงมายังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ประมาณกิโลเมตรที่ 52+100 (RT) โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้าง สำหรับรับน้ำในชุมชน ซึ่งเมื่อฝนตกหนักน้ำจะไม่สามารถระบายผ่านท่อกลมบริเวณ กม.51+700 ได้ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ในช่วงที่ผ่านมาก่อนที่จะมีโครงการก่อสร้างเกิดขึ้น

ในเดือนกรกฎาคม 2567 ที่ปรึกษาได้มีการตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการแล้ว พบว่า โครงการได้มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 24 แล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้ง Side Drain Box Culvert 1.20m. x1.20m. with Manhole -15 m. โดยจะมีการวางระบบระบายน้ำที่ไหลหลากมาจากทางทิศเหนือ ลงสู่ระบบระบายน้ำข้างทาง และมีการส่งน้ำออกไปทางด้านทิศตะวันออกของโครงการ และจะไหลไปยังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ในแนวเส้นทางของทางหลวงหมายเลข 24 ต่อไป ดังรูปที่ 4.2.6-3



รูปที่ 4.2.6-3 แสดงทิศทางการไหลของน้ำในช่วงเดือนกรกฎาคม 2568

2.2 ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเดือนกรกฎาคม 2568

(1) ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ

ในการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2568 พบว่า สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทางหลวงหมายเลข 224 โดยแบ่งเป็นการระบายน้ำ ดังนี้

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัฟพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) โดยในเดือนกรกฎาคม 2568 มีการวางระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในช่วง กม.52+107 และ กม.52+950 ถึง กม.53+450 แสดงดังรูปที่ 4.2.6-4

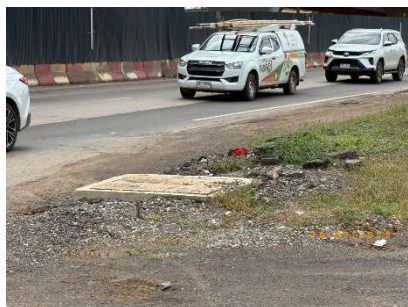
- บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงตัวเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำได้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวยาวถนน โดยในเดือนกรกฎาคม 2568 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 มีการวางระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในช่วง กม.31+860 และมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้ ดังรูปที่ 4.2.6-5



Box culvert 1.2x1.2 m กม.52+107 LT



Side Drain กม.52+168 LT



Side Drain กม.52+950 LT



Box culvert 1.2x1.2 m กม.53+450 LT

รูปที่ 4.2.6-4 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 24



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.32+200 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+600 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+050 RT



รางระบายน้ำข้างทาง กม.31+860 LT

รูปที่ 4.2.6-5 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 224

(2) การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

จากการตรวจสอบโครงการ พบว่า ในพื้นที่โครงการไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังในบริเวณทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย)

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา

จากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม พบว่า ในช่วงที่มีการก่อสร้างยังอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบระบายน้ำ ซึ่งมีการติดตั้งเป็นบางแห่ง โดยที่การติดตั้งจะมีการติดขัดงาน รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และท่อส่งน้ำของการประปาส่วนภูมิภาค จึงทำให้มีการติดตั้งระบบระบายน้ำได้บางส่วน ปัจจุบันได้มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเสร็จเรียบร้อยแล้ว บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในช่วง กม.52+107 และ กม.52+950 ถึง กม.53+450 และบริเวณทางหลวงหมายเลข 224 มีการวางระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในช่วง กม.31+860 หลังจากการติดตั้งระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

3.2 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำกับการคาดการณ์

ผลกระทบ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดการณ์ผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม กิจกรรมการเปิดหน้าดิน การปรับถมที่ การกองดิน หิน และทราย ที่ใช้สำหรับการก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำธรรมชาติ โดยพื้นที่โครงการมีตัดผ่านแหล่งน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองชลประทาน (กม.53+950) เมื่อฝนตกจะชะล้างเศษดิน หิน ทราย ลงไปสะสมทับถมอยู่ในแหล่งน้ำ ส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินหรืออุดตันจนกระทั่งเกิดปัญหาน้ำท่วมได้ อีกทั้ง ระบบระบายน้ำสองข้างทางไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเมื่อฝนตกทำให้น้ำท่วมขังพื้นที่ จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อนำผลการตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ไว้ จะพบว่า มีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากกิจกรรมที่มีการก่อสร้างในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ส่วนใหญ่เป็นการเปิดหน้าดิน การปรับถมที่ การกองดิน หิน และทราย ซึ่งจะเป็นสาเหตุที่อาจทำให้เกิดการอุดตันของท่อระบายน้ำได้ แต่ทั้งนี้ โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงส่งผลให้แนวเส้นทางไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดน้ำท่วม โดยมาตรการที่มีการปฏิบัติ ได้แก่ การเปิดหน้าดินเฉพาะที่จะเป็นเพื่อลดการสูญเสียดินและการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ การเก็บกองดินให้ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ รวมถึงการวางแผนการทำงานให้มีการใช้ดินให้หมดในแต่ละวันโดยไม่มีการเก็บกองดินไว้นาน เป็นต้น ส่วนบริเวณที่คาดว่าจะเกิดการอุดตัน คือ บริเวณที่มีทางระบายน้ำธรรมชาติ โดยพื้นที่โครงการมีตัดผ่านแหล่งน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองชลประทาน (กม.53+950) ในปัจจุบันยังไม่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.6-6 เนื่องจากจะต้องมีการวางแผนในการก่อสร้างให้สอดคล้องกับรูปแบบของตัวอาคารระบายน้ำของกรมชลประทาน เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำของระบบส่งน้ำดังกล่าว เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญในการทำการเกษตรภายในพื้นที่อำเภอโชคชัย ซึ่งปัจจุบันได้นำเสนอรูปแบบแก้ไขให้กรมชลประทานแล้วและอยู่ในระหว่างพิจารณาแบบจากกรมชลประทาน



เดือนกรกฎาคม 2567



เดือนสิงหาคม 2567



เดือนกรกฎาคม 2568

รูปที่ 4.2.6-6 สภาพคลองชลประทาน กม.53+950

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม พบว่า สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทางหลวงหมายเลข 224 โดยแบ่งเป็นการระบายน้ำ บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัฟพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลมท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) และอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ช่วง กม.52+107 และ กม.52+950 ถึง กม.53+450 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำได้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวขนานถนน โดยในเดือนพฤษภาคม 2568 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 มีการวางระบบระบายน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในช่วง กม.31+860 และมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้

สำหรับการเกิดน้ำท่วมขังในบริเวณที่การระบายไม่ทันบริเวณช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น บริเวณเขตทางมีการถมทับร่องน้ำมีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง เนื่องจากไม่มีร่องระบายน้ำแต่การท่วมขังของน้ำเกิดขึ้นไม่นาน หลังฝนตกไม่กี่ชั่วโมงจะหายไประบบระบายน้ำระดับดิน โดยสภาพทางกายภาพของบริเวณทางแยกต่างระดับแยกโชคชัย จะมีน้ำหลากมาจากทางทิศเหนือ และไหลหลากลงสู่ทางทิศใต้ข้ามทางหลวงหมายเลข 24 ฝั่งทิศตะวันออก ลงมายังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ประมาณกิโลเมตรที่ 52+100 (RT) โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้าง สำหรับรับน้ำในชุมชน ซึ่งเมื่อฝนตกหนักน้ำจะไม่สามารถระบายผ่านท่อกลมบริเวณกม. 51+700 ได้ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ในช่วงที่ผ่านมาก่อนที่จะมีโครงการเกิดขึ้น สำหรับในช่วงการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในเดือนพฤษภาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ไม่พบการเกิดน้ำท่วมแต่อย่างใด

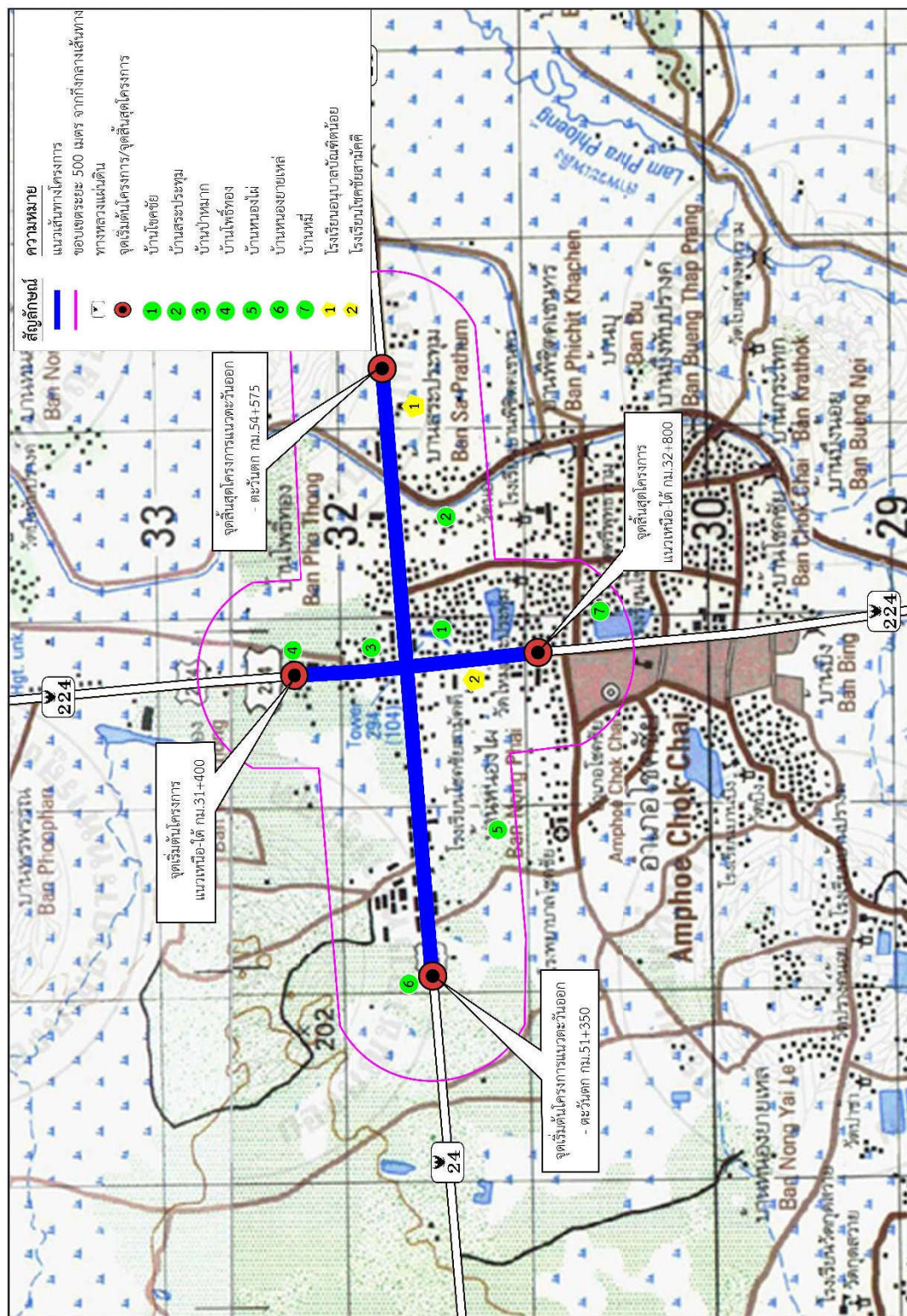
4.2.7 เศรษฐกิจสังคม

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจสังคมของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ
2. เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจสังคม เนื่องจากการพัฒนาโครงการ
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคมของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. กำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยพิจารณาจากชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย
 - ผู้นำชุมชน
 - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
 - กลุ่มสถานประกอบการ
 - กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง
 - กลุ่มครัวเรือน
3. นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ ฯลฯ
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ปรึกษาจะทำการลงรหัสเพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถามมาเป็นรหัสแล้วทำการบันทึกข้อมูล โดยทำการตรวจสอบความถูกต้องของรหัสข้อมูลทั้งหมดก่อน จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) ซึ่งค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วย ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย
5. ระยะเวลาดำเนินการ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง ในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนพฤศจิกายน 2568



