

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 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรดเป็นด่าง 3. ความนำไฟฟ้า 4. ออกซิเจนละลายน้ำ 5. บีโอดี 6. น้ำมันและไขมัน 7. ของแข็งแขวนลอย 8. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 10. แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม	- คลองชลประทาน (กม.53+950)	ความถี่ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำ ผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 9 ก.ค. 2567 2. เมื่อวันที่ 5 ธ.ค. 2567 3. เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2568 4. เมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2568	- - -	- - -
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. แพลงก์ตอนพืช 2. แพลงก์ตอนสัตว์ 3. สัตว์หน้าดิน	- คลองชลประทาน (กม.53+950)	ความถี่ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- ดำเนินการตรวจวัดนิเวศวิทยาทาง น้ำ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 9 ก.ค. 2567 2. เมื่อวันที่ 5 ธ.ค. 2567 3. เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2568 4. เมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2568	- - -	- - -

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
3. ระดับเสียง	1. L_{eq} 24 hr 2. L_{max} 3. L_{90} 4. L_{dn}	1. บ้านหนองยายเหล 2. บ้านโชคชัย 3. บ้านป่าหมาก	จำนวน 5 วันต่อเนื่อง ความถี่ ปีละ 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 ธ.ค. 2568 4. ระหว่างวันที่ 4-9 ธ.ค. 2568	-	-
4. พืชในระบบนิเวศ	1. ตรวจสอบการตัดฟันไม้นอกบัญชีไม้หวงห้าม 2. ตรวจสอบชนิดและจำนวนของไม้หวงห้ามที่จะล้อมย้าย 3. ตรวจสอบการดำเนินการล้อมย้ายไม้หวงห้ามให้เป็นไปตามขั้นตอนที่ระบุในแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้	ตลอดแนวเส้นทางโครงการตามทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224	ทุกวัน (เป็นระยะเวลา 1 เดือน) ตลอดช่วงระยะเวลาที่มีการล้อมย้ายไม้หวงห้ามและตัดฟัน	- ดำเนินการตรวจสอบพืชในระบบนิเวศเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567	-	-
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง 2. ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	ตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเส้นทางคมนาคมได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 - พฤศจิกายน 2568	-	-

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติ ตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
5. การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	3. ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ			- ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงเดือนธันวาคม 2568 - พฤษภาคม 2569	-	-
6. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	1. ตรวจสอบสภาพท่อ ระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึม และการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ 2. การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่	ท่อระบายน้ำทุกจุดตลอดแนวการก่อสร้าง โครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ	ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง	- ดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือน ก.ค. 2567 2. เดือน ก.ค. 2568	-	-
7. เศรษฐกิจสังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง 3. ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ	กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ผู้นำชุมชน - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง - กลุ่มครัวเรือน		- ดำเนินการตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อเดือน พ.ย. 2567 2. เมื่อเดือน พ.ย. 2568	-	-

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน

ก. วัตถุประสงค์

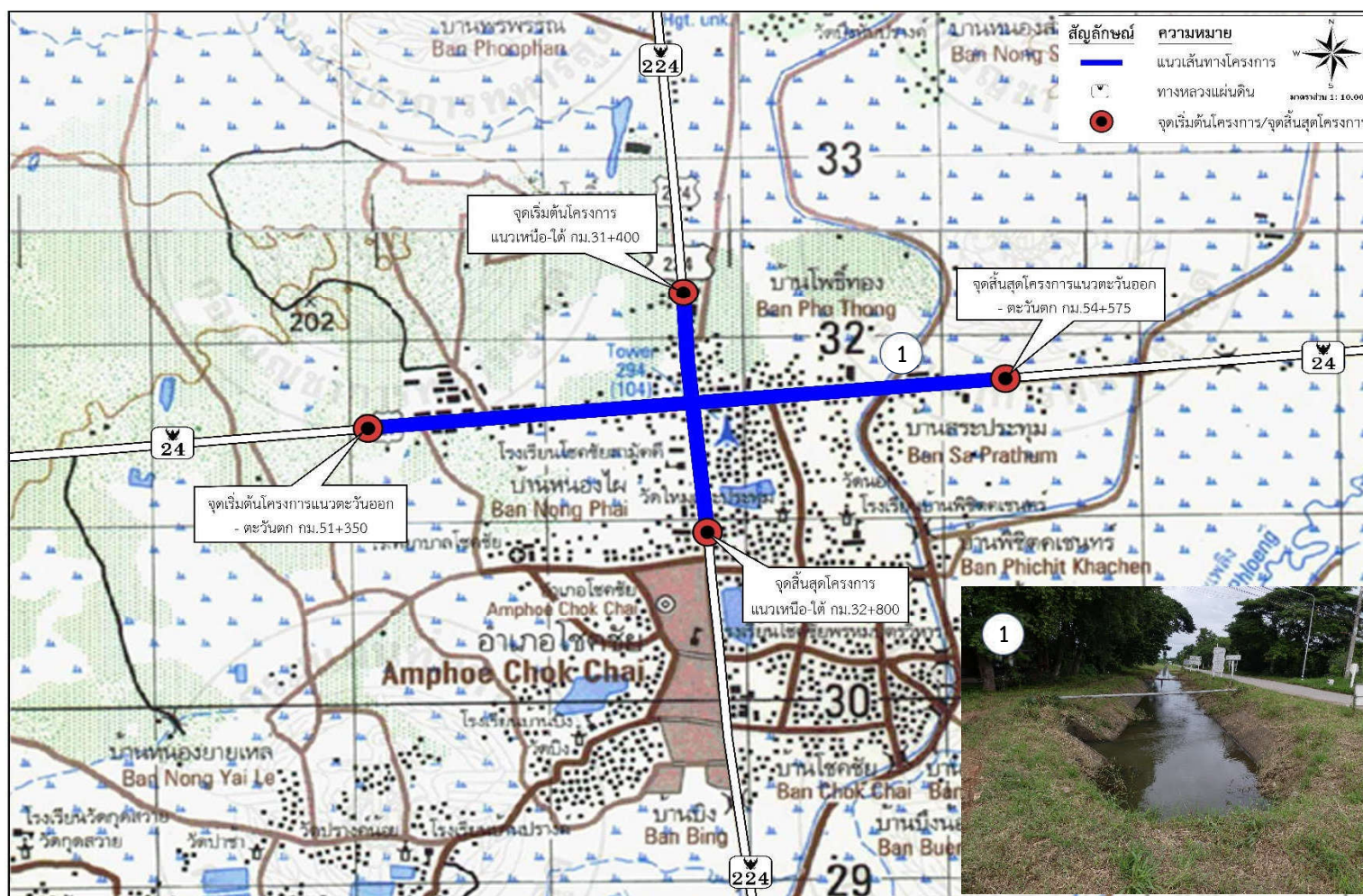
1. เพื่อให้ทราบสถานภาพของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
2. เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. สถานีตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษา 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) และเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำจะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) (ตารางที่ 4.2.1-1)
4. ระยะเวลาตรวจวิเคราะห์ : บริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะก่อสร้าง
 - ครั้งที่ 1 วันที่ 9 กรกฎาคม 2567 (ฤดูฝน)
 - ครั้งที่ 2 วันที่ 5 ธันวาคม 2567 (ฤดูแล้ง)
 - ครั้งที่ 3 วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 (ฤดูฝน)
 - ครั้งที่ 4 วันที่ 3 ธันวาคม 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 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2561 (ฤดูแล้ง) และเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2561 (ฤดูฝน) โดยมีผลการตรวจวัดดังตารางที่ 4.2.1-2

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) ในช่วงฤดูแล้ง จะมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5) หมายถึงแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม สำหรับในช่วงฤดูฝน จะมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) หมายถึงแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านการบำบัดปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อนประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 และแบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์มเท่ากับ 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										การประเมินผลการตรวจวัดเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			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	จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนกรกฎาคมและเดือนธันวาคม 2567 และเดือนธันวาคม 2568 บริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร และเดือนกรกฎาคม 2568 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานและจัดอยู่ในประเภทที่ 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	
		3 ธันวาคม 2568	30.1	7.3	890	4.8	1.8	12.8	206	<2.0	790	330	
มาตรฐาน ^[3]	ประเภทที่ 2	๘'	5.0-9.0	-	≥6.0	≤1.5	-	-	-	≤5,000	≤1,000		
	ประเภทที่ 3	๘'	5.0-9.0	-	≥4.0	≤2.0	-	-	-	≤20,000	≤4,000		
	ประเภทที่ 4	๘'	5.0-9.0	-	≥2.0	≤4.0	-	-	-	-	-		
	ประเภทที่ 5	๘'	5.0-9.0	-	-	-	-	-	-	-	-		

ที่มา : ^[1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2562

: ^[2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง 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

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

2.4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนธันวาคม 2568

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.1-5 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับคลองชลประทาน (กม.53+950) โดยมีผลการตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิตรวจวัดได้ 30.1 องศาเซลเซียส ($^{\circ}\text{C}$) ความเป็นกรดและด่างเท่ากับ 7.35 ความนำไฟฟ้าเท่ากับ 890 $\mu\text{S}/\text{cm}$ ออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.8 mg/L บีโอดีเท่ากับ 1.8 mg/L ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 12.8 mg/L ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 206 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 4.2.1-5 แสดงการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนธันวาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