รูปที่ 4.2.7-1 ขุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถนนทางโครงการ

ขนาดกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

1) กลุ่มที่ 1 คือ ผู้นำชุมชน ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามเขตปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ผู้นำชุมชน รวม 13 ตัวอย่าง ประกอบด้วย นายกเทศมนตรีตำบล 1 ตัวอย่าง นายกองค์การบริหารส่วนตำบล 2 ตัวอย่าง กำนัน 3 ตัวอย่าง และผู้ใหญ่บ้าน 7 ตัวอย่าง (ตารางที่ 4.2.7-1)

ตารางที่ 4.2.7-1 ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	ชุมชน/หมู่บ้าน	จำนวน (คน)
1	นายกเทศมนตรีตำบลโชคชัย	1
2	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโชคชัย	1
3	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลา	1
4	กำนันตำบลโชคชัย/ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านสระปทุม	1
5	กำนันตำบลพลับพลา	1
6	กำนันตำบลกระโทก	1
7	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านโชคชัย	1
8	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านป่าหมาก	1
9	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านโพธิ์ทอง	1
10	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านหนองไผ่	1
11	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านสระประทุมใหม่พัฒนา	1
12	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองยายเหล	1
13	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านหมี	1
รวม		13

2) กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการและโบราณสถาน 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ รวม 4 ตัวอย่าง รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.7-2

ตารางที่ 4.2.7-2 พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ที่ตั้ง	จำนวน (ตัวอย่าง)
1) โบราณสถาน		
1.1 ปรารังสระเพลง	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
2) ศาสนสถาน		
2.1 วัดใหม่สระประทุม	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
3) สถานศึกษา		
3.1 โรงเรียนโชคชัยสามัคคี	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
3.2 โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
รวม		4

3) **กลุ่มที่ 3 กลุ่มสถานประกอบการ** คือ สถานประกอบการโดยการสัมภาษณ์โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามสถานประกอบการ รวม 52 ตัวอย่าง ทำการเก็บตัวอย่าง ร้อยละ 100 โดยทำการสัมภาษณ์กรรมการผู้จัดการหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากกรรมการผู้จัดการให้เป็นผู้ให้สัมภาษณ์แทน

4) **กลุ่มที่ 4 กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง** คือ ผู้ที่รู้กล้ำเข้ามาในเขตทาง โดยการสัมภาษณ์โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ทำการเก็บตัวอย่าง ร้อยละ 100

5) **กลุ่มที่ 5 กลุ่มครัวเรือน** คือ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตรและมากกว่า 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

5.1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร รวม 99 ครัวเรือน โดยทำการเก็บตัวอย่างร้อยละ 100.00

5.2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตร โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Taro Yamane เนื่องด้วยมีจำนวนประชากรแบบจำกัด สามารถแจกแจงได้รวมทั้งสามารถระบุสัดส่วนของประชากรได้ รายละเอียดดังสมการ (1)

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

เมื่อ n คือ ขนาดของตัวอย่างที่เหมาะสม

N คือ ขนาดของประชากรทั้งหมด; ในที่นี้เท่ากับ 3,778 ครัวเรือน

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่ม; ในที่นี้ให้มีค่าเท่ากับ 5% หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95

$$\begin{aligned} n &= \frac{3,679}{1 + (3,679 \times 0.05^2)} \\ &= 361 \text{ ตัวอย่าง} \end{aligned}$$

เมื่อแทนค่าตามสูตรข้างต้น จะได้ว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสัมภาษณ์ทั้งสิ้น 361 ตัวอย่าง ดังตารางที่ 4.2.7-3 โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละชุมชน จากนั้นคิดสัดส่วนจำนวนตัวอย่างที่สำรวจ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ชุมชนหรือครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

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

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย

n_1 คือ จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย

N คือ จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา

n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นในครั้งนี้ จะดำเนินการสำรวจกลุ่มตัวอย่างกลุ่มครัวเรือนไม่น้อยกว่า 364 ตัวอย่างดังตารางที่ 4.2.7-3 และเพื่อให้ได้จำนวนตัวอย่างที่กำหนดไว้ จึงต้องสุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาที่กำหนดไว้ ซึ่งใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เป็นการเลือกตัวอย่างโดยเปิดโอกาสให้ทุก ๆ หน่วยประชากรมีสิทธิ์ที่จะได้รับเลือกขึ้นมาเป็นตัวแทนเท่า ๆ กันการเลือกตัวอย่างโดยวิธีการนี้ มีหลักประกันทางสถิติที่จะเชื่อได้ว่า ตัวอย่างที่ได้รับเลือกขึ้นมานั้น เป็นตัวแทนที่ดีของประชากรนั้น ๆ ทั้งนี้ เพื่อยืนยันว่าตัวอย่างที่ได้เป็นตัวแทนที่ดี มีเกณฑ์ในการเลือกตัวแทนที่ดีดังนี้ 1) ครัวเรือนตั้งอยู่ใกล้โครงการ 2) ผู้สัมภาษณ์เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรส ในกรณีที่หัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสไม่อยู่จะสัมภาษณ์ พ่อ/แม่ ของหัวหน้าครัวเรือน หรือบุตรที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลของครอบครัวได้ตามระบุข้างต้น จะเลือกสัมภาษณ์ครอบครัวอื่นแทน โดยสามารถสรุปจำนวนตัวอย่างในการสัมภาษณ์ได้

ตารางที่ 4.2.7-3 จำนวนตัวอย่างครัวเรือนที่ทำการศึกษาในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการ

ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน ครัวเรือน (หลังคา เรือน) ^[1]	จำนวน ครัวเรือน 0-50 เมตร (หลัง)	จำนวน ครัวเรือน 51-500 เมตร (หลัง)	จำนวน ตัวอย่าง จากการ คำนวณ (ราย)	จำนวน ตัวอย่าง ที่เก็บจริง (ราย)
โชคชัย	หมู่ 1 บ้านโชคชัย	430	27	403	38.54	40
	หมู่ 2 บ้านสระประทุม	453	12	441	43.27	44
	หมู่ 3 บ้านป่าหมาก	643	29	614	60.25	61
	หมู่ที่ 12 บ้านโพธิ์ทอง	1037	16	1021	100.19	101
	หมู่ที่ 13 บ้านหนองไผ่	609	0	597	59.76	60
	หมู่ที่ 14 บ้านสระประทุมใหม่พัฒนา	155	13	142	13.93	14
กระโทก	หมู่ที่ 12 บ้านหมี	160	0	157	15.70	16
พลับพลา	หมู่ที่ 5 บ้านหนองยายเหล	285	2	283	27.81	28
รวม		3,778	99	3,642	361	364

หมายเหตุ : ^[1] จำนวนหลังคาเรือนในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการโดยโปรแกรมแสดงภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth, 2568

: ^[2] จากการคำนวณโดยใช้สูตรของ Taro Yamane

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด โดยมีผลการสำรวจ ดังนี้

1.1 กลุ่มผู้นำชุมชน

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 45.5) ปัญหาการกีดขวางการเดินทางการสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 45.5) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 45.5) ปัญหาการจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 45.5) ปัญหาความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 40.0) ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 36.4) ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 36.4) และ ปัญหาผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 36.4)

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ปัญหาผลกระทบต่อการจ้างงาน และการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 54.5) ปัญหาผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง (ร้อยละ 45.5) ปัญหาการสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสาเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 45.5) ปัญหาการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 45.0) ปัญหาผลกระทบต่อการประกอบอาชีพกิจการร้านค้า และอาหาร (ร้อยละ 45.5) ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักรส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน (ร้อยละ 36.4)

1.2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

- **วัดใหม่สระประทุม** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ 1) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง 2) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ 3) ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน

- **ปรางค์สระเพลง** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง 2) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่

- **โรงเรียนโชคชัยสามัคคี** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง 2) เสียงดังรบกวนในการก่อสร้าง 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง 4) การเปิดหน้าดิน ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน 5) ความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักร ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน และ 6) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสียบริเวณที่พักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ

- **โรงเรียนบัณฑิตน้อย** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง 2) เสียงดังรบกวนในการก่อสร้าง 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง 4) การเปิดหน้าดิน ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน 5) เกิดการกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชน และระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด 6) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง 7) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางจากการตัด เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร 8) ผลกระทบต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ 9) ผลกระทบต่อการประกอบกิจการร้านค้า 10) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ 11) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ 12) ความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน 13) ความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักร ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน 14) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณที่พักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ และ 15) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่

1.3 สถานประกอบการ ความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวล ร้อยละ 57.7 โดยร้อยละ 38.5 มีความวิตกกังวลในเรื่องฝุ่นละออง ลูกค้าเดินทางลำบาก เป็นต้น โดยในระยะก่อสร้างคาดว่าจะมีผลกระทบที่ได้รับ ได้แก่ ลูกค้าเข้าร้านลำบากค้าขายยากขึ้น โดยได้แสดงแนวทางการแก้ไขคือ เงินชดเชยช่วงระยะการก่อสร้างโครงการ

1.4 ผู้ค้าริมทาง ความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ผู้ค้าริมทางส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวล และมีความวิตกกังวล ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีความวิตกกังวลในเรื่อง ในการเสียที่ทำกินการค้าขายในอนาคต ระยะเวลาในการก่อสร้าง ผู้ค้าริมทางเสนอแนวทางการแก้ไข ได้แก่ มีค่าใช้จ่ายชดเชยให้ เป็นต้น

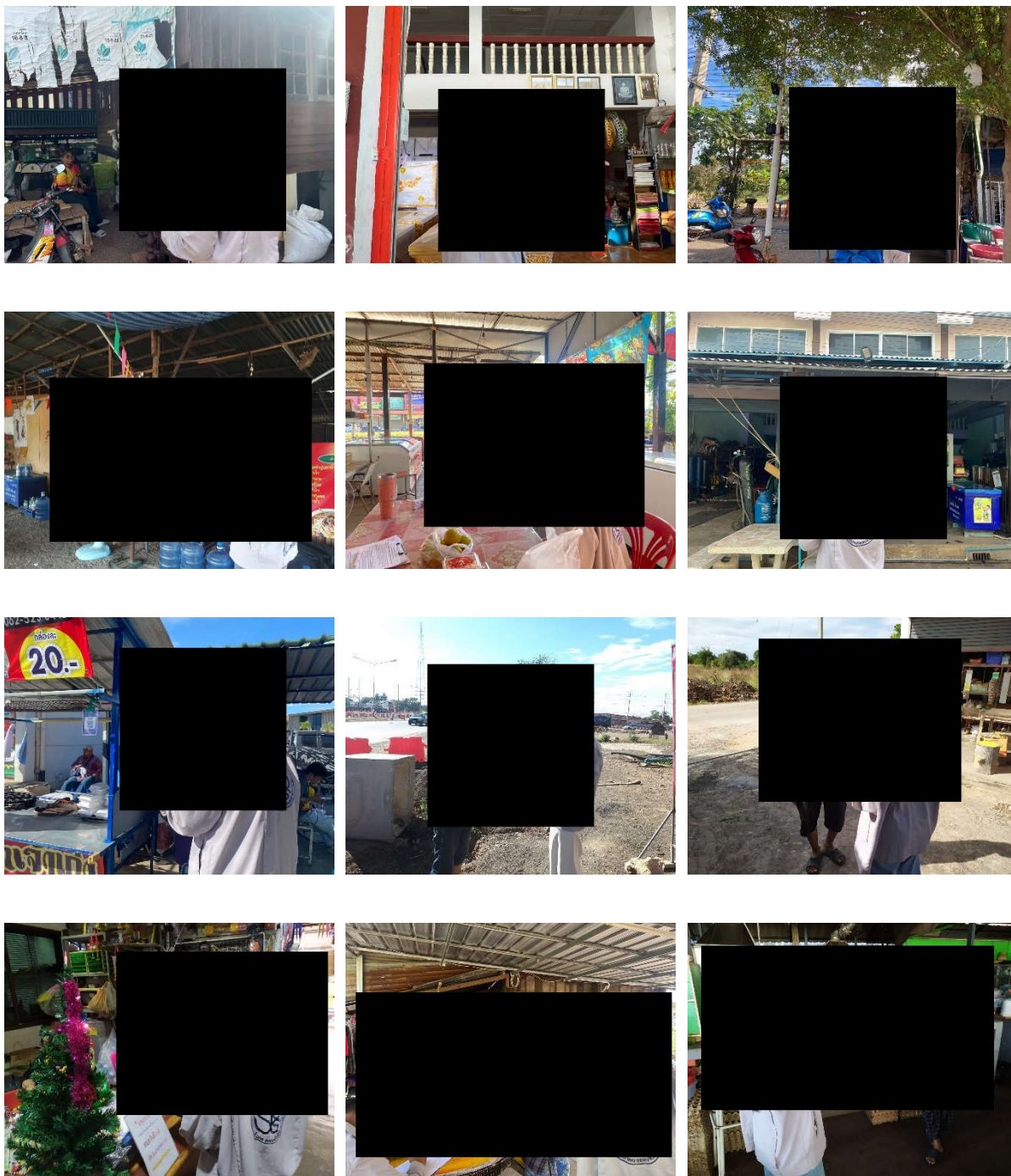
1.5 ครั้วเรือน (0-50 เมตร) ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการกลุ่มครั้วเรือนส่วนใหญ่ เห็นว่าได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 43.2) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 37.0) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 35.8) และเห็นว่าไม่มีผลกระทบ ได้แก่ ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง (ร้อยละ 71.6) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำโรคระบาด/โรคต่างถิ่น (ร้อยละ 71.6) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 67.9) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 61.7) การจัดการขยะมูล

ฝอย และน้ำเสียบริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 59.3) ผลกระทบต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 58.0) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 56.8) การเปิดหน้าดิน ส่งผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน (ร้อยละ 51.9) ผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 51.9) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพร้านค้าและอาหาร (ร้อยละ 40.7) ความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 42.0) การกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 30.9)

1.6 คริวเรือน (50-500 เมตร) ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการกลุ่มคริวเรือนส่วนใหญ่ เห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบ ในทุกประเด็น ได้แก่ ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง (ร้อยละ 86.8) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 87.6) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 83.1) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 82.3) ส่งผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน (ร้อยละ 81.5) ผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 79.9) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 75.7) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 70.7) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 67) ความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 64.6) การเปิดหน้าดินฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 64.1) การกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 59.9)

2. ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนพฤศจิกายน 2568 โดยมีการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 2 ครั้ง ดังรูปที่ 4.2.7-2 และรูปที่ 4.2.7-3 มีผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน 4 กลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

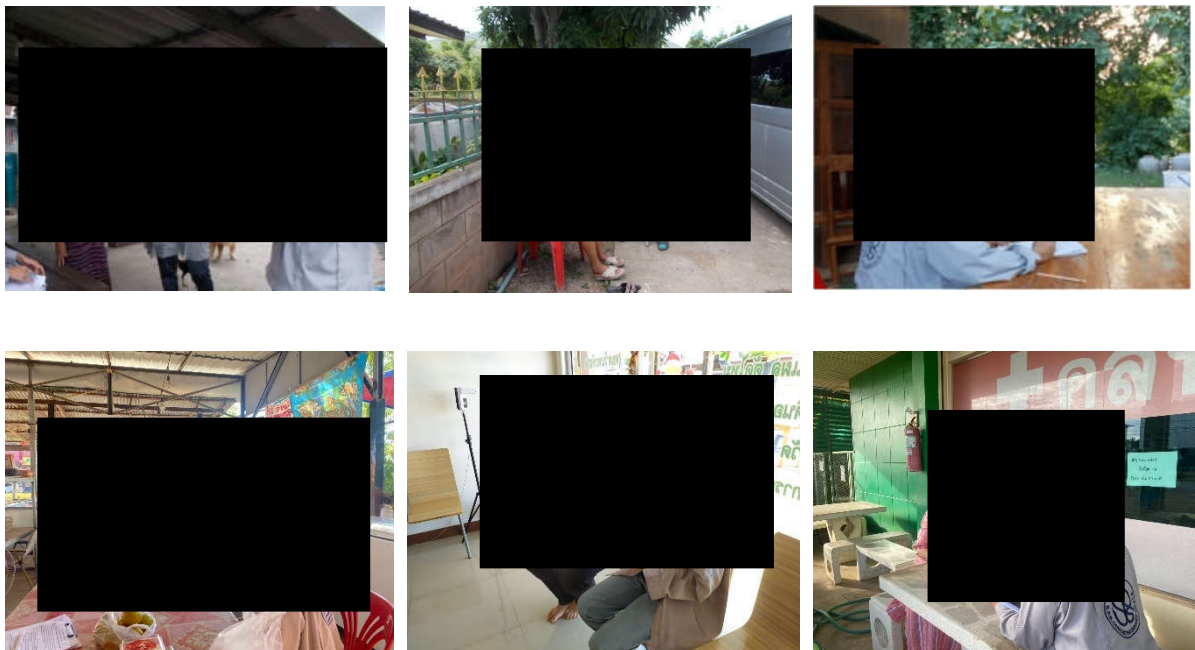


กลุ่มครัวเรือน

รูปที่ 4.2.7-2 ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567

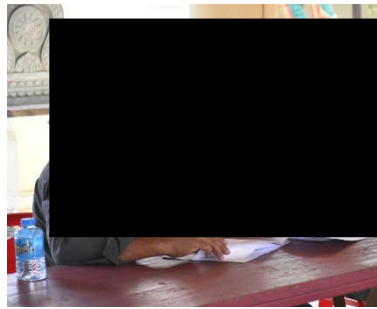


กลุ่มครัวเรือน

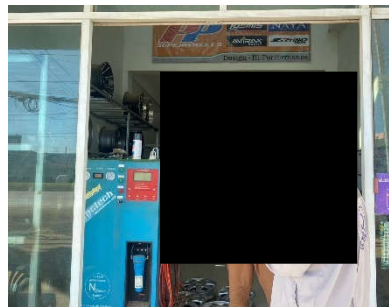


กลุ่มผู้นำชุมชน

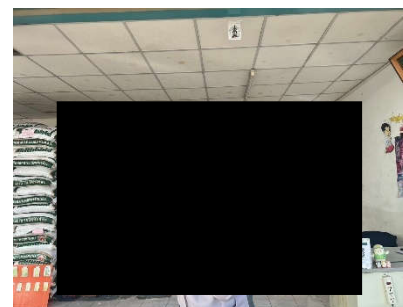
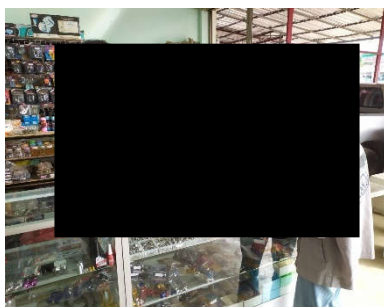
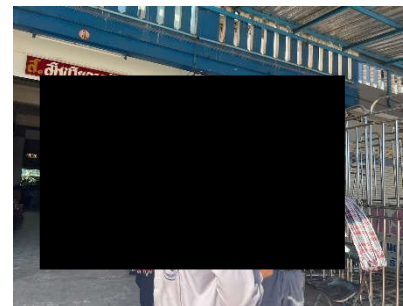
รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว



กลุ่มสถานประกอบการ



กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มครัวเรือน

รูปที่ 4.2.7-3 ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2568



กลุ่มผู้นำชุมชน



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

รูปที่ 4.2.7-3 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2568



กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 4.2.7-3 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2568

2.1 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 1 เดือนพฤศจิกายน 2567

2.1.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-50 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 2 ตำบล 6 หมู่บ้าน (ยกเว้นหมู่ 13 บ้านหนองไผ่ และหมู่ 12 บ้านหมี ที่พบว่าไม่ได้มีบ้านประชิดเขตทางในระยะ 0-50 เมตร) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 99 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 34.3) และเพศหญิง (ร้อยละ 65.7) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 3.0) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 16.2) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 32.3) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 36.4) และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 12.1) สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 21.2) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 29.3) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 26.3) ระดับอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 16.2) ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 6.1 และสูงกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 1.0) โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี (ร้อยละ 94.9) และย้ายมาจากที่อื่น (ร้อยละ 5.1) โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 92.9) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 2.0) และรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 5.1)

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบได้แก่ ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ร้อยละ 32.3) ปัญหาด้านระดับเสียง (ร้อยละ 9.1) ปัญหาด้านฝุ่นละออง (ร้อยละ 6.1) และปัญหาด้านขยะมูลฝอย (ร้อยละ 4.0) ปัญหาด้านคมนาคมและอุบัติเหตุ (ร้อยละ 1.0)

ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร ส่วนการเกิดน้ำท่วม พบว่า แต่เดิมระบบระบายน้ำของเทศบาลตำบลโชคชัยมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และการระบายน้ำของชุมชนจะต้องมีการระบายน้ำข้ามฟากถนนของทางหลวงหมายเลข 224 และ 24 ทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งทำให้เกิดการระบายน้ำเนื่องจากท่อระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-3 ได้แก่