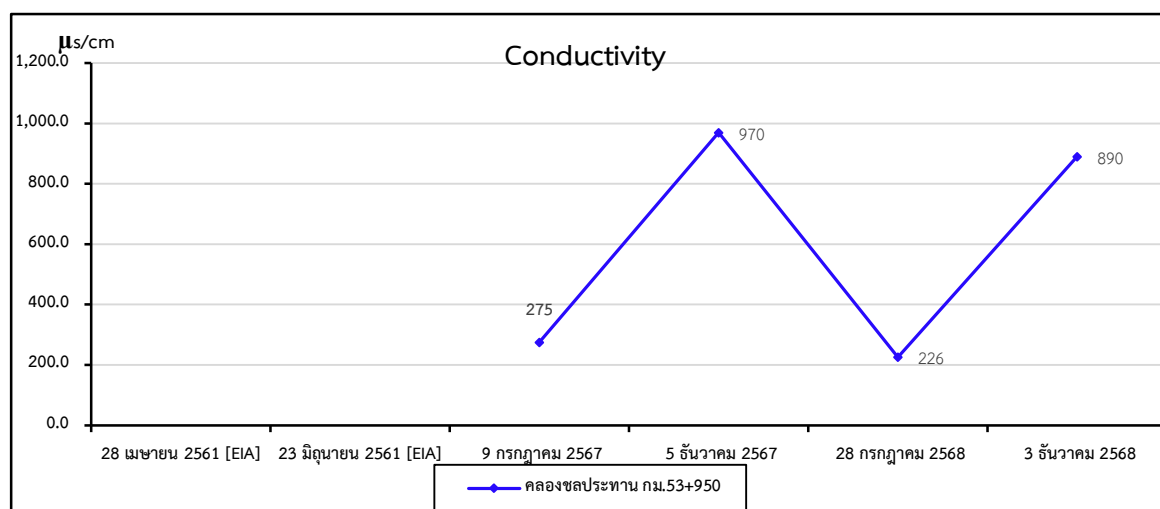
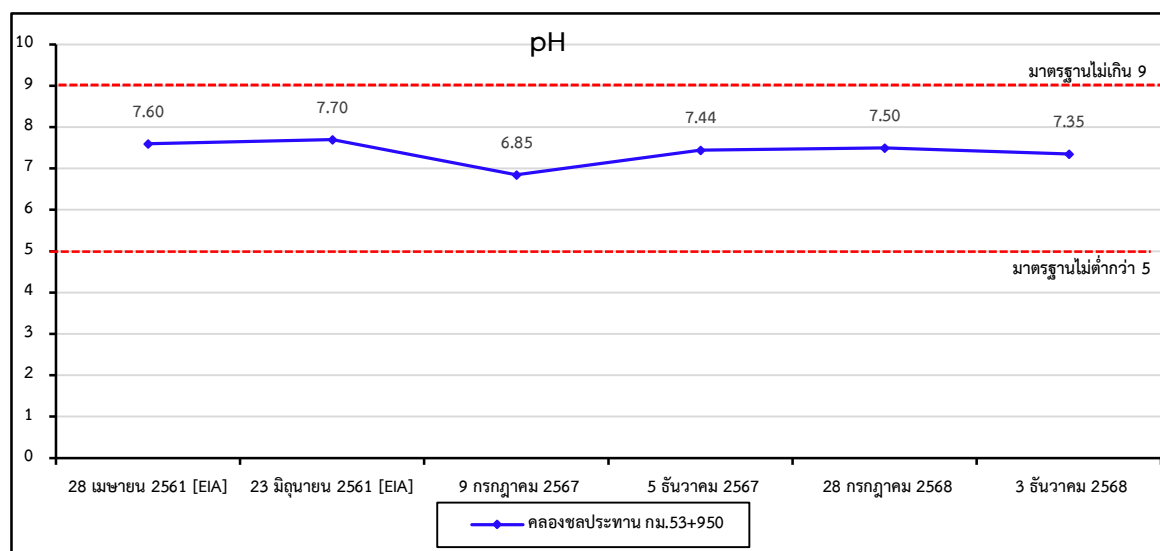
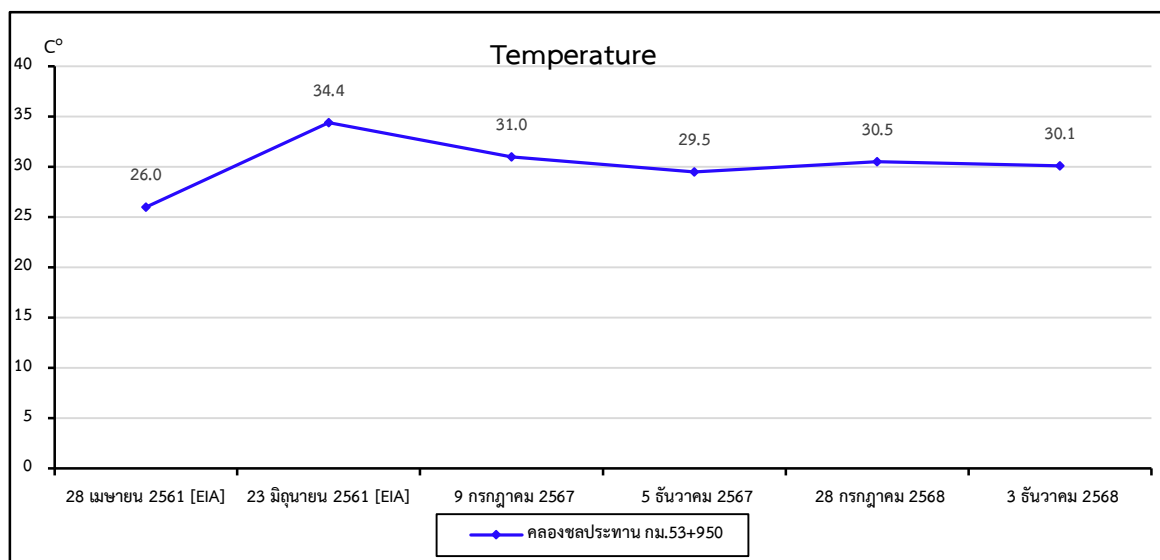
3.1 เปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 1 สถานี คือ บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา มีการตรวจวัดในรายงาน EIA ของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนเมษายนและเดือนมิถุนายน 2561 ซึ่งมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 คุณภาพน้ำผิวดินจัดอยู่ในประเภทที่ 4 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการอุตสาหกรรม เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจำนวน 4 ครั้ง ในวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 วันที่ 5 ธันวาคม 2567 และวันที่ 3 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.1-4 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทุกดัชนีที่มีการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าว อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนวันที่ 28 กรกฎาคม 2568 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทุกดัชนีที่มีการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 2 จะเห็นได้ว่าช่วงเดือนกรกฎาคม และ ธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2568 ค่า (BOD_5) ลดลงจากช่วงที่มีการตรวจวัดในรายงาน EIA วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 ผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ส่วนค่าออกซิเจนละลายในน้ำ (DO) ค่อนข้างดี และค่า (BOD_5) มีค่าลดลง เนื่องจากคลองชลประทานมีน้ำค่อนข้างเยอะและไหลแรงจากการดำเนินการของโครงการไม่ได้ส่งผลกระทบต่อคลองชลประทาน

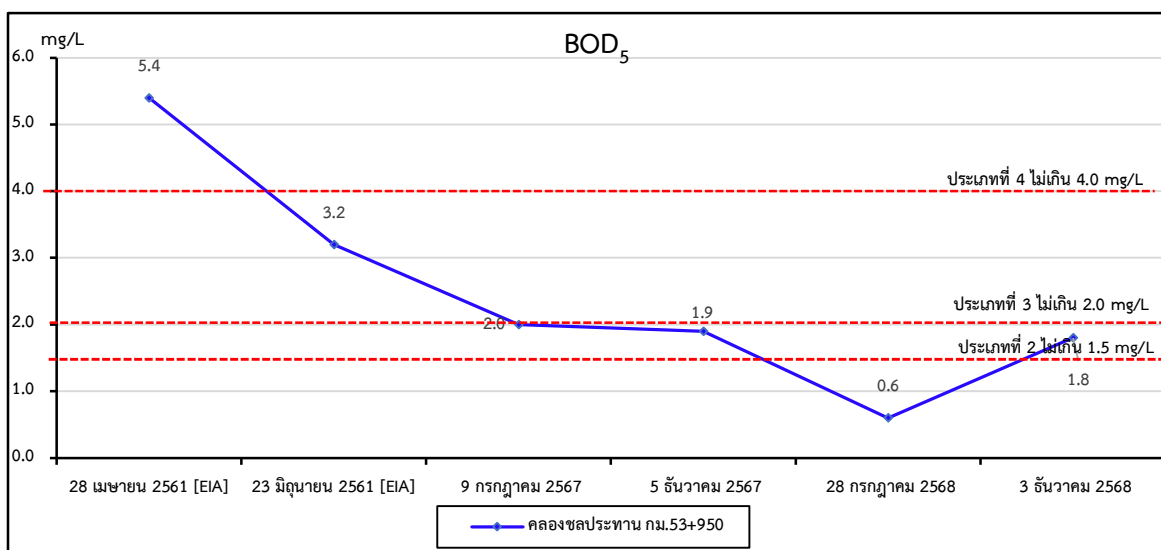
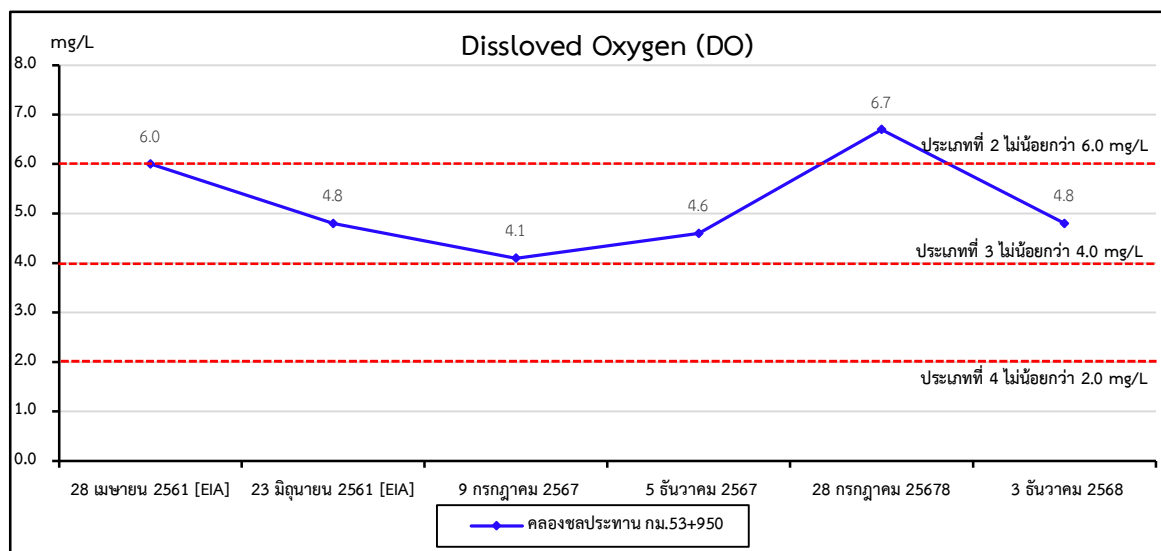
3.2 เปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) กรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ จะเป็นแหล่งรับน้ำทั้งจากชุมชนและภาคเกษตรกรรมเท่านั้น ในขณะที่เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ที่มีการขยายผิวจราจรโดยไม่มีการก่อสร้างสะพานและไม่มีโครงสร้างตอม่ออยู่ในลำน้ำหรือริมตลิ่ง ซึ่งกิจกรรมที่ส่งผลกระทบ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานปรับถมพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน ขุด หรือถมดิน ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างอาจมีตะกอนดินจากการเปิดหน้าดิน หรือจากการกองดินไว้ระหว่างรอทำการบดอัด ตกหล่น หรือถูกชะพาาลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้เกิดขวางทางไหลของน้ำได้ โดยตะกอนดินจะถูกชะลงสู่คลองชลประทาน (กม.53+950) มีอัตราการชะล้างพังทลายในระดับน้อย 4.176 ตัน/ไร่/ปี จึงไม่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำมากนัก ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