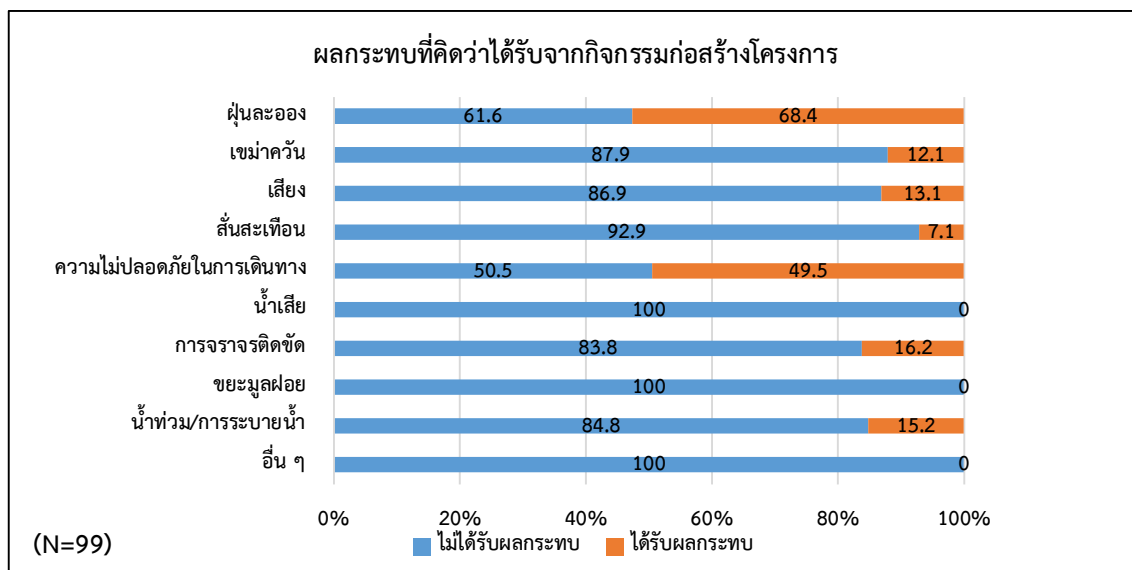
1) ปัญหาด้านฝุ่นละอองกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 38.4) โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เขม่าควันได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 12.1) โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

2) ปัญหาด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 13.1) โดยมีสาเหตุมาจากกิจกรรมการเจาะ/ตอกเสาเข็มในช่วงที่ผ่านมา และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ความสั่นสะเทือนได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 7.1) มีสาเหตุมาจากการรถบดถนนและการเจาะเสาเข็ม

3) ปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 49.5) โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และผิวจราจรขรุขระ

4) ปัญหาด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ร้อยละ 15.2) โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน

5) ปัญหาด้านการจราจรติดขัด (ร้อยละ 16.2) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-4 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะประชิด

ในเดือนพฤศจิกายน 2567

4). การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการของกลุ่มตัวอย่างเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการ (ร้อยละ 89.9) ผู้นำชุมชน (ร้อยละ 27.1) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (ร้อยละ 18.7) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 17.4) เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง (ร้อยละ 16.8) และไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสาร (ร้อยละ 10.1) สื่อ Social Media (ร้อยละ 9.7) หนังสือพิมพ์วิทยุท้องถิ่น (ร้อยละ 7.7) และเอกสารเผยแพร่จากโครงการ (ร้อยละ 2.6) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5). ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ร้อยละ 19.3) มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 19.3) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 16.9) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 15.1) มีความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 16.3) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 9.0) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 2.4) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 1.8) คิดว่าไม่ได้ประโยชน์จากโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ (ร้อยละ 9.3) การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น (ร้อยละ 8.5) ความสั่นสะเทือนจากโครงการเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.8) เสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5.1) และทางเข้า-ออกลำบากขึ้นเนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 0.8) ส่วนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 50.0) มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.1.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 ตำบล 8 หมู่บ้าน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 364 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชายร้อยละ 35.7 และเพศหญิง (ร้อยละ 64.3) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 4.1) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 20.6) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 36.8) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 31.9) และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 6.6) สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 15.5) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 23.3) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 31.6) ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 24.4 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 4.2 โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี (ร้อยละ 93.1) และย้ายมาจากที่อื่น (ร้อยละ 6.9) โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 60.2) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 4.1) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 11.5) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 8.0) และเกษตรกรกรรม (ร้อยละ 16.2)

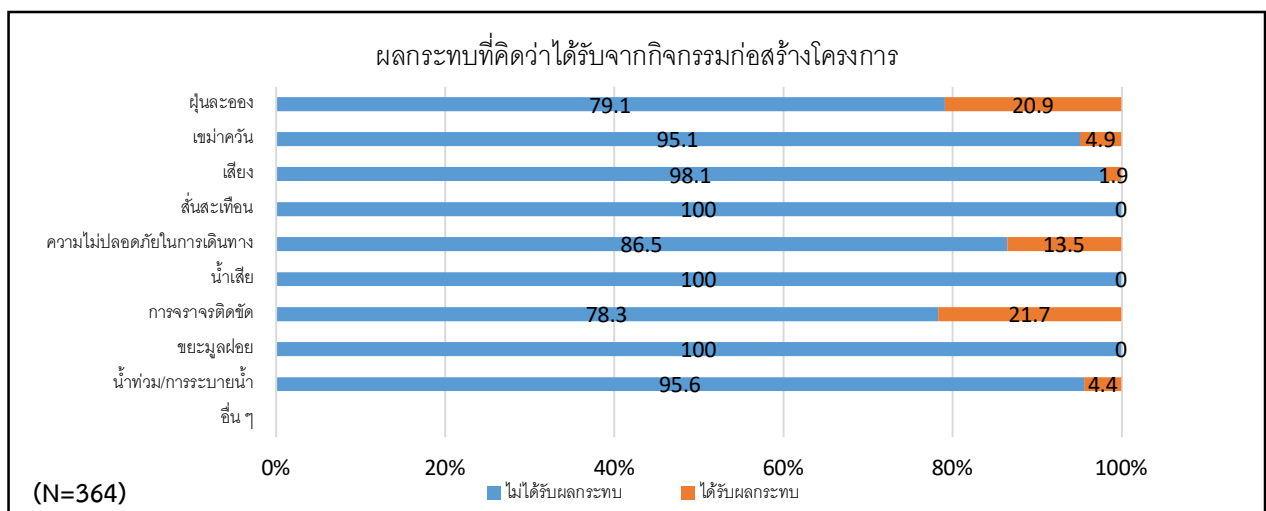
2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ คมนาคมและอุบัติเหตุ (ร้อยละ 9.3) ฝุ่นละออง (ร้อยละ 8.8) และน้ำท่วม (ร้อยละ 7.2) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร ส่วนการเกิดน้ำท่วมพบว่า แต่เดิมระบบระบายน้ำของเทศบาลตำบลโชคชัยมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และการระบายน้ำของชุมชนจะต้องมีการระบายน้ำข้ามฟากถนนของทางหลวงหมายเลข 224 และ 24 ทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งทำให้เกิดการระบายน้ำเนื่องจากท่อระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 5.2.7-4 ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 20.9 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง
- 2) เขม่าควันได้รับผลกระทบร้อยละ 4.9 โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
- 3) ปัญหาด้านเสียง กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 1.9 ผลกระทบด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 13.5 โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และผิวจราจรขรุขระ
- 4) ปัญหาด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 4.4 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน
- 5) ปัญหาด้านการจราจรติดขัด ร้อยละ 21.7 โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-5 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร ในเดือนพฤศจิกายน 2567

4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการ (ร้อยละ 66.2) และไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสาร (ร้อยละ 33.8) ผู้นำชุมชน (ร้อยละ 28.0) เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง (ร้อยละ 27.0) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (ร้อยละ 17.2) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 13.7) สื่อ Social Media (ร้อยละ 7.8) เอกสารเผยแพร่จากโครงการ (ร้อยละ 4.6) และหนังสือพิมพ์วิทยุท้องถิ่น (ร้อยละ 1.7) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ (28.3) มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 25.5) มีความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 24.9) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 1.4) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 13.0) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 3.5) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 0.7) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 2.6) คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น (ร้อยละ 5.5) การเดินทางไกลขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล (ร้อยละ 4.7) ความสั่นสะเทือนจากโครงการเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 4.3) เสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 4.0) ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ (ร้อยละ 4.0) และส่วนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 77.3) มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.1.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชนในเขตปกครองที่มีการก่อสร้างโครงการ โดยทำการเก็บตัวอย่างทั้งหมด 13 ชุด แบ่งเป็น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และประธานอาสาสมัครสาธารณสุขชุมชน แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 76.9) และเพศหญิง (ร้อยละ 23.1) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี (ร้อยละ 7.7) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 23.1) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 69.2) สถานภาพส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัว และรองลงมาเป็นคู่สมรส ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 46.2) ระดับอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 30.8) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 15.4) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 7.7) โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง เกษตรกรรม (ร้อยละ 53.8) ค้าขาย หรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 30.2) และอื่นๆ เช่น ประกอบหลายอาชีพทั้งทำการเกษตรและมีธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 15.4)

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อระบบการคมนาคม ไฟฟ้าส่องสว่างริมถนน การประปา การจัดการขยะ และการจัดการน้ำเสีย ภายในชุมชนส่วนใหญ่มีสภาพการใช้งานได้ดีและทั่วถึง มีความเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในชุมชน

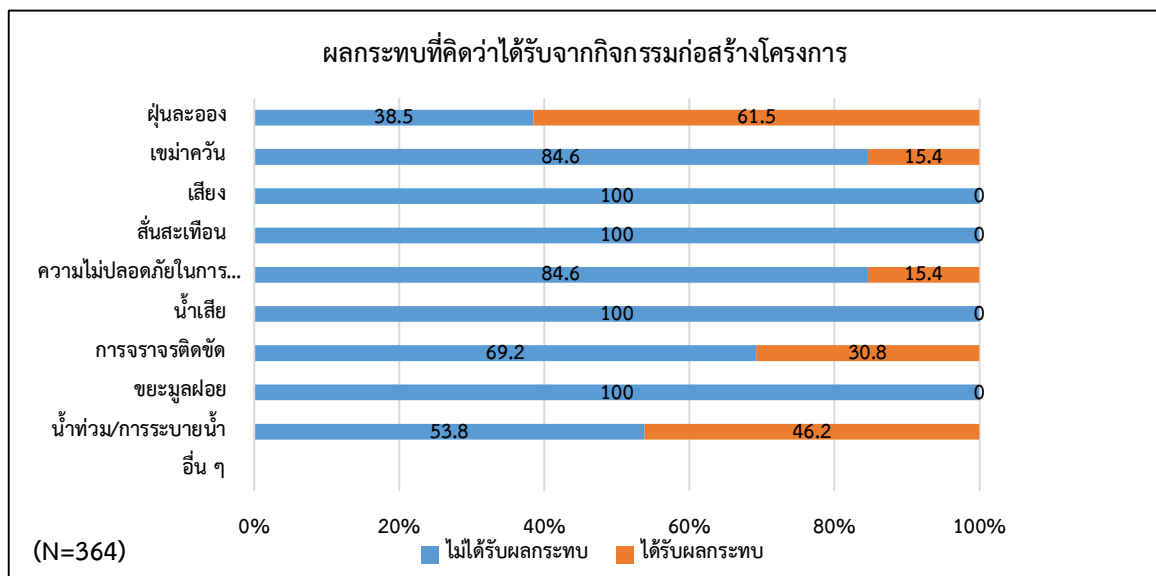
2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชนที่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ เสียง ร้อยละ 7.7 ซึ่งปัญหาในชุมชนมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 5.2.7-5 ได้แก่

- 1) ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 61.5 โดยมีสาเหตุมาจากการขุดเปิดหน้าดินและการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- 2) เขม่าควันได้รับผลกระทบร้อยละ 15.4 โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
- 3) ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 15.4 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ป้ายเตือนไม่ชัดเจน และไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ
- 4) ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 46.2 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน
- 5) การจราจรติดขัด ร้อยละ 30.8 โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-6 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชน ในเดือนพฤศจิกายน 2567

4) การรับรู้ข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง (ร้อยละ 44.8) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 24.1) สื่อ Social Media (ร้อยละ 17.2) เจ้าหน้าที่จากบริษัท

ที่ปรึกษา (ร้อยละ 6.9) ผู้นำชุมชน (ร้อยละ 3.4) และเอกสารเผยแพร่จากโครงการ (ร้อยละ 3.4) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 28.6) มีความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 28.6) การประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ (20.0) มีเส้นจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 8.6) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5.7) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 5.7) และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 2.9)

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น (ร้อยละ 37.5) การเดินทางไกลขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ (18.8) เสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.3) ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ (ร้อยละ 6.3) ส่วนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ (31.3) มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.1.4 กลุ่มสถานประกอบการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการในระยะ 0-500 เมตรจากริมเขตทางโครงการ โดยจะทำการสอบถามผู้ที่ทำงานอยู่ในสถานประกอบการนั้นๆ ได้แก่ เจ้าของร้าน ผู้จัดการร้าน และลูกจ้างที่อยู่ประจำร้านเกิน 5 ปี ขึ้นไป โดยพบว่าสถานประกอบการที่ยังเปิดให้บริการหรือค้าขายมีทั้งสิ้น 52 แห่ง มีรายละเอียด ดังนี้ ตำแหน่งของผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเจ้าของร้าน (ร้อยละ 67.3) เป็นผู้จัดการร้าน (ร้อยละ 30.8) และเป็นลูกจ้างร้าน (ร้อยละ 1.9) อายุของผู้ให้ข้อมูลแบบสอบถามพบว่ามีอายุช่วง 21-30 ปี (ร้อยละ 11.5) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 25.0) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 44.2) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 15.4) และอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 3.8) ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 1.9) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.ร้อยละ 69.2 และอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 28.8) สำหรับประเภทของกิจการและการให้บริการของสถานประกอบการแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

สถานประกอบการด้านสินค้าอุปโภค ได้แก่ ร้านขายเครื่องมือช่าง ร้านขายเครื่องมือการเกษตร ร้านอุปกรณ์แต่งรถ ร้านทุกอย่าง 20 บาท (ร้อยละ 42.3)

สถานประกอบการด้านการให้บริการ ได้แก่ ร้านตัดผม ร้านเสริมสวย ร้านซ่อมรถ ร้านซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านล้างรถ บริการสินเชื่อ และธนาคาร (ร้อยละ 32.7)

สถานประกอบการด้านสินค้าบริโภค ได้แก่ ร้านอาหาร คาเฟ่ ร้านสะดวกซื้อ ร้านโชห่วย ศูนย์อาหาร ร้านค้าอาหารสด และร้านขายยา (ร้อยละ 19.2X)

สถานประกอบการด้านเชื้อเพลิง/พลังงาน ได้แก่ สถานีบริการน้ำมัน (ร้อยละ 5.8)

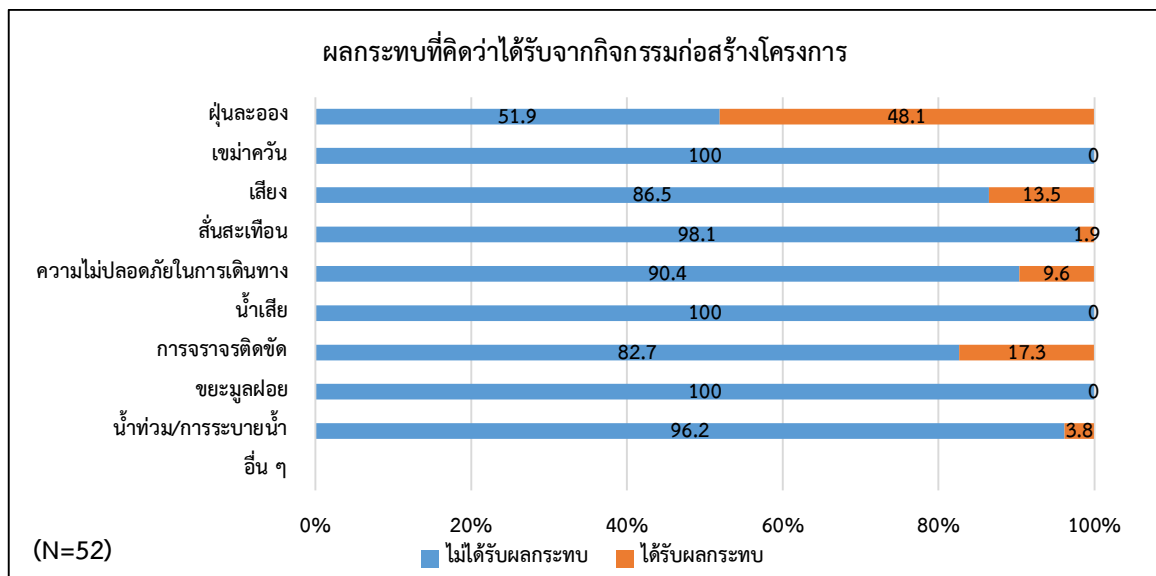
2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการ(ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการได้รับโดยไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 5.8) มีสาเหตุมาจากสภาพการจราจร การระบายน้ำ (ร้อยละ 3.8) มีสาเหตุมาจากสภาพพื้นที่เดิมน้ำท่วมขังอยู่แล้ว เนื่องจากท่อระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

3). ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 5.2.7-6 ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 48.0) โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง
- 2) ปัญหาด้านการจราจรติดขัด (ร้อยละ 17.3) โดยมีสาเหตุมาจากช่องการจราจรลดลง
- 3) ปัญหาด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 13.5) มีสาเหตุมาจากการเจาะเสาเข็ม และการบรรทุกวันสุดท้ายก่อสร้าง ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 1.9 โดยมีสาเหตุมาจากการรถอัดถนน
- 4) ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 9.6) โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และป้ายเตือนไม่ชัดเจน
- 5) ปัญหาด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ร้อยละ 3.8) โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน



รูปที่ 4.2.7-7 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการ

ในเดือนพฤศจิกายน 2567

2.1.5 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ 4 แห่ง แบ่งเป็น โบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ ปราสาทสระเพลง วัด 1 แห่ง ได้แก่ วัดสระใหม่ประทุม และโรงเรียน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนโชคชัยสามัคคีและโรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย โดยมีประวัติและความเป็นมาของพื้นที่อ่อนไหวแต่ละแห่ง ดังนี้

เมื่อนำผลการสำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 4 แห่ง นำมาสรุปไว้ในตารางที่ 4.2.7-4 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.2.7-4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อนุรักษ์ทางสิ่งแวดล้อม 2567

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อันไหน	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นายณภสินธุ์ บุญล้อม อายุ 41 ปี ตำแหน่ง นักโบราณคดีชำนาญการ กลุ่มงานอนุรักษ์โบราณสถาน ภูมิลำเนา จ.ชัยภูมิ ระยะเวลาที่ทำงาน 7 ปี	แหล่งโบราณคดี ปรางค์สระเพลงที่ตั้ง บ้านโนนตะโก ตำบลโคกชัย อำเภอโคกชัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในความดูแลของสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา ปัจจุบันมีผู้เข้าชมแหล่งโบราณสถาน น้อยกว่า 10 คน/วัน	- ไม่มี -	เคยเข้าร่วมประชุมกับโครงการเพื่อรับทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยโครงการได้มีการชี้แจงมาตรการต่างๆ ที่คาดว่าจะช่วยลดผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานได้	กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน	- ไม่มี
พระครูพิทักษ์ประทุมमार อายุ 51 ปี อายุทางธรรม 21 พรรษา ตำแหน่งเจ้าอาวาส และเจ้าคณะอำเภอโคกชัย ภูมิลำเนา จ.บุรีรัมย์ ระยะเวลาที่จำวัด 21 พรรษา	วัดเนินสระประทุมเป็นวันที่ตั้งอยู่ใจกลาง อ.โคกชัย เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชนหลายตำบล และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆโอกาส มีกิจกรรมรวมแล้วและผู้ปฏิบัติธรรมแล้ว 27 ราย และมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำกิจกรรมทางศาสนาวันละ 50-100 คน/วัน	การจราจรติดขัด เนื่องจากในตัวเมืองอ.โคกชัย มีถนนที่แคบทำให้พุทธศาสนิกชนเดินทางมาประกอบพิธีกรรมลำบาก	เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากผู้นำชุมชน ประธานชุมชนเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างโครงการ และเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงที่เข้ามาปฏิบัติธรรม นำข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาแจ้ง ทำให้ทราบว่าในแต่ละวันจะมีกิจกรรมก่อสร้างอะไรบ้าง	ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรมก่อสร้าง	- ไม่มี

ตารางที่ 4.2.7-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ถนนเลี้ยวโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2567

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ถนน	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นางรัชณี ลีลาภก อายุ 48 ปี ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 23 ปี	- โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2545 รับรองโดยมี สำนักงานคณะกรรมการ ศึกษาเอกชนกระทรวงศึกษา ธิการ มีการเรียนการสอน ตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลถึง มัธยมศึกษาปีที่ 3	- ไม่มี -	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่ จาก อบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้มาชุมชน ซึ่งข้อมูลมี ความเพียงพอ	- มีข้อห่วงกังวลเรื่องการเปิดหน้า ดินจะทำให้สูญเสียไม้ที่เคยมี อยู่บริเวณหน้าโรงเรียน ส่งผล กระทบด้านทัศนียภาพ และ ความร่มรื่น - ห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละอองที่เกิด จากกิจกรรมก่อสร้างส่งผล กระทบต่อสุขภาพของเด็ก - เสนอแนะให้มีสะพานลอย บริเวณหน้าโรงเรียน	- โครงการมีการปฏิบัติ ตามมาตรฐานการ โดยมี การฉีดพรมน้ำ อย่าง น้อยวันละ 2 ครั้ง และ มีการใช้ผ้าไปปิดคลุม ท้ายรถบรรทุก
นางแฉล้ม พิมกระโทก อายุ 60 ปี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร วิชาการ ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 35 ปี	- โรงเรียนโซคตัยสามัคคี อยู่ใน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามัธยมศึกษา นครราชสีมา เปิดสอนระดับ มัธยมศึกษาตอนต้นและ มัธยมศึกษาตอนปลาย	- อุบัติเหตุและความไม่ ปลอดภัย เนื่องจาก สภาพเดิมเป็นทางม้า ลายไม่มีสะพานลอย มักเกิดเหตุรถชนเด็ก นักเรียนข้ามถนนอยู่ บ่อยครั้ง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่ จาก อบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้มาชุมชน ซึ่งข้อมูลมี ความเพียงพอ	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง - มีข้อเสนอแนะขอให้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม โดยเร็ว เนื่องจากทางโรงเรียน ต้องการให้เกิดความปลอดภัย ของเด็กนักเรียนและผู้ปกครอง ในการเดินทางมายังสถานศึกษา	- โครงการจะมีการ ก่อสร้างสะพานลอย คนเดินข้าม ทางหลวง หมายเลข 224 กม. 53+453.500 บริเวณ หน้าโรงเรียนโซคตัย สามัคคี ในเดือน พฤศจิกายน 2568