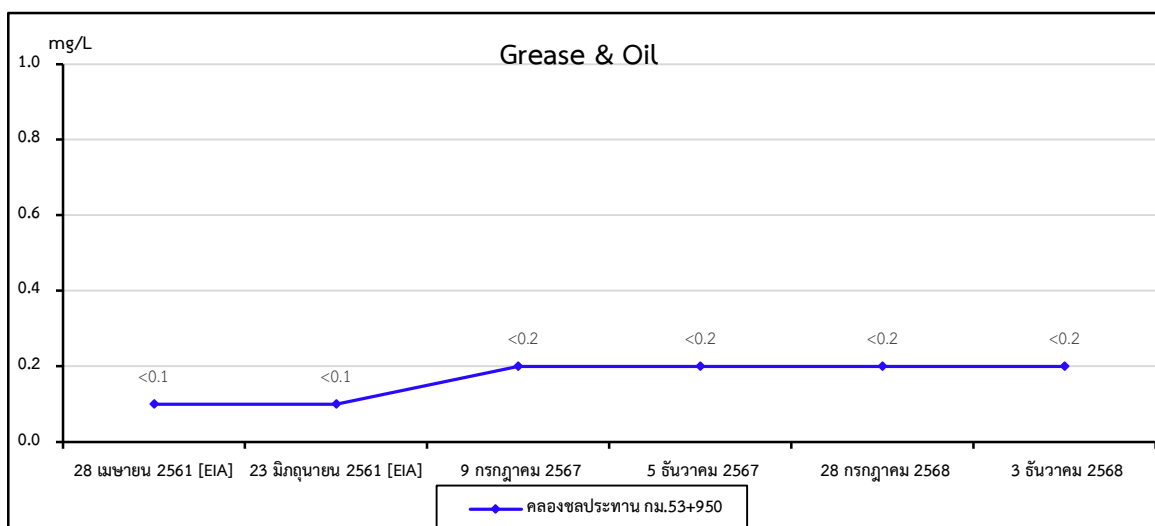
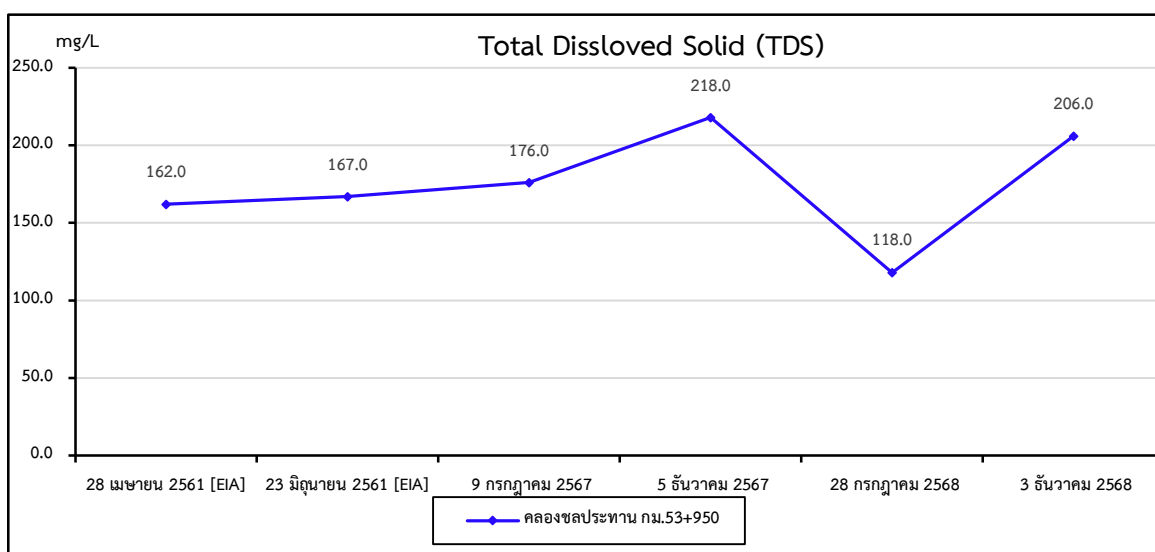
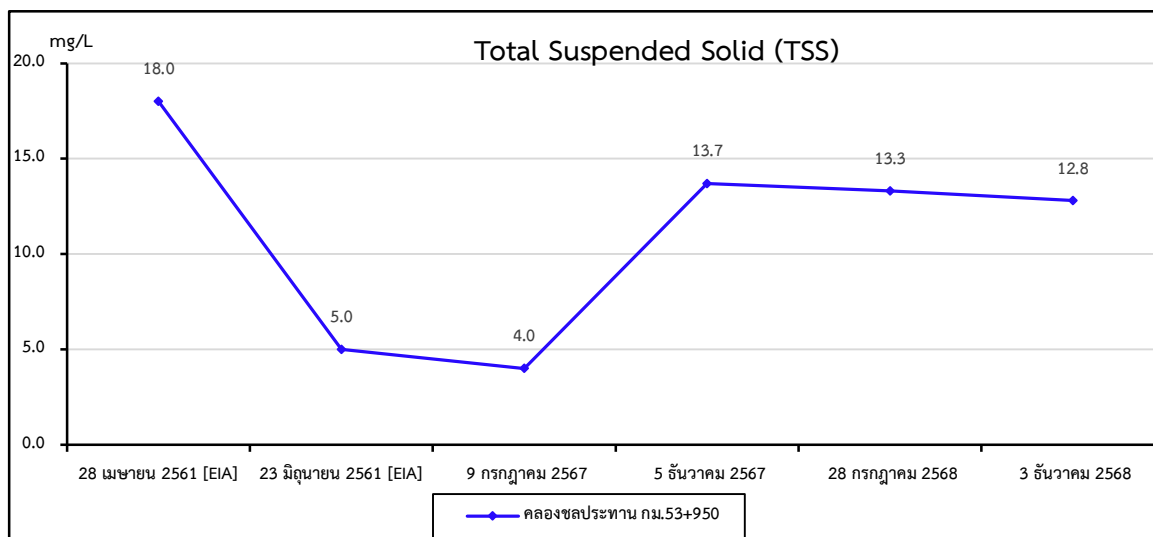
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2568 มาเปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องเนื่องจากในช่วงที่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน จึงไม่มีตะกอนดินถูกชะลงสู่คลองชลประทาน มีเพียงน้ำทั้งจากชุมชนและภาคเกษตรกรรมในพื้นที่เดิมเท่านั้น ทั้งนี้ โครงการมีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทาง บริเวณคลองชลประทาน ในเดือนมีนาคม 2569 ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่มีการระบายน้ำจากกรมชลประทาน และโครงการริบดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดิน ดังนั้น การก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำแต่อย่างใด



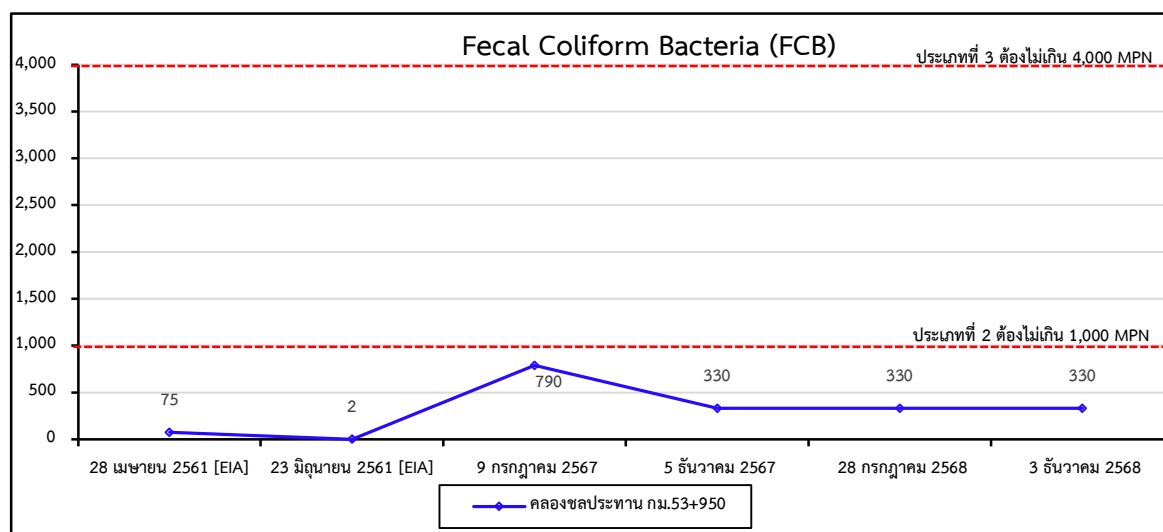
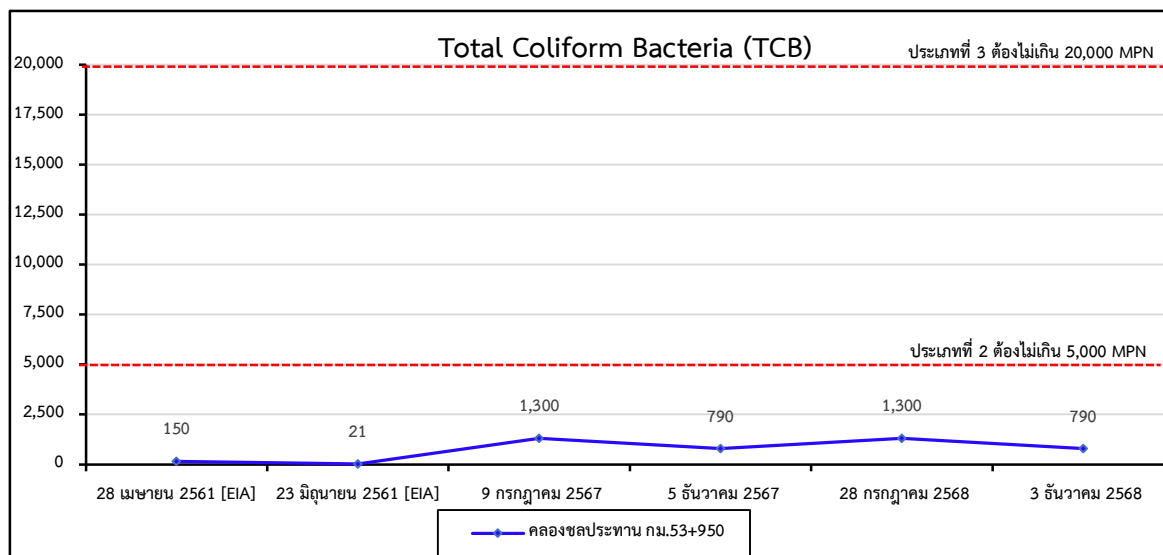
รูปที่ 4.2.1-6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-6 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-6 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 4.2.1-6 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 ในเดือนกรกฎาคม 2567 เดือนธันวาคม 2567 และเดือนธันวาคม 2568 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 3 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภคและการเกษตร ส่วนเดือนกรกฎาคม 2568 มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 2 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องกัน เนื่องจากไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อคลองชลประทาน (กม.53+950) ในเดือนมีนาคม 2569 มีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทาง บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และไม่มีการปล่อยน้ำจากกรมชลประทาน กิจกรรมการก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างใด

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 จะดำเนินการตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำสำคัญๆ 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 และจะบันทึกลักษณะตะกอนท้องน้ำและนำตัวอย่างสัตว์หน้าดิน

ไปตองด้วยน้ำยาฟอร์มาลินเข้มข้น 7% เพื่อทำการจำแนกชนิดและความหนาแน่นในหึ่งปฏิบัติการฯ 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 วันที่ 3 ธันวาคม 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 ดิวิชั่น ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนพืช 16 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 8,160 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความ

หลากหลายอยู่ที่ 2.63 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 2 ไฟล์ม ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 180 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.64 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 1 ไฟล์ม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 2 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 16 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 0.69 และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ระดับปานกลาง โดยแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ได้ สามารถอาศัยอยู่ได้ สำหรับสัตว์หน้าดิน พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในคุณภาพน้ำต่ำ สัตว์หน้าดินไม่สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำได้



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 ไฟล์ม ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 114 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.69 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 2 ไฟล์ม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 3 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 56 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.03 และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำได้



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 ประกอบด้วยแพลงก์ตอนพืช 19 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 7,800 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.66 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 3 ไฟลัม ประกอบด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 132 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.92 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 2 ไฟลัม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 3 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 96 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.01 และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำได้



รูปที่ 4.2.2-3 แสดงการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เดือนกรกฎาคม 2568

2.2 ผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนธันวาคม 2568

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.2-4 พบว่า แพลงก์ตอนพืชที่พบ 4 ดิวิชัน ประกอบด้วยแพลงก์ตอนพืช 16 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 8,344 หน่วย/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.50 แพลงก์ตอนสัตว์พบ 2 ไฟลัม ประกอบด้วยแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 104 ตัว/ลิตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.67 สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 2 ไฟลัม ประกอบด้วยสัตว์หน้าดิน 3 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 50 ตัว/ตารางเมตร ซึ่งมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 1.02 และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) พบว่า ค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำได้



รูปที่ 4.2.2-4 แสดงการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เดือนธันวาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 1 สถานี คือ บริเวณคลองชลประทาน กม.53+950 พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา มีการตรวจวัดในรายงาน EIA ของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง หมายถึงสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้ อยู่ในช่วง 1.0-3.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจำนวน 4 ครั้ง เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 พบว่า แพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ได้ มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ส่วนสัตว์หน้าดินอยู่ในเกณฑ์ไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยอยู่ของสัตว์หน้าดิน มีค่าน้อยกว่า 1.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) และวันที่ 5 ธันวาคม 2567 วันที่ 28 กรกฎาคม 2568 และวันที่ 3 ธันวาคม 2568 พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ได้ มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ในช่วง 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 ส่วนในช่วงเดือนธันวาคม อยู่ในช่วงฤดูแล้ง บริเวณคลองชลประทานมีน้ำค่อนข้างน้อยและกระแสน้ำค่อนข้างนิ่ง จึงทำให้พบค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินเพิ่มขึ้น

3.2 เปรียบเทียบนิเวศวิทยาทางน้ำกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) กรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ จะเป็นแหล่งน้ำที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมเป็นหลัก ในช่วงฤดูแล้งจะมีความชุ่มชื้นของสัตว์หน้าดินสูงกว่าฤดูฝน ส่วนฤดูฝนพบสัตว์หน้าดินใกล้เคียงกับฤดูแล้ง ในขณะที่มีการพัฒนาโครงการ จะมีงานเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานทาง มีกิจกรรมเปิดหน้าดิน ขุดและถมดิน ทำให้มีเศษตะกอนดินจากการเปิดหน้าดินหรือจากกองดินระหว่างรอทำการบดอัด ตกหล่นชะพาาลงสู่คลองชลประทาน โดยเฉพาะฤดูฝน ทำให้ความชุ่มชื้นเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืช รวมถึงสิ่งสกปรกที่ปะปนมากับตะกอนดินจะเป็นแหล่งอาหารของแบคทีเรียที่ใช้ออกซิเจน ทำให้ออกซิเจนในน้ำลดลง จนส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนน้ำทั้งจากบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการไม่มีผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