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 2 เดือนพฤศจิกายน 2568

2.2.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-50 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

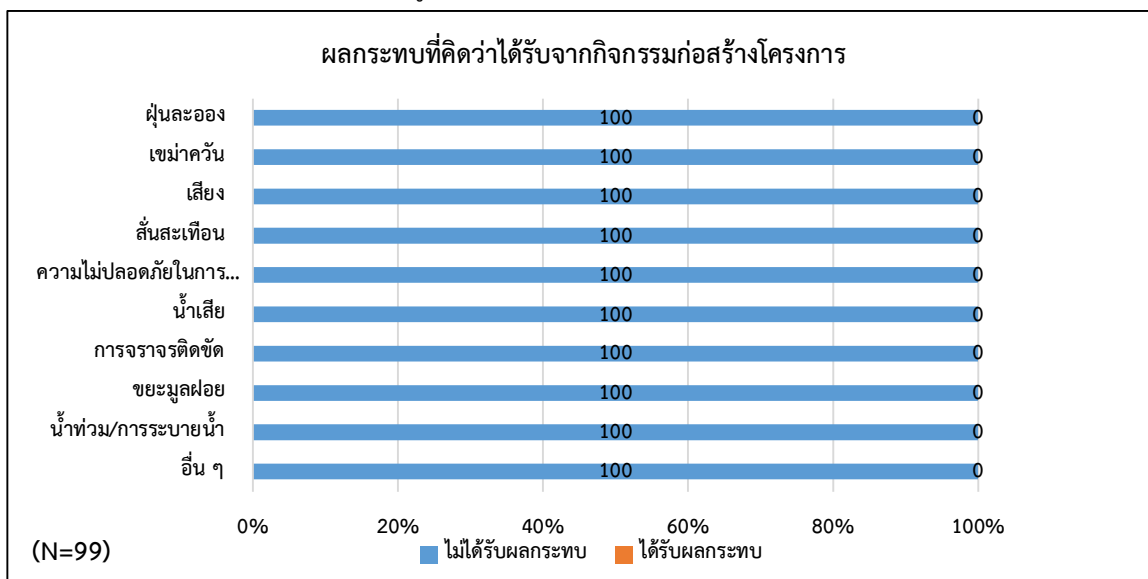
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 2 ตำบล 6 หมู่บ้าน (ยกเว้นหมู่ 13 บ้านหนองไผ่ และหมู่ 12 บ้านหมี ที่พบว่าไม่ได้มีบ้านประชิดเขตทางในระยะ 0-50 เมตร) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 99 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 41.4) และเพศหญิง (ร้อยละ 58.6) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 4.0) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 12.1) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 17.2) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 36.4) และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 30.3) สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 37.4) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 33.3) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 13.1) ระดับอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 14.1) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 2.0) โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี (ร้อยละ 99.0) และย้ายมาจากที่อื่น (ร้อยละ 1.0) โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 33.3) ข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 1.0) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 10.1) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 37.4) และเกษตรกร (ร้อยละ 18.2)

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่าผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 33.3) และฝุ่นละออง (ร้อยละ 7.1) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่าผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-7



รูปที่ 4.2.7-8 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะประชิด
ในเดือนพฤศจิกายน 2568

4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากผู้นำชุมชน (ร้อยละ 57.0) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 21.9) อื่นๆจากการประชุม (ร้อยละ 12.5) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (ร้อยละ 0.8) สื่อเอกสารเผยแพร่จากโครงการ (ร้อยละ 0.8) และเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง (ร้อยละ 7.0) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 26.7) การประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ร้อยละ 18.4) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 15.5) มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 14.6) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 12.6) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 3.9) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 2.9) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 5.3) ไม่แน่ใจหรือไม่แสดงความคิดเห็น

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น (ร้อยละ 37.5) การเดินทางไกลขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล (ร้อยละ 18.8) เสี่ยงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.3) ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ (ร้อยละ 6.3) และ ส่วนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 31.3) มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.2.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

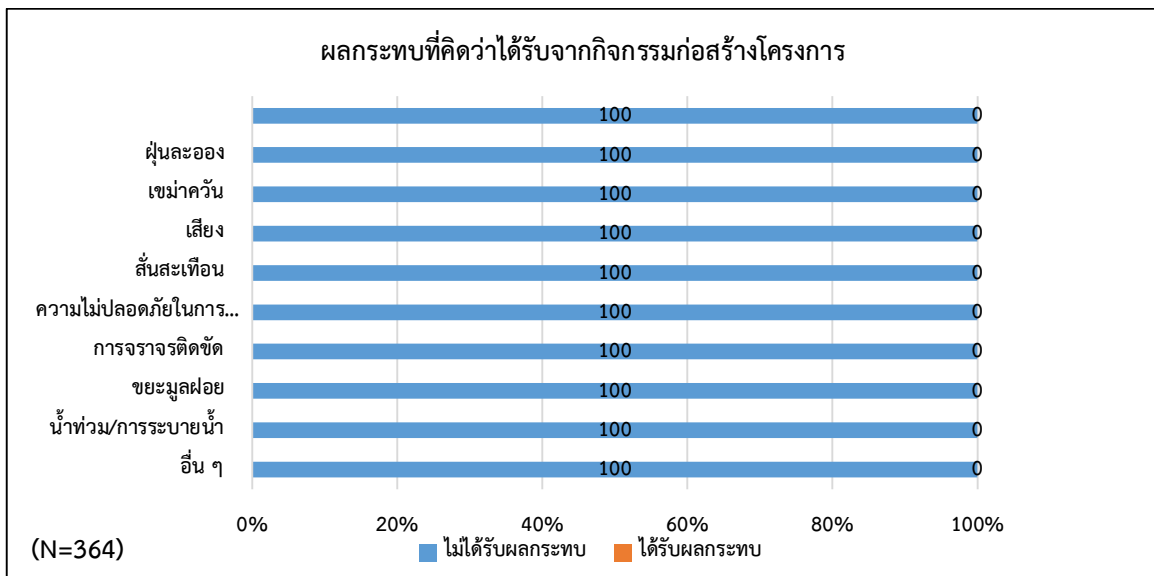
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 ตำบล 8 หมู่บ้าน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 364 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 46.7) และเพศหญิง (ร้อยละ 53.3) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 5.8) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 16.2) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 16.2) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 31.9) ช่วงอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 29.7) และไม่ระบุช่วงอายุ (ร้อยละ 0.3) สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 42.6) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 30.8) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 12.4) ระดับอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 11.3) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 3.0) โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี (ร้อยละ 98.9) และย้ายมาจากที่อื่น (ร้อยละ 1.1) โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 36.5) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 1.1) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 10.7) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 32.7) และเกษตรกร (ร้อยละ 19.0)

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 20.3) และฝุ่นละออง ร้อยละ 4.9) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-8



รูปที่ 4.2.7-9 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร ในเดือนพฤศจิกายน 2568

4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากผู้นำชุมชน (ร้อยละ 63.3) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 17.0) เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง(ร้อยละ 8.4) อื่นๆ จากการประชุม (ร้อยละ 8.0) เอกสารเผยแพร่จากโครงการ(ร้อยละ 1.3) หนังสือพิมพ์วิทยุท้องถิ่น (ร้อยละ 0.6) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (ร้อยละ 0.6) และสื่อ Social Media (ร้อยละ 0.2) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 29.7) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 18.0) มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 15.7) ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ร้อยละ 15.6) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 11.7) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 2.0) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 2.8) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 5.2) ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนยากขึ้น (ร้อยละ 0.3) เดินทางไกลขึ้น เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ 0.3 ไม่มีผลเสีย (ร้อยละ 89.3) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 10.1) ไม่แน่ใจหรือไม่แสดงความคิดเห็น

2.2.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชนในเขตปกครองที่มีการก่อสร้างโครงการ โดยทำการเก็บตัวอย่างทั้งหมด 13 ชุด แบ่งเป็น นายก เทศบาลตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และอื่นๆ แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 61.5) และเพศหญิง (ร้อยละ 38.5) กลุ่มตัวอย่างมี ช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 7.7) ช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี (ร้อยละ 15.4) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 15.4) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 61.5) ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 7.7) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 7.7) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 46.2) ระดับอนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 7.7) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 30.8) โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี โดยการประกอบอาชีพของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 30.8) ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 7.7) พนักงานเอกชนและลูกจ้าง (ร้อยละ 7.7) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 23.1) และเกษตรกร (ร้อยละ 30.8)

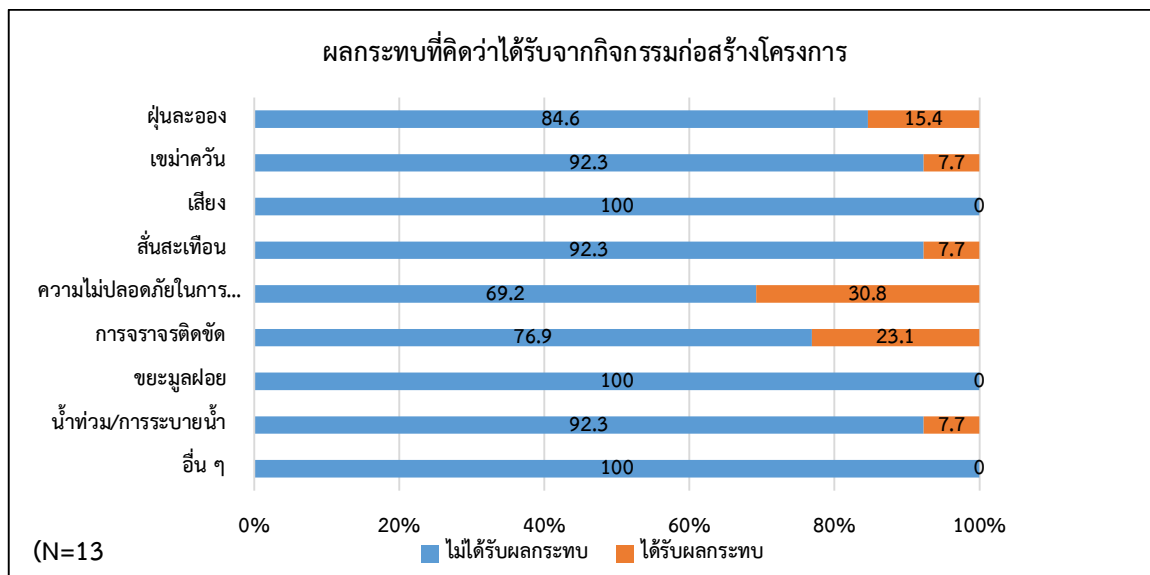
ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อระบบการคมนาคม ไฟฟ้าส่องสว่างริมถนน ประปา การจัดการขยะและการจัดการน้ำเสีย

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ ฝุ่นละออง (ร้อยละ 15.4) เสียง (ร้อยละ 7.7) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 7.7) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบัน พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ ความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง (ร้อยละ 30.8) การจราจรติดขัด (ร้อยละ 23.1) สาเหตุมาจากช่องจราจรลดลงจากการก่อสร้าง ฝุ่นละออง (ร้อยละ 15.4) สาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุและการเปิดหน้าดิน ถมดิน สาเหตุมาจากควันจากเครื่องจักรก่อสร้าง ความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 7.7) สาเหตุมาจากการบดถนน สาเหตุมาจากป้ายเตือนไม่ชัดและไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ น้ำท่วมและการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.7) สาเหตุมาจากเศษวัสดุอุดตันทางน้ำ ดังรูปที่ 4.2.7-9