เมื่อนำผลการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ในเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2568 เปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องเนื่องจากในช่วงที่มีการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน จึงไม่มีเศษตะกอนดินชะลงคลองชลประทาน มีเพียงน้ำที่ใช้ในการทำเกษตรกรรมเท่านั้น ซึ่งในช่วงที่โครงการมีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทาง บริเวณคลองชลประทาน ในเดือนมีนาคม 2569 ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่มีการระบายน้ำจากกรมชลประทาน จึงไม่ส่งผลการดำรงชีพในระบบนิเวศแต่อย่างใด ส่วนน้ำทั้งจากบ้านพักคนงานจะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำคลองชลประทาน เนื่องจากอยู่ห่างไกลออกไปประมาณ 2.5 กิโลเมตร และมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียและบ่อเกรอะ และจัดให้มีบ่อดินสำหรับการพักน้ำไว้ไม่ให้ระบายน้ำออกสู่ภายนอกพื้นที่บ้านพักคนงาน

ตารางที่ 4.2.2-1 ผลการศึกษาชนิด และความหนาแน่นของชีวภาพในแหล่งน้ำ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ประเด็นศึกษา	ปริมาณ	ชนิด	ดัชนี ความหลากหลาย	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 เดือนกรกฎาคม 2568 และเดือนธันวาคม 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	
		3 ธันวาคม 2568	- แพลงก์ตอนพืช	8,344 (หน่วย/ลิตร)	16	2.50	
			- แพลงก์ตอนสัตว์	104 (ตัว/ลิตร)	6	1.67	
			- สัตว์หน้าดิน	50 (ตัว/ตร.ม.)	3	1.02	

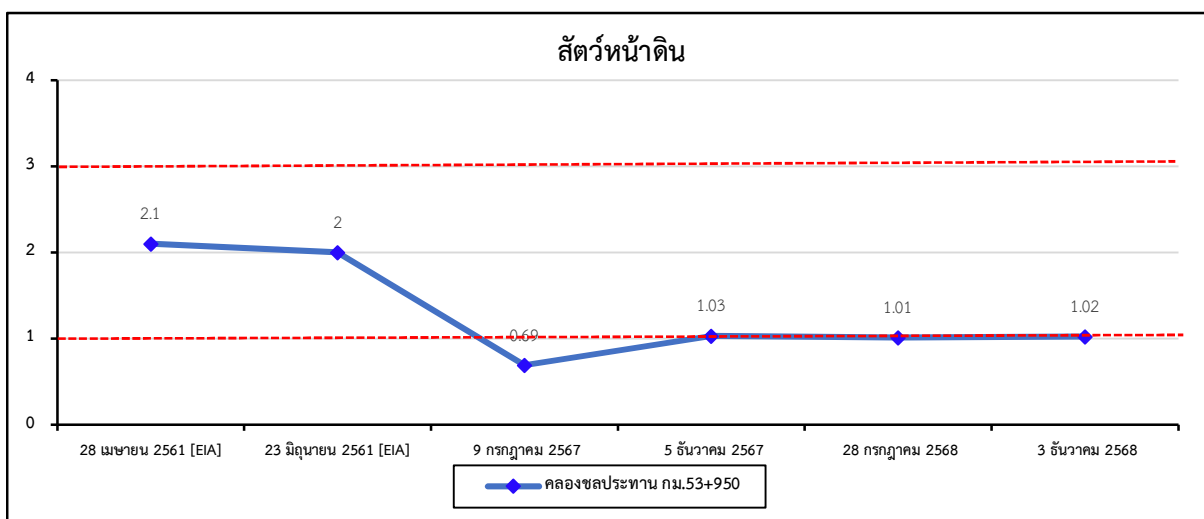
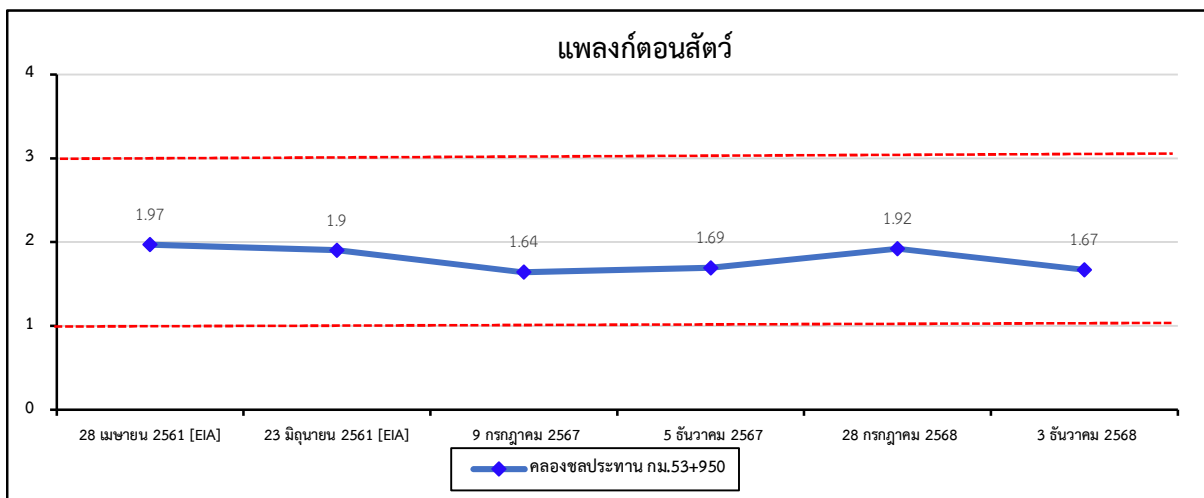
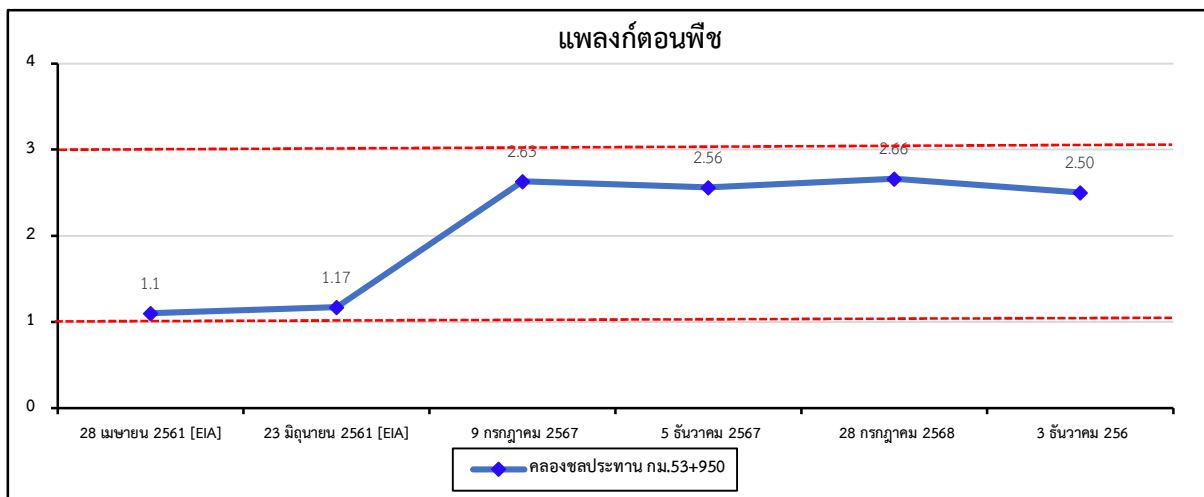
ที่มา : ^[1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2562: ^[2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2567-2569

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 4.2.2-5 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ในเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2568 บริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายของแมลงก้นดอ ฟิช แมลงก้นดอ สัตว์ และสัตว์หน้าดิน อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง สิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ได้ ยกเว้น ดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน ในเดือนกรกฎาคม 2567 อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำต่ำ สิ่งมีชีวิตไม่สามารถอยู่ได้ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) เมื่อนำผลการตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA เนื่องจากไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) ในเดือนมีนาคม 2569 มีการก่อสร้างท่อส่งน้ำลอดใต้ผิวทางบริเวณคลองชลประทาน (กม.53+950) และไม่มีมีการปล่อยน้ำจากกรมชลประทาน กิจกรรมการก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบแต่อย่างใด

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

4.2.3 เสี่ยง

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 วันที่ 4-9 ธันวาคม 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 แสดงสถานีตรวจวัดระดับเสียงแนวเส้นทางโครงการ

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 การติดตั้งเสาไฟฟ้าที่มีการรื้อย้ายหลบลแนวก่อสร้าง 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

2.1.3 บริเวณบ้านป่าหมาก

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 ดังรูปที่ 4.2.3-2 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ งานบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง 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 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัดโครงการมีการลำดับแผนงานในการขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน 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

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. บ้านหนองยายเหล 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 เดือน กรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2568 จำนวน 3 สถานี พบว่า มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hr) และระดับเสียง สูงสุด (L _{max}) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับ เสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ ส่วน L _{dn} และ L ₉₀ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนดไว้สำหรับ การควบคุม
		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	
		4-9 ธันวาคม 2568	57.6 - 58.6	86.6 - 92.1	51.6 - 53.1	62.3 - 63.6	
2. บ้านโชคชัย กม.53+150	รายงาน EIA ^[1]	27 เมษายน - 2 พฤษภาคม 2561	63.4 - 64.0	91.7 - 92.8	58.5 - 60.2	68.3 - 69.7	
		21-26 มิถุนายน 2561	64.1 - 65.4	92.7 - 94.6	57.5 - 58.7	69.0 - 70.5	
	Monitor ^[1] ปี 2567-2569	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	
		4-9 ธันวาคม 2568	51.6 - 54.0	78.1 - 110.6	46.2 - 48.2	56.1 - 59.7	
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	
		4-9 ธันวาคม 2568	61.9 - 62.7	95.3 - 98.4	54.7 - 56.6	66.5 - 67.3	
มาตรฐาน ^[2]			≧70.0	≧115.0	-	-	

ที่มา : ^[1] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2567-2569หมายเหตุ : ^[2] มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

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 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 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 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 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรดังกล่าวพร้อม ๆ กัน และมีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ทำงานอยู่เป็นประจำเพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง 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 และไม่ได้ดำเนินการพร้อมกับงานติดตั้งเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เพื่อลดการใช้เครื่องจักรพร้อมกันหลายชนิด ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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



บริเวณบ้านหนองยายเหล



บริเวณบ้านโชคชัย



บริเวณบ้านป่าหมาก

รูปที่ 4.2.3-4 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนกรกฎาคม 2568

2.4 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนธันวาคม 2568

2.4.1 บริเวณบ้านหนองยายเหล

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.4-5 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ รางระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 57.6 - 58.6 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 86.6 - 92.1 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 62.3 - 63.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 51.6 - 53.1 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

2.4.2 บริเวณบ้านโชคชัย

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.4-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ งานวางชิ้นส่วนคานสะพาน เทคอนกรีต รางระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 51.6 - 54.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 78.1 - 110.6 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 56.1 - 59.7 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 46.2 - 48.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังแต่ละประเภทงาน เช่นเดียวกับบริเวณชุมชนอื่น ๆ เพื่อลดการใช้เครื่องจักรพร้อมกันหลายชนิด ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

2.4.3 บริเวณบ้านป่าหมาก

ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.4-4 ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัด ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ รางระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานวางชิ้นส่วนคานสะพาน โดยมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 61.9 - 62.7 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 95.3 - 98.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 66.5 - 67.3 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 54.7 - 56.6 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างการตรวจวัด โครงการมีการลำดับแผนงานในการขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน และการควบคุมความเร็วของและจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุก เพื่อไม่ให้เกิดอัตราเร่งที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน

ระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณบ้านหนองยายเหล่



บริเวณบ้านโชคชัย



บริเวณบ้านป่าหมาก

รูปที่ 4.2.4-5 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนธันวาคม 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 4 ครั้ง เมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 และวันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ดังรูปที่ 4.2.3-6 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 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งจากการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง พบว่า มีค่าอยู่ใน

เกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) เช่นกัน แต่ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดในช่วงเดือนธันวาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดระดับเสียงระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากช่วงที่ผ่านมาเล็กน้อย เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างขยับเข้าใกล้สถานีตรวจวัดมากขึ้น และมีกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น งานเทคอนกรีต งานระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า ดังนั้น จึงสามารถเปรียบเทียบได้ว่า ในช่วงการก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2568 มีค่าเพิ่มขึ้นจากช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากมีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดระดับเสียงบริเวณสถานีบ้านโชคชัยมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัด

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 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ผลการตรวจวัดเสียงบริเวณบ้านโชคชัย พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) เช่นกัน แต่ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดในช่วงเดือนธันวาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดระดับเสียง ลดลงจากช่วงที่ผ่านมา เนื่องแนวเส้นทางบริเวณบ้านโชคชัยมีกิจกรรมก่อสร้างการวางคันสะพานเสร็จเรียบร้อยแล้ว 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 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) จากการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) เช่นกัน แต่ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดในช่วงเดือนธันวาคม 2568 พบว่า มีผลการตรวจวัดระดับเสียงระดับเสียงระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เพิ่มขึ้นจากช่วงที่ผ่านมาเล็กน้อย เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างขยับเข้าใกล้สถานีตรวจวัดมากขึ้น และมีกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น งานวางคันสะพาน งานระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า ดังนั้น จึงสามารถเปรียบเทียบได้ว่า ในช่วงการก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2568 มีค่าเพิ่มขึ้นจากช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากมีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดระดับเสียงบริเวณสถานีบ้านโชคชัยมีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัด

3.2 เปรียบเทียบระดับเสียงกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบ

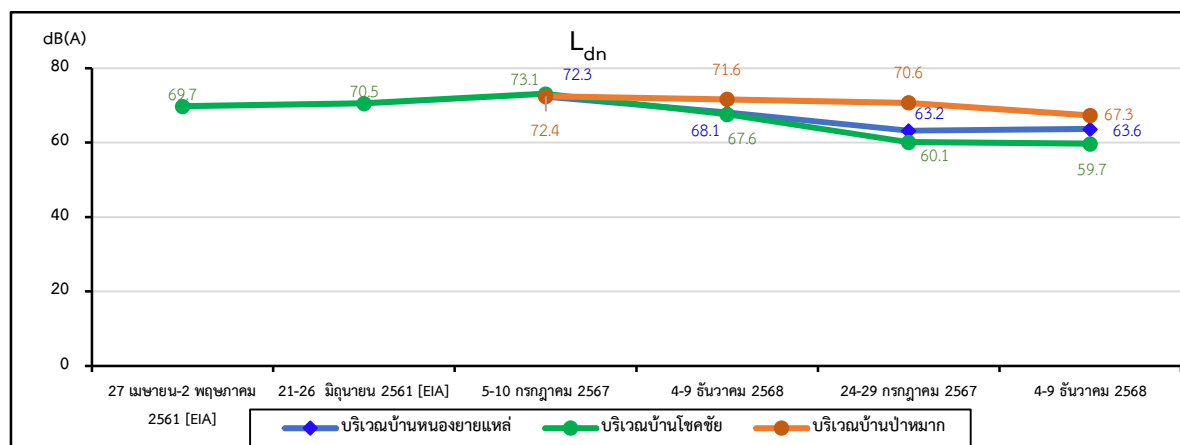
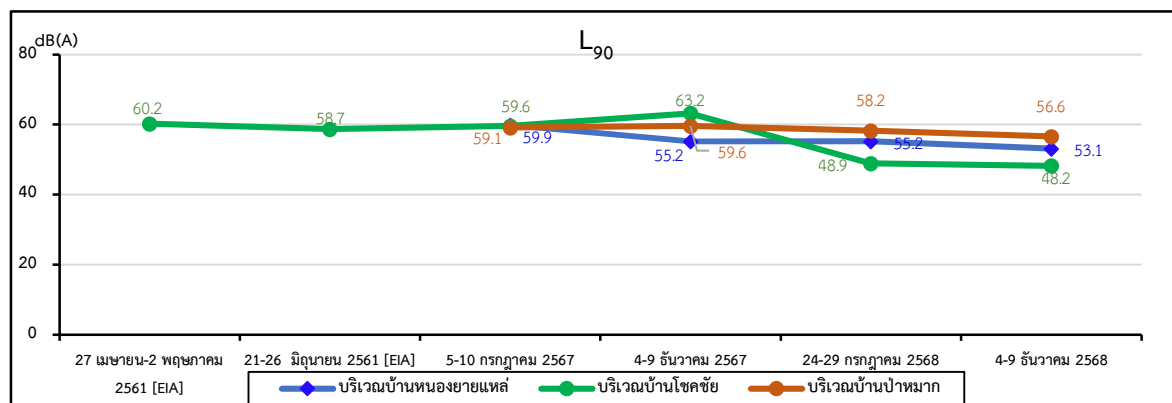
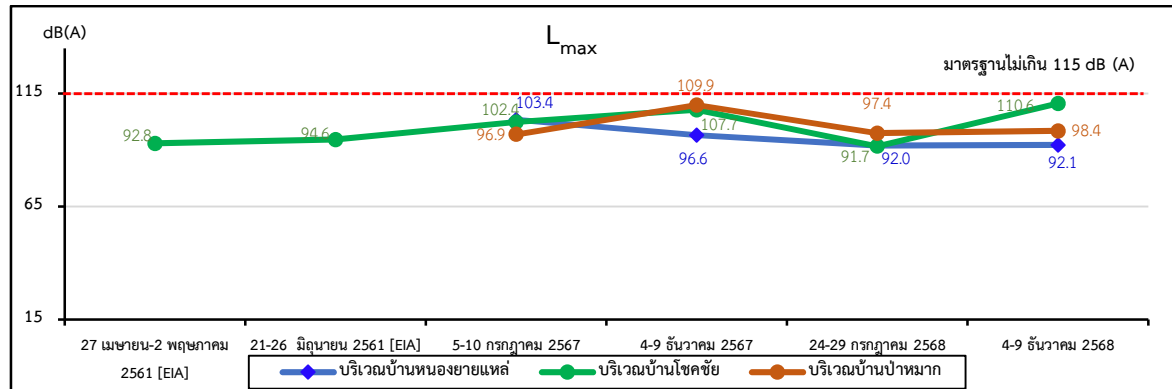
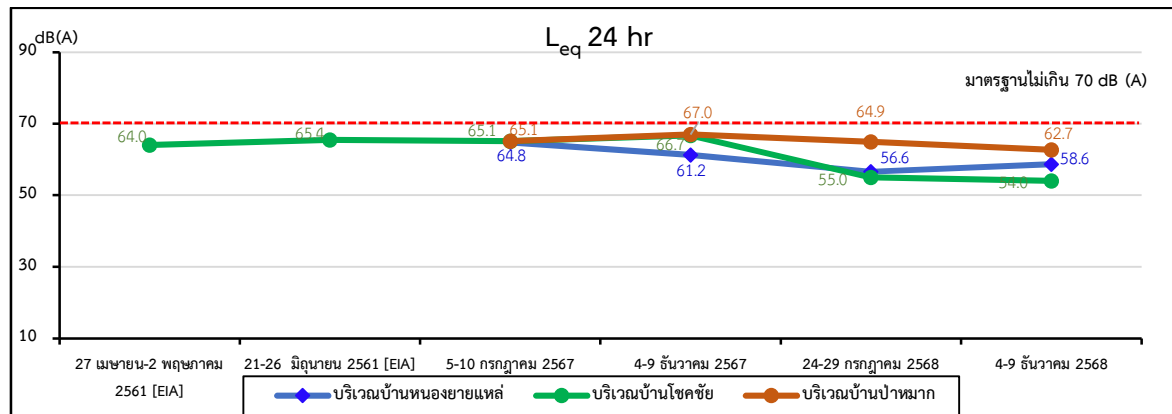
สิ่งแวดล้อม

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 วันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 จำนวน 3 สถานี เปรียบเทียบกับการคาดการณ์ในรายงาน EIA พบว่า ไม่มีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากในช่วงที่ทำการตรวจวัด มีกิจกรรมก่อสร้างระดับพื้นดินแล้ว ซึ่งสถานีตรวจวัดที่มีการคาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA จะได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างทั้ง 3 สถานี ได้แก่ บริเวณบ้านหนองยายเหล 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 งานวางชิ้นส่วน กิจกรรมงานระบบระบายน้ำ และงานปูบล็อกพื้นทางเท้า ดังนั้น ในการคาดการณ์จึงได้กำหนดแผนปฏิบัติการในระยะก่อสร้างให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพื่อลดระดับเสียงที่สูงเกิน 70 dB(A) ลงได้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดเมื่อวันที่ 5-10 กรกฎาคม 2567 วันที่ 4-9 ธันวาคม 2567 วันที่ 24-29 กรกฎาคม 2568 และวันที่ 4-9 ธันวาคม 2568 ที่พบว่าทั้ง 3 สถานี มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานจึงถือว่าระดับเสียงที่ตรวจวัดไม่สอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากโครงการไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง ซึ่งประชาชนในพื้นที่ไม่ต้องการให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเนื่องจากจะทำให้เกิดการกีดขวางทางเข้า-ออก

ตารางที่ 4.2.3-3 ผลการเปรียบเทียบระดับเสียงจากการคาดการณ์

สถานีตรวจวัด	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (m.)	เสียงจากการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง dB(A)		เสียงจากการตรวจวัดในระยะ ก่อสร้าง dB(A)
		ยังไม่ติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว	ติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราวแล้ว	
1. บ้านหนองยายเหล	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)
				57.6 - 58.6 (ธ.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)
				51.6 - 54.0 (ธ.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)
				61.9 - 62.7 (ธ.ค. 2568)



รูปที่ 4.2.3-6 ผลการเปรียบเทียบระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านหนองยายเหล บ้านโชคชัย และบ้านป่าหมากในเดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 2567 เดือนกรกฎาคม และเดือนธันวาคม 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 : - ความครบถ้วนของชนิดและจำนวนต้นไม้ที่ตัดฟันและขุดล้อมย้ายตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้เพื่อขออนุญาตทำการปฏิบัติตามขั้นตอนการขุดล้อมและย้ายต้นไม้หวงห้ามที่ระบุตามแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้

3. วิธีตรวจวัด :- ตรวจสอบการตัดฟันไม้นอกบัญชีไม้หวงห้ามให้ตรงตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้ก่อนการตัดฟัน

- ตรวจสอบชนิดและจำนวนของไม้หวงห้ามที่จะล้อมย้ายให้ตรงตามบัญชีไม้ที่ดำเนินการในขั้นการสำรวจไม้เพื่อขออนุญาตทำไม้หวงห้าม
- ตรวจสอบการดำเนินการล้อมย้ายไม้หวงห้ามให้เป็นไปตามขั้นตอนที่ระบุแผนการขุดล้อมย้ายต้นไม้

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 ส่วนใหญ่ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ (*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