รูปที่ 4.2.7-10 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชน ในเดือนพฤศจิกายน 2568

4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง (ร้อยละ 36.0) สื่อ Social Media (ร้อยละ 24.0) เอกสารเผยแพร่จากโครงการ (ร้อยละ 20.0) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (ร้อยละ 12.0) ผู้นำชุมชน (ร้อยละ 4.0) เพื่อนบ้าน/ญาติ (ร้อยละ 4.0) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลดีในเรื่องมีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 32.4) ความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 21.6) ช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ร้อยละ 13.5) ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น (ร้อยละ 13.5) ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5.4) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว (ร้อยละ 5.4) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 8.1)

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลเสียในเรื่องเสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 13.3) ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 13.3) ไม่มีผลเสีย (ร้อยละ 60.0) และกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 13.3) ไม่แน่ใจหรือไม่แสดงความคิดเห็น

2.2.4 กลุ่มสถานประกอบการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการในระยะ 0-500 เมตรจากริมเขตทางโครงการ โดยจะทำการสอบถามผู้ที่ทำงานอยู่ในสถานประกอบการนั้นๆ ได้แก่ เจ้าของร้าน ผู้จัดการร้าน และพนักงาน โดยพบว่าสถานประกอบการที่ยังเปิดให้บริการหรือค้าขายมีทั้งสิ้น 52 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ ตำแหน่งของผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเจ้าของร้าน (ร้อยละ 65.4) และเป็นพนักงาน (ร้อยละ 34.6) อายุของผู้ให้ข้อมูลแบบสอบถามพบว่ามีอายุช่วง 21-30 ปี (ร้อยละ 11.5) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 25.0) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 40.4) ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 19.2) และอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 3.8) ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นชั้นประถมศึกษา (ร้อยละ 1.9) มัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 34.6) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 30.8) อนุปริญญา/ปวส. (ร้อยละ 9.6) และสูงกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 1.9) สำหรับประเภทของกิจการและการให้บริการของสถานประกอบการแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

สถานประกอบการด้านการค้าขาย (ร้อยละ 78.8)

สถานประกอบการด้านร้านซ่อมรถ (ร้อยละ 17.3)

สถานประกอบการด้านโรงกลึง (ร้อยละ 1.9)

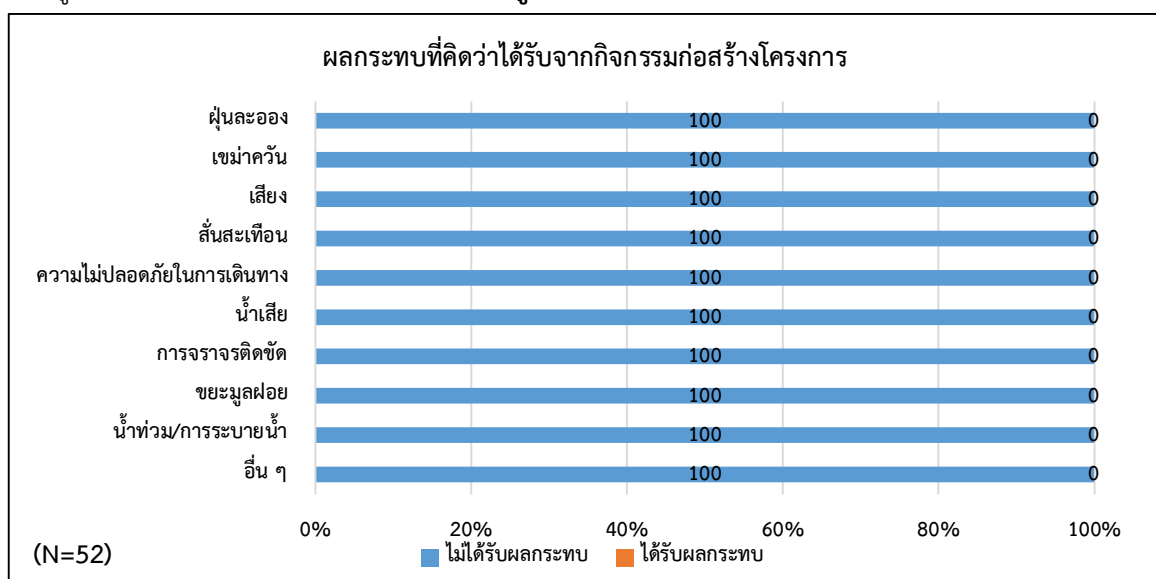
สถานประกอบการด้านที่ปรึกษาด้านกฎหมาย (ร้อยละ 1.9)

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 63.5) และฝุ่นละออง (ร้อยละ 17.3) ซึ่งปัญหาในชุมชนมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-10



รูปที่ 4.2.7-11 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการในเดือนพฤศจิกายน 2568

2.2.4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ 4 แห่ง แบ่งเป็น โบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ ปราสาทสระเพลง วัด 1 แห่ง ได้แก่ วัดสระใหม่ประทุม และโรงเรียน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนโชคชัยสามัคคีและโรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย โดยมีประวัติและความเป็นมาของพื้นที่อ่อนไหวแต่ละแห่ง ดังนี้ เมื่อนำผลการสำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 4 แห่ง นำมาสรุปไว้ในตารางที่ 4.2.7-5 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.2.7-5 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการเตือนพฤติกรรม 2568

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความเคตเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นายณสินธุ์ บุญล้อม อายุ 41 ปี ตำแหน่ง นักโบราณคดีชำนาญการ กลุ่มงานอนุรักษ์โบราณสถาน ภูมิลำเนา จ.ชัยภูมิ ระยะเวลาที่ทำงาน 8 ปี	- แหล่งโบราณคดี ปรางค์ สระเพลงที่ตั้ง บ้านโนนตะโก ตำบลโคกชัย อำเภอยุคชัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในความดูแลของสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา ปัจจุบันมีผู้เข้าชมแหล่งโบราณสถาน น้อยกว่า 10 คน/วัน	- ไม่มี -	- เคยเข้าร่วมประชุมกับโครงการเพื่อรับทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยโครงการได้มีการชี้แจงมาตรการต่างๆ ที่คาดว่าจะช่วยลดผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานได้	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน	- ไม่มี
พระครูพิทักษ์ประทุมमार อายุ 62 ปี อายุทางธรรม 39 พรรษา ตำแหน่งเจ้าอาวาส และเจ้าคณะอำเภอโคกชัย อำเภอยุคชัย ภูมิลำเนา จ.บุรีรัมย์ ระยะเวลาที่จำวัด 39 พรรษา	- วัดใหม่สระประทุมเป็นวันที่ตั้งอยู่ใจกลาง อ.โคกชัย เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชนหลายตำบล และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มีภิกษุ สามเณร ชี และผู้ปฏิบัติธรรมรวมแล้ว 27 ราย และมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำกิจกรรมทางศาสนาวันละ 50-100 คน/วัน	- ความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทางเนื่องจากถนนสองวัสดุก่อสร้าง และการจราจรติดขัดเนื่องจากก่อสร้าง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ นำข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาแจ้ง ทำให้ทราบว่าในแต่ละวันจะมีกิจกรรมก่อสร้างอะไรบ้าง	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรมก่อสร้าง	- ไม่มี

ตารางที่ 4.2.7-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ออนไลน์ตามแนวเส้นทางโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2568

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ออนไลน์	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำพาพิจารณาการดำเนินการ
นางรัชนิ ลีลาภนก อายุ 55 ปี ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 22 ปี	- โรงเรียนอนุบาลบึงดี่น้อย ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2545 รับรองโดยมีสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน การศึกษาเอกชนมีการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลถึงมัธยมศึกษาปีที่ 3	- ฝุ่นละออง/มลพิษ อากาศและเสียงดัง เนื่องจากจราจรแออัด	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ซึ่งข้อมูลมีความเพียงพอ	- ห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อสุขภาพของเด็ก	- โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรฐานการก่อสร้าง การฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายรถบรรทุก
นางจิตราดา เอี่ยมกลาง อายุ 58 ปี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร วิชาการ ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 34 ปี	- โรงเรียนโชคชัยสามัคคี อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา นครราชสีมา เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และมีมัธยมศึกษาตอนปลาย	- อุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัย เนื่องจากสภาพเดิมเป็นทางมาสายไม่มีสะพานลอย มักจะเกิดเหตุรถชนเด็กนักเรียนข้ามถนนอยู่บ่อยครั้ง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่จาก อบต. เจ้าหน้าที่จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมีความเพียงพอ	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรมก่อสร้าง - มีข้อเสนอแนะขอให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามโดยเร็ว เนื่องจากทางโรงเรียนต้องการให้เกิดความปลอดภัยของเด็กนักเรียนและผู้ปกครองในการเดินทางมายังสถานศึกษา	- โครงการจะมีการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามทางหลวงหมายเลข 224 กม. 53+453.500 บริเวณหน้าโรงเรียนโชคชัยสามัคคี ในเดือนพฤศจิกายน 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมในช่วงที่ผ่านมา

1) กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-50 เมตร

จากการทบทวนผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในช่วงที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปี พ.ศ. 2567 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการมีการประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 92.9) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 5.1) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 2.0) ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงด้านการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพที่หลากหลาย ได้แก่ อาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 37.3) อาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 33.3) อาชีพเกษตรกรรม (ร้อยละ 18.2) อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 10.1) และอาชีพข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 1.0) ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา

สำหรับผลกระทบจากการมีแนวเส้นทางโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการไม่มีผลกระทบต่อชุมชน ส่วนด้านความสะดวกสบายในการใช้แนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และมีเส้นทางจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา

สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นส่วนใหญ่แล้ว ปัญหาฝุ่นละออง และเสียงดัง มาจากการจราจร และกิจกรรมในชุมชน ซึ่งผลกระทบดังกล่าวไม่ได้สูงขึ้นจากในช่วงที่มีการก่อสร้างมากนัก เนื่องจากในช่วงก่อสร้างปริมาณการจราจรไม่มีการสะสมจนเกิดรถติดบนแนวเส้นทาง จึงทำให้มีความคิดเห็นที่ ฝุ่นละออง และเสียงดัง เพิ่มขึ้นจากเดิมเพียงเล็กน้อย

2) กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 51-500 เมตร

จากการทบทวนผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในช่วงที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปี พ.ศ. 2567 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการมีการประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 60.2) เกษตรกรรม (ร้อยละ 16.2) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 11.5) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 8.0) และข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 4.1) ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงด้านการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ ได้แก่ ค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 36.5) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 32.7) เกษตรกรรม (ร้อยละ 19) พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 10.7) และข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 1.1) ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา

สำหรับผลกระทบจากการมีแนวเส้นทางโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการไม่มีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา ส่วนด้านความสะดวกสบายในการใช้แนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและมีเส้นทางจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา

สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นส่วนใหญ่แล้ว ปัญหาฝุ่นละออง และเสียงดัง มาจากการจราจร และกิจกรรมในชุมชน ซึ่งผลกระทบดังกล่าวไม่ได้สูงขึ้นจาก

ในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากในช่วงก่อสร้างปริมาณการจราจรไม่มีการสะสมจนเกิดรถติดบนแนวเส้นทาง จึงทำให้มีความคิดเห็นว่า ฝุ่นละออง และเสียงดัง เพิ่มขึ้นจากเดิมเพียงเล็กน้อย

3) กลุ่มผู้นำชุมชน

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน พบว่า คิดเห็นต่อโครงการในช่วงที่เปิดดำเนินการมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกัน คือ มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา เศรษฐกิจดีขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนา สาธารณูปโภค และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทาง ได้แก่ เสี่ยงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น ฝุ่นละอองและมลพิษจากยานพาหนะ แต่ไม่ได้เป็นผลกระทบในระดับที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนในเดือนพฤศจิกายน 2567 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น และช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนในช่วงที่ผ่านมา

4) กลุ่มสถานประกอบการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการ พบว่า มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา เศรษฐกิจดีขึ้นชุมชนได้รับการพัฒนา สาธารณูปโภค และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในเดือนพฤศจิกายน 2566 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้นและช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการในช่วงที่ผ่านมา

5) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวจากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พบว่า มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา เศรษฐกิจดีขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนา สาธารณูปโภค และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทาง ได้แก่ ปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง เสียงดังเพิ่มขึ้นจากการเปิดดำเนินการ

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในเดือนพฤศจิกายน 2566 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้นและช่วยให้ชุมชนได้รับการ

พัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในช่วงที่ผ่านมา

3.2 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า มีการคาดการณ์ไว้ ดังนี้

- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

กิจกรรมการปรับปรุงขยายช่องจราจร และงานโครงสร้างสะพาน ในระหว่างที่มีการเปิดพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจมีการกีดขวางหรือมีเครื่องจักรกลขวางทางเข้าออกเส้นทางคมนาคมของคนในชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้การเดินทางไป-มา หาสุ่กันระหว่างภายในชุมชนไม่สะดวก ทั้งการเดินทางระหว่างเครือญาติและการเดินทางเพื่อไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็นของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ พบว่า ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ และแบบให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร ทั้งนี้ การดำเนินกิจกรรมของโครงการจะจำกัดพื้นที่อยู่ในเขตทางหลวงที่มีอยู่เดิมโดยที่ไม่มีรั้วกั้นหรือปิดกั้นการไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนถาวร ทำให้ประชาชนในชุมชนสามารถดำเนินชีวิตได้ตามปกติ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างสามารถเดินทางไปมาระหว่างชุมชนได้สะดวก

- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน

ผู้ค้าขายริมทาง : กิจกรรมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง เนื่องจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้ค้าขายริมทาง คือกลุ่มที่ต้องรื้อย้ายออกไปจากพื้นที่บริเวณเขตทาง เนื่องจากร้านค้ารुक้าเข้าไปในพื้นที่บริเวณเขตทาง ส่วนใหญ่เป็นร้านค้าแผงลอย จำนวน 10 ร้าน เป็นร้านประเภทขายอาหารตามสั่ง 3 ร้าน ร้านก๋วยเตี๋ยว 3 ร้าน ร้านอาหารอีสาน 1 ร้าน ร้านขายเครื่องดื่ม 2 ร้าน และร้านขายสติกเกอร์ 1 ร้าน ซึ่งมีลักษณะเป็นรถเข็นและมีการตั้งโต๊ะและเก้าอี้ให้กับลูกค้าบริเวณร้าน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 24 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการค้าขาย 22,222 บาท และเป็นรายได้หลักของครัวเรือน โดยส่วนใหญ่ทราบและรับรู้เกี่ยวกับโครงการมาก่อน ซึ่งการพัฒนาโครงการจะต้องมีการรื้อย้ายร้านค้าทั้ง 10 ร้านดังกล่าวที่มีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นเพียงร้านค้าเท่านั้นไม่ได้เป็นที่อยู่อาศัย ส่วนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา ได้แก่ งานดิน งานผิวทางและชั้นทางกิจกรรม รวมทั้งงานขนย้าย อาจจำเป็นต้องปิดกั้นช่องจราจรบางช่องทาง ส่งผลทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทาง อาจส่งผลให้การเดินทางไปมาหาสู่กันน้อยลง แต่เนื่องจากการเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในชุมชน อาจไม่จำเป็นต้องเดินทางมายังอีกฝั่งถนนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา จึงส่งผลกระทบต่อการค้าขายของชุมชนไม่สูงมากนัก และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างเกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทาง

สถานประกอบการ : จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มสถานประกอบการ จำนวน 52 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นสถานประกอบการนอกเขตทางหลวงทั้งบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา พบว่า ประเภทสถานประกอบการ เช่น ร้านขายอุปกรณ์ก่อสร้าง ร้านขายอะไหล่รถยนต์ ร้านซ่อมรถยนต์ ร้านขายอุปกรณ์การเกษตร เป็นต้น ในระยะเวลาดำเนินการส่วนใหญ่ อยู่ในช่วง 5 ปี ร้อยละ 34.6 จำนวนพนักงาน มี 1-5 คน ร้อยละ 48.1 ลักษณะอาคารสถานประกอบการร้อยละ 51.7 เป็นอาคารพาณิชย์ 3 ชั้น ซึ่งแหล่งที่มาของสินค้านั้น ร้อยละ 46.2 รับมาจากผู้ผลิต และร้อยละ 55.8 ไม่มีปัญหาในการค้าขาย และร้อยละ 42.3 มีปัญหาในการค้าขาย เช่น ฝุ่นละอองจากยานพาหนะ ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง เป็นต้น รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ได้จากการค้าขาย ส่วนใหญ่มากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน และรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน ส่วนใหญ่มากกว่า 50,000 เช่นกัน โดยส่วนใหญ่ทราบและรับรู้เกี่ยวกับกับโครงการมาก่อนและพบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ ร้อยละ 57.7 โดยร้อยละ 38.5 มีความวิตกกังวลในเรื่อง ฝุ่นละออง ลูกค้าเดินทางลำบาก เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้าง งานเปิดหน้าดิน งานทาง งานก่อสร้างสะพาน เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและอาจสร้างการกีดขวางทางเข้าออกของลูกค้า อาจทำให้สถานประกอบการไม่สามารถค้าขายสินค้าได้ดีดังเดิม และอาจทำให้ขาดรายได้ในระยะหนึ่ง ดังนั้น และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างไม่สามารถค้าขายสินค้าได้ดีดังเดิม

การกระจายรายได้ต่อชุมชน โดยในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะเกิดการจ้างแรงงาน โดยคาดว่าจะมีการจ้างแรงงาน จำนวน 250 คน เป็นระยะเวลา 2 ปีครึ่ง หรือ 600 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 20 วัน) ซึ่งเป็นผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจในภาพรวมคิดเป็นมูลค่า 75 ล้านบาท (คำนวณจากอัตราค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือเฉลี่ยที่ 500 บาท/วัน, กระทบแรงงาน) และในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจะช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชนระดับหนึ่ง จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการจ้างแรงงานท้องถิ่นจะช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน

จำนวนเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของชุมชนและท้องถิ่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างของโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการคาดว่าจะมี การจ้างแรงงาน จำนวน 250 คน เป็นระยะเวลา 2 ปีครึ่ง หรือ 600 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 20 วัน) ในกรณีที่มีการใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 300 บาท/วัน (ประมาณร้อยละ 60 ของรายได้ จะส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในท้องถิ่นขั้นต้นประมาณ 75,500 บาท/วัน ซึ่งเป็นปริมาณไม่มากนัก และจากผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมพบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลให้ เศรษฐกิจในชุมชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 50) จึงคาดว่าผลกระทบในทางบวกระดับต่ำ และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่าเศรษฐกิจในชุมชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการดีขึ้น

- ผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญด้านฝุ่นละอองและเสียง การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองเพิ่มขึ้นจากอุปกรณ์ก่อสร้างที่เป็นเครื่องจักรดีเซล จากการขนส่งด้วยรถบรรทุก และจากการเปิดหน้าดิน ซึ่งอาจมีการมีการเก็บกองวัสดุในบริเวณที่เปิดหน้าดิน ทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในบริเวณดังกล่าว และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่า ความคิดเห็นประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจากการเกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง อยู่ในระดับมาก โดยความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกแห่ง อย่างไรก็ตามความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนรู้สึกเดือดร้อนรำคาญโดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนรู้สึกเดือดร้อนรำคาญ

สำหรับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างสะพานโดยจะส่งผลให้เกิดการรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ ทำให้เกิดการรำคาญและอาจรบกวนการได้ยิน หากได้รับเสียงดังในเวลานาน ซึ่งบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีผู้ที่ได้รับผลกระทบ 7 แห่ง ได้แก่ บ้านโชคชัย บ้านโพธิ์ทอง บ้านป่าหมาก บ้านสระประทุม บ้านหนองยายเหล โรงเรียนโชคชัยสามัคคี และโรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ได้รับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานอยู่ในช่วง 70.6-74.7 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐาน (70 เดซิเบล(เอ) และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่าความคิดเห็นประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง จากการเกิดเสียงดังในขณะก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่าทำให้เกิดการรำคาญและอาจรบกวนการได้ยิน หากได้รับเสียงดังในเวลานาน

จ. สรุปผลการศึกษา

ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ ในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนพฤศจิกายน 2568 พบว่ามีข้อห่วงกังวลในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ ดังนี้

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบ / เหตุผลสนับสนุน	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
ข้อห่วงกังวลผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือน ระยะ 0-50 เมตร มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียง, ความสั่นสะเทือน, ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง, น้ำท่วมและการระบายน้ำ และการจราจรติดขัด กลุ่มผู้นำชุมชน ประกอบด้วย - ฝุ่นละออง ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย และอบต.โชคชัย - เขม่าควัน ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย - ความสั่นสะเทือน ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย - ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย, อบต.โชคชัย, อบต.พลับพลา และบ้านโชคชัย - น้ำท่วมและการระบายน้ำ ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย - การจราจรติดขัด ได้แก่ เทศบาลตำบลโชคชัย, อบต.โชคชัย, อบต.พลับพลา กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว - มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, การจราจรติดขัด และความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มสถานประกอบการ ระยะ 0-500 เมตร มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เสียง, ความสั่นสะเทือน, ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง, น้ำท่วมและการระบายน้ำ และการจราจรติดขัด	- ด้านฝุ่นละออง และเขม่าควัน โครงการมีการฉีดพรมน้ำ ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายรถบรรทุก จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - ด้านเสียง กำหนดให้มีการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-17.00 น.) และมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้รบกวนประชาชนในพื้นที่โดยรอบ - ด้านความสั่นสะเทือน กำหนดให้มีการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-17.00 น.) และมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้รบกวนประชาชนในพื้นที่โดยรอบ - ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง โครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างเพียงพอเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนน - ด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ โครงการมีการดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง มีการตรวจตราระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ และมีการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดินโดยไม่กีดขวางการไหลของน้ำ - ด้านการจราจรติดขัด โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดทำแผนการจัดจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับกิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละออง และเขม่าควัน - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านความปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านน้ำท่วม และการระบายน้ำ จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านการจราจรติดขัด จากพื้นที่โครงการ