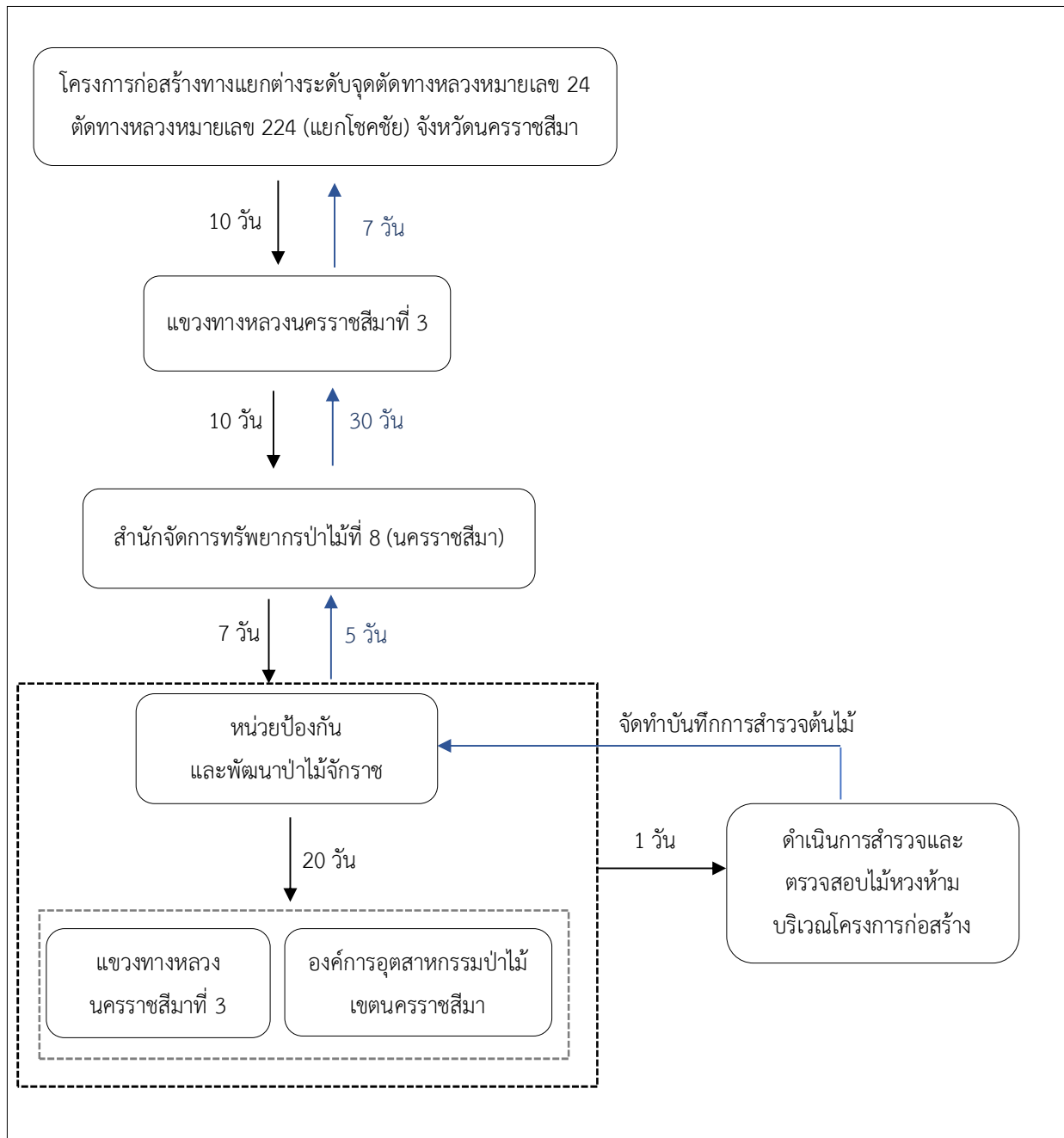
2. ผลการติดตามตรวจสอบพืชในระบบนิเวศ ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพ

สิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

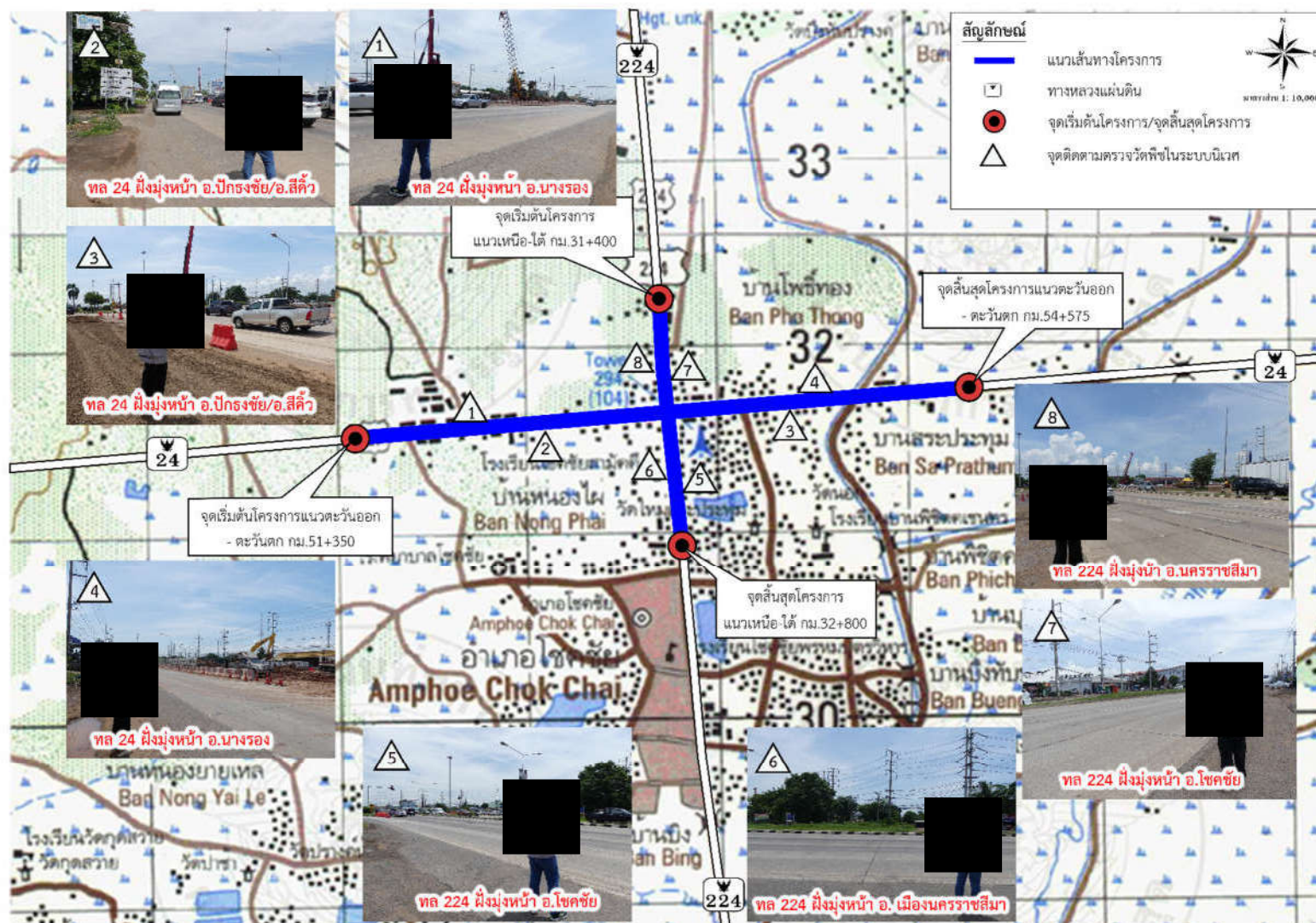
โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) ได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง พบว่ามีต้นไม้หวงห้ามอยู่ในเขตทางหลวงเป็นอุปสรรคและกีดขวางต่อการก่อสร้าง ได้ดำเนินการได้ส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้ทางแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ประสานงานกับหน่วยงานของกรมป่าไม้มาตรวจสอบต้นไม้หวงห้าม ตาม พ.ร.บ. ป่าไม้ เพื่อนำไม้ออกจากพื้นที่โครงการก่อสร้าง จากนั้นแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ดำเนินการส่งหนังสือแจ้งไปยังสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ว่าพื้นที่โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) พบต้นไม้หวงห้ามอยู่ในเขตทางหลวง สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) มอบหมายให้หน่วยงานป้องกันและพัฒนาป่าไม้จักกราช รับผิดชอบและดำเนินการลงพื้นที่ตรวจสอบไม้บริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับเจ้าหน้าที่องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เขตนครราชสีมา และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 เพื่อตรวจสอบว่าชนิดไม้ที่พบบริเวณพื้นที่โครงการจำเป็นต้องมีการล้อมย้ายหรือไม่ ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 เข้าข่ายต้องทำการล้อมย้ายและไม้นอกบัญชีไม้ที่ต้องมีการล้อมย้าย จากการลงพื้นที่

ตรวจสอบไม้บริเวณเขตทางหลวง พบว่า ไม่พบไม้หวงห้าม ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 จึงไม่มีการล้อมย้ายไม้ในบริเวณพื้นที่โครงการ จากนั้นหน่วยงานป้องกันและพัฒนาป่าไม้จากราช ได้จัดทำบันทึกคณะกรรมการสำรวจต้นไม้และผลการตรวจสอบไม้ในเขตทางหลวง เพื่อนำเสนอสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ทราบ จากนั้นสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ส่งข้อมูลให้แก่ แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 (นครราชสีมา) ทราบ และอนุญาตให้มีการตัดฟันไม้ที่เป็นอุปสรรคและกีดขวางต่อการก่อสร้าง ให้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่โครงการทั้งหมด เป็นไปตามระเบียบกรมป่าไม้วาดด้วยการสำรวจและการทำไม้ในบริเวณที่เปิดเผยที่ดินเพื่อทำประโยชน์ พ.ศ. 2525 และกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ. 2560 ขั้นตอน

ดังรูปที่ 4.2.4-1 เนื่องจากโครงการไม่ได้มีการล้อมย้ายต้นไม้ในพื้นที่โครงการไปปลูกในพื้นที่แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 ตามที่รายงาน EIA ได้กำหนดไว้ ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องมีการติดตามตรวจสอบการดำเนินการล้อมย้ายของโครงการ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้มีการลงพื้นที่สำรวจพืชในระบบนิเวศในพื้นที่โครงการในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 แสดงดังรูปที่ **4.2.4-2** พบว่า โครงการไม่มีการล้อมย้ายไม้ในพื้นที่โครงการเนื่องจากต้นไม้ที่พบไม่เข้าข่ายที่ต้องทำการล้อมย้ายไม้ตามพระราชกฤษฎีกา พ.ศ.2530 และพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2565 ทางโครงการจึงมีการตัดฟันต้นไม้ออกจากเขตทางทั้งหมด



รูปที่ 4.2.4-1 ขั้นตอนการดำเนินการลงพื้นที่สำรวจไม้หวงห้าม บริเวณพื้นที่โครงการ



รูปที่ 4.2.4-2 แสดงการติดตามตรวจสอบด้านพิษในระบบนิเวศ

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) ให้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่โครงการทั้งหมด เป็นไปตามระเบียบกรมป่าไม้วาดด้วยการสำรวจและการทำไม้ในบริเวณที่เปิดใช้ที่ดินเพื่อทำประโยชน์ 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 โดยได้ทำการวิเคราะห์และสรุปผลข้อมูลที่ได้จากการสำรวจด้านการจราจรบนโครงข่ายถนนทั้งในรูปปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (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 สำหรับสัดส่วนประเภทของยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือรถบรรทุกขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง ตามลำดับ และในวันหยุดมีปริมาณจราจรรวม 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 คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 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 คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมา คือรถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง 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. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุด 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 สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงสุดเกิดทั้งในวันทำการ เกิดขึ้นในช่วงเวลา 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 สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง

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

ในปัจจุบันทางโครงการมีการใช้แหล่งวัสดุจากทั้ง 3 ที่ โดยการขนส่งมีการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกก่อนออกจากแหล่งวัสดุ โดยแนวเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง พบว่ามีสภาพดี ไม่มีการชำรุดเสียหาย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่บ้านหนองไข่น้ำ ตำบลโคกสูง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีระยะห่างจากโครงการ ประมาณ 15.9 km. ถึง 39.9 km และส่วนใหญ่ใช้ทางหลวงหมายเลข 224 ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง

2.2 การประเมินสภาพการจราจร

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

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

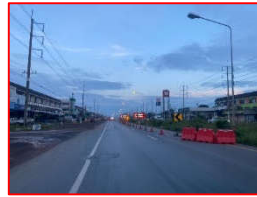
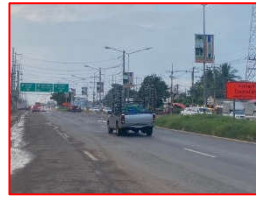
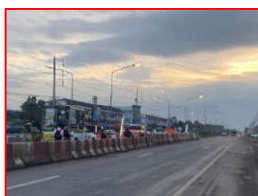
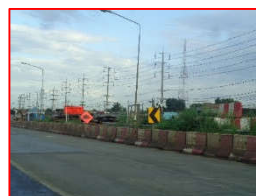
ลำดับ	ประเภทรถ	ค่า PCE
1	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00
2	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1.00
3	รถโดยสารขนาดเล็ก	1.50
4	รถโดยสารขนาดกลาง	1.50
5	รถโดยสารขนาดใหญ่	2.10
6	รถบรรทุก 4 ล้อ	1.00
7	รถบรรทุก 6 ล้อ	2.10
8	รถบรรทุก 10 ล้อ	2.50
9	รถบรรทุกพ่วง	2.50
10	รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2.50
11	รถจักรยาน	0.33
12	รถจักรยานยนต์ /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

ที่มา: สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

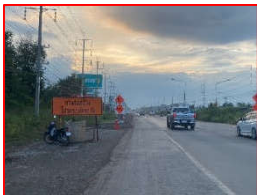
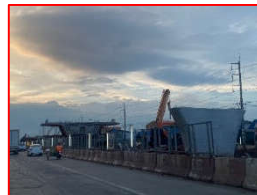
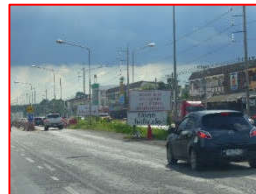
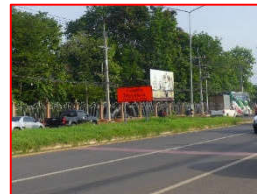
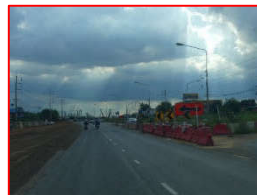
ตารางที่ 4.2.5-2 การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
1. เดือนกรกฎาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายจำกัดความเร็ว
2. เดือนสิงหาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเริ่มต้นโครงการ	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง
3. เดือนกันยายน 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเริ่มต้นโครงการ	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
4. เดือนตุลาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายจำกัดความเร็ว
5. เดือนพฤศจิกายน 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเริ่มต้นโครงการ	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง
6. เดือนธันวาคม 2567 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ไฟกระพริบ	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
7. เดือนมกราคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ไฟกระพริบ	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง
8. เดือนกุมภาพันธ์ 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง
9. เดือนมีนาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
10. เดือนเมษายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	เขตก่อสร้าง
11. เดือนพฤษภาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง	เขตก่อสร้าง
12. เดือนมิถุนายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
13. เดือนกรกฎาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง
14. เดือนสิงหาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง
15. เดือนกันยายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง

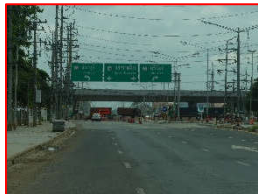
ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
16. เดือนตุลาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายจำกัดความเร็ว
17. เดือนพฤศจิกายน 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง
18. เดือนธันวาคม 2568 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
19. เดือนมกราคม 2569 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง
20. เดือนกุมภาพันธ์ 2569 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง
21. เดือนมีนาคม 2569 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง

ตารางที่ 4.2.5-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

เดือน/รายละเอียด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ					
	สภาพผิวจราจร			สัญญาณจราจร		
22. เดือนเมษายน 2569 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง
23. เดือนพฤษภาคม 2569 - การตรวจสอบสภาพผิวจราจรพบว่า ผิวจราจรมีสภาพดี ไม่พบการชำรุดของผิวจราจร						
	กม. 51+350 (ทล.24)	กม. 52+400 (ทล.24)	กม. 32+150 (ทล.224)	ป้ายทางเบี่ยง	ป้ายจำกัดความเร็ว	ป้ายทางเบี่ยง

2.2.1 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งเดือนสิงหาคม 2567

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรโดยการนับจำนวนยานพาหนะแยกตามประเภทและทิศทางการสัญจรบนโครงข่ายถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ปรึกษาจะทำการสำรวจโดยจำแนกประเภทของยานพาหนะที่ออกเป็น 12 ประเภท โดยปริมาณจราจรจากข้อมูลการสำรวจจะถูกปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) ซึ่งการพิจารณารวมยานพาหนะดังกล่าวเข้าด้วยกันและทำการแปลงยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยมาตรฐานเดียวกัน คือ หน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU) แล้วจึงรวมปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทดังกล่าวเข้าด้วยกันหน่วยเทียบและได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวันทำงานและวันหยุด (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 4.2.5-1 และรูปที่ 4.2.5-2 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-3



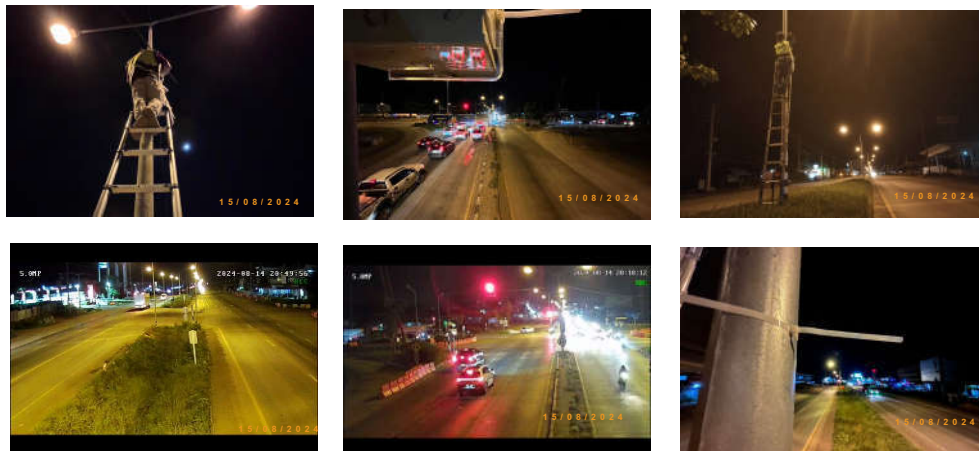
ที่มา : ที่ปรึกษา (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562)

รูปที่ 4.2.5-1 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 4.2.5-2 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอเดือน
สิงหาคม 2567

2.2.2 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-3 และรูปที่ 4.2.5-4 รายละเอียดตารางที่ 4.2.5-5



ที่มา : ที่ปรึกษา (อ้างอิงตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562)

รูปที่ 4.2.5-3 แผนที่แสดงจุดสำรวจจราจรเดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

ตารางที่ 4.2.5-4 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย เดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

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. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, กันยายน 2567 ถึง พฤศจิกายน 2567



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

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-4 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ

เดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 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) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจรประมาณ 2,200-2,900 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า $LOS = E$ เป็นสภาวะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะลดลง โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนกันยายน - พฤศจิกายน 2567 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนกันยายนมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง- เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก $LOS = E$ ไปเป็น $LOS = D$ ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่าความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-8 และแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงที่ผ่านมา

2.2.3 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนธันวาคม 256 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 4.2.5-5 และรูปที่ 4.2.5-6 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-5

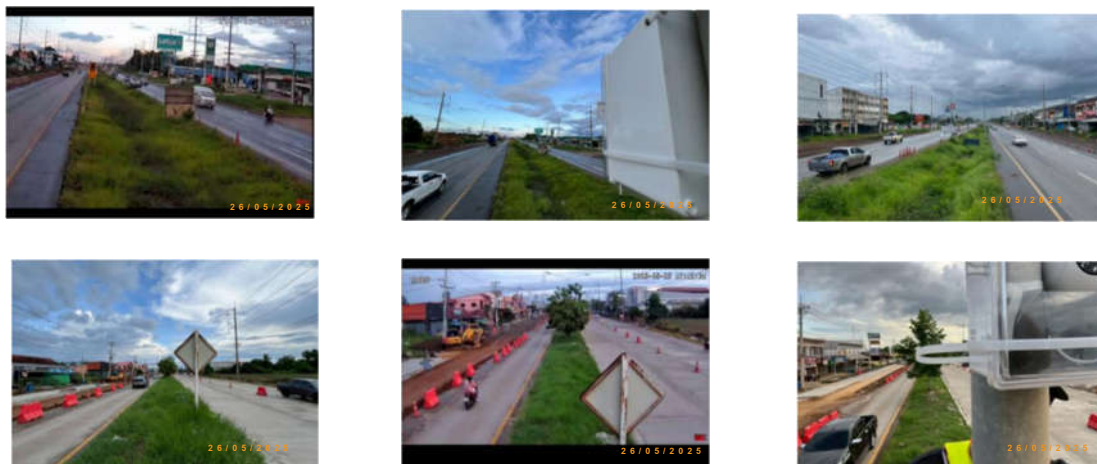


รูปที่ 4.2.5-5 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.5-5 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย เดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568

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. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2567 ถึง พฤษภาคม 2568



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

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-6 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ เดือนธันวาคม 2567 ถึง เดือนพฤษภาคม 2568

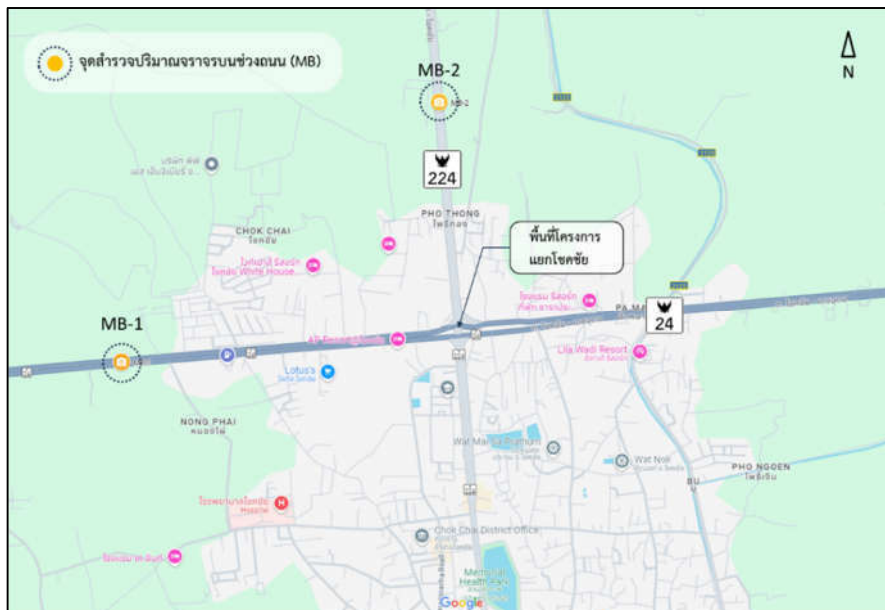
2.2.3.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนธันวาคม 2567 – เดือนมีนาคม 2568 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 (MB-1) มีปริมาณจราจรประมาณ 3,400-3,900 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการมีค่า $LOS = F$ เป็นสถานะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจร ประมาณ 2,000-2,500 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า $LOS = D-F$ เป็นกระแสจราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนธันวาคม 2567 - มีนาคม 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนเมษายนมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง- เพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก $LOS = E$ ไปเป็น $LOS = D$ ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่า ความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-8 และแนวโน้มปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงต้นปี

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 4.2.5-7 และรูปที่ 4.2.5-8 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-6

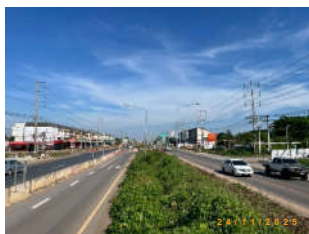


รูปที่ 4.2.5-7 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.5-6 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย เดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568

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. คอนสท์ลิงจิวส์ จำกัด, มิถุนายน ถึง พฤศจิกายน 2568

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-8 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ เดือนมิถุนายน ถึง เดือนพฤศจิกายน 2568

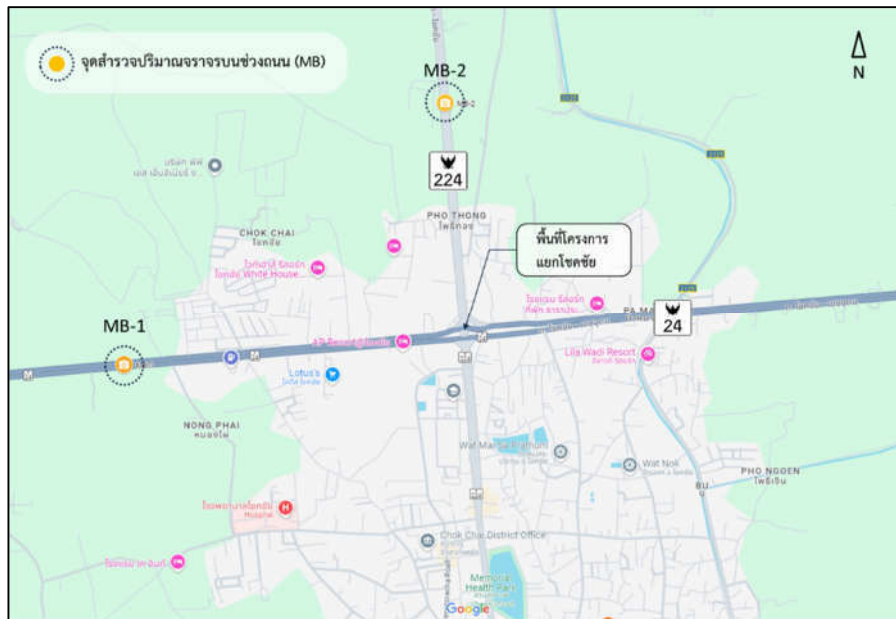
2.2.4.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

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

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรค่อนข้างมีความสม่ำเสมอของการสัญจรในพื้นที่โครงการ และจากข้อสังเกตช่วงเดือนตุลาคมมีปริมาณการจราจรลดลง แสดงให้เห็นว่าการปิดและเปิดภาคเรียนจะมีการลดลง- เพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรที่มีความแปรผันสูง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก $LOS = E$ ไปเป็น $LOS = D$ ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสภาวะคงที่เกือบเต็มค่าความจุของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-8 และแนวโน้มปริมาณการจราจรลดลงเล็กน้อยหากเทียบกับช่วงต้นปี

2.2.5 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในช่วงเดือนธันวาคม 2568 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 06.00-18.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แผนที่แสดงจุดสำรวจดังรูปที่ 4.2.5-9 และรูปที่ 4.2.5-10 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5-7

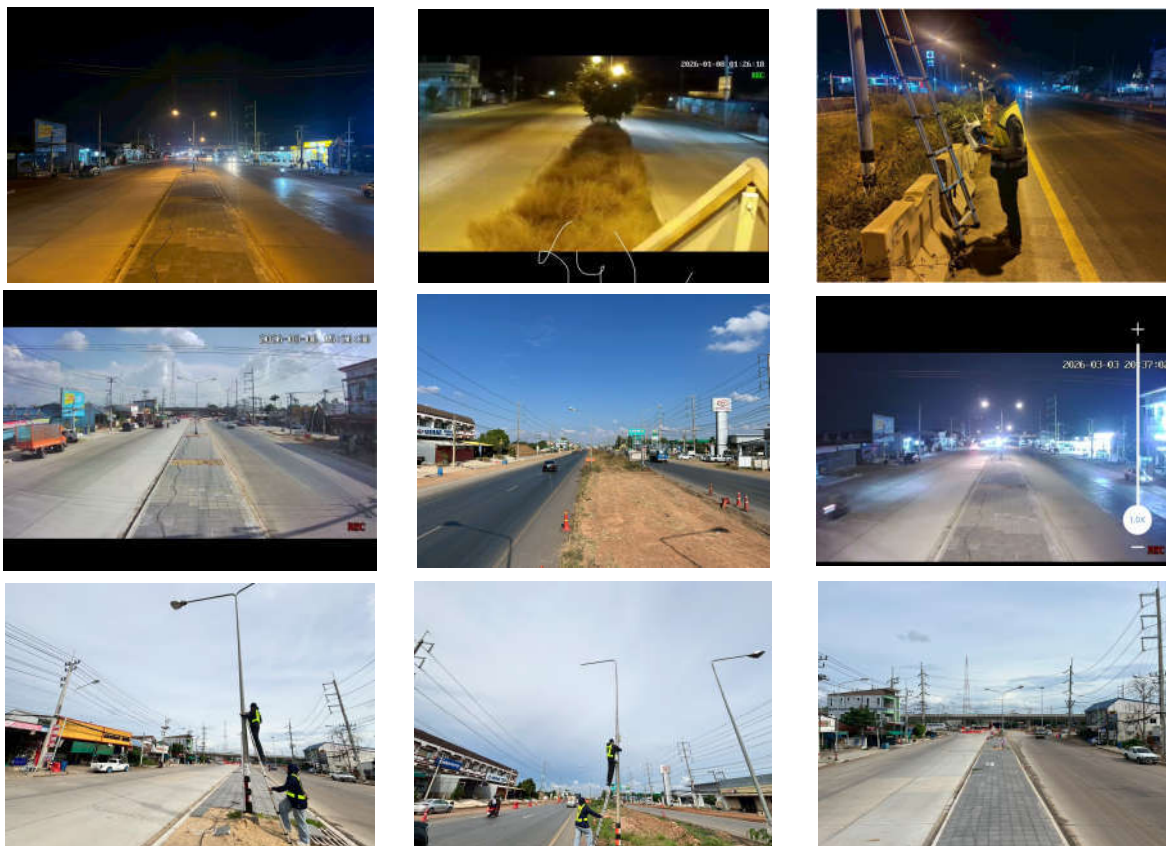


รูปที่ 4.2.5-9 แผนที่แสดงจุดสำรวจปริมาณจราจร

ตารางที่ 4.2.5-7 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณแยกโชคชัย เดือนธันวาคม 2568 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569

ลำดับที่	จุดที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)				
1	MB-1	ทางหลวงหมายเลข 24	18 ธันวาคม 2568	06.00-18.00 น.
			8 มกราคม 2569	06.00-18.00 น.
			19 กุมภาพันธ์ 2569	06.00-18.00 น.
			4 มีนาคม 2569	06.00-18.00 น.
			21 เมษายน 2569	06.00-18.00 น.
			20 พฤษภาคม 2569	06.00-18.00 น.
2	MB-2	ทางหลวงหมายเลข 224	18 ธันวาคม 2568	06.00-18.00 น.
			8 มกราคม 2569	06.00-18.00 น.
			19 กุมภาพันธ์ 2569	06.00-18.00 น.
			4 มีนาคม 2569	06.00-18.00 น.
			21 เมษายน 2569	06.00-18.00 น.
			20 พฤษภาคม 2569	06.00-18.00 น.

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569



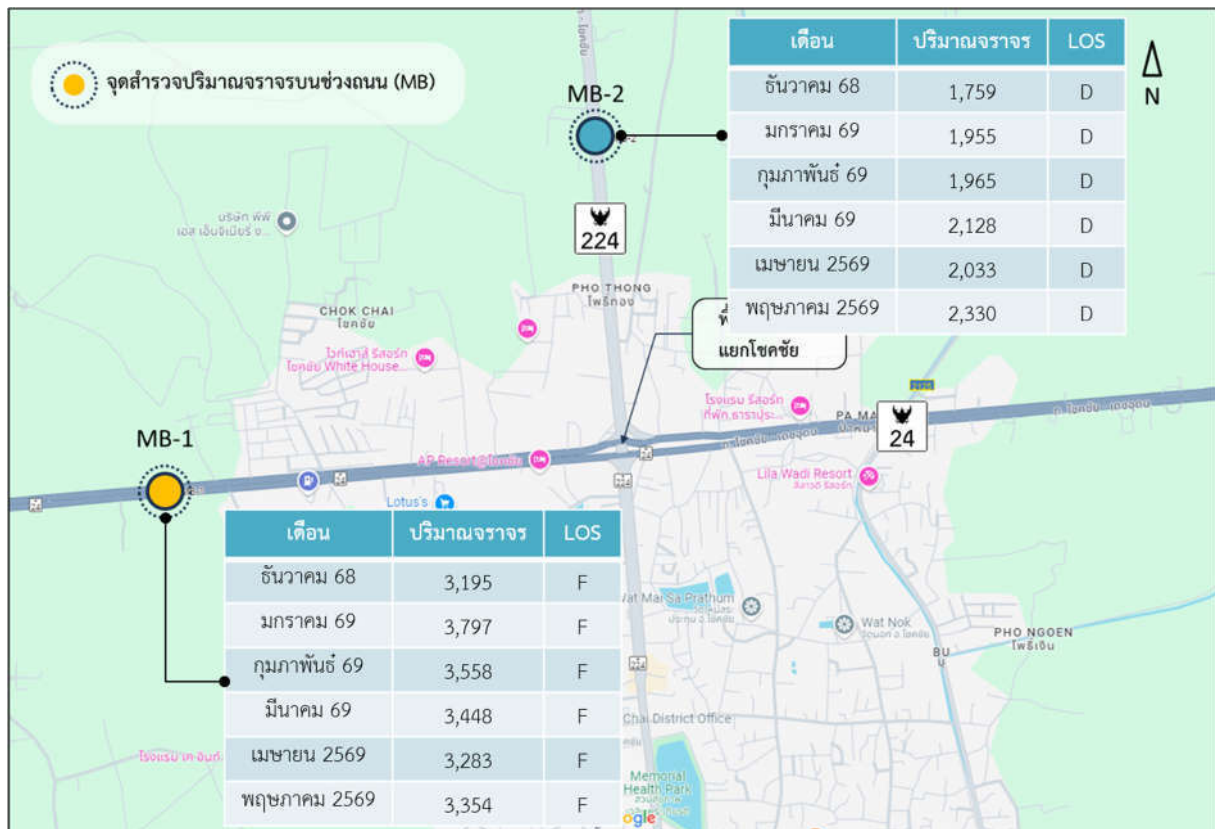
ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569

หมายเหตุ : ที่ปรึกษาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ในช่วงเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัยในการขนย้าย และเพื่อไม่กระทบกับการจราจร

รูปที่ 4.2.5-10 การสำรวจปริมาณจราจรภาคสนามด้วยการติดตั้งกล้องบันทึกวิดีโอ เดือนธันวาคม 2568 ถึง เดือนพฤษภาคม 2569

2.2.5.1 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือน ธันวาคม 2568-พฤษภาคม 2569 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 (MB-1) มีปริมาณจราจรประมาณ 3,100-3,800 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการมีค่า LOS = F เป็น สถานะการจราจรไม่คงที่ (Unstable Flow) ความเร็วยานพาหนะลดลง ส่วนทางหลวงหมายเลข 224 (MB-2) มีปริมาณจราจร ประมาณ 1,700-2,100 PCU/ชั่วโมง ผลวิเคราะห์บน ทล.224 มีค่า LOS = D เป็นกระแส จราจรใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความ ล่าช้าบริเวณช่วงถนนได้ โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังรูปที่ 4.2.5-11



รูปที่ 4.2.5-11 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (ธันวาคม 2568-พฤษภาคม 2569)

จากการวิเคราะห์สรุปข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการช่วงเดือน ธันวาคม 2568-มกราคม 2569 พบว่า ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 มีแนวโน้มการสัญจรลดลง และบนทางหลวงหมายเลข 224 มีแนวโน้มการสัญจรเพิ่มมากขึ้น อาจเพราะมีการก่อสร้างผิวจราจรแล้วเสร็จ รองรับปริมาณจราจร 3 ช่อง/ทิศทาง ซึ่งระดับการให้บริการบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 มีการลดระดับจาก LOS = F ไปเป็น LOS = D ซึ่งเป็นสภาพการจราจรสถานะคงที่เกือบเต็มค่าความจุ ของถนนแต่ยังสามารถรองรับการจราจรได้ ดังตารางที่ 4.2.5-8

ตารางที่ 4.2.5-8 แสดงสรุปผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนช่วงเดือนกันยายน 2567 ถึง
เดือนพฤษภาคม 2569 (ปริมาณจราจร : PCU/hr)

ปริมาณจราจรในแต่ละเดือน (pcu/hr)	จุดสำรวจ	
	MB-1 (ทล.24)	MB-2 (ทล.224)
กันยายน 67	1,582	2,446
ตุลาคม 67	1,790	2,225
พฤศจิกายน 67	2,009	2,306
ธันวาคม 2567	3,659	2,307
มกราคม 68	3,644	2,361
กุมภาพันธ์ 68	3,596	2,388
มีนาคม 68	3,889	2,469
เมษายน 68	3,482	2,090
พฤษภาคม 68	3,534	2,359
มิถุนายน 68	3,750	2,733
กรกฎาคม 68	3,563	2,107
สิงหาคม 68	3,613	2,012
กันยายน 68	3,573	2,366
ตุลาคม 68	3,447	2,167
พฤศจิกายน 68	3,643	2,287
ธันวาคม 2568	3,195	1,759
มกราคม 2569	3,797	1,955
กุมภาพันธ์ 2569	3,558	1,965
มีนาคม 2569	3,448	2,128
เมษายน 2569	3,283	2,033
พฤษภาคม 2569	3,354	2,330

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, กันยายน 2567 ถึง พฤษภาคม 2569

2.2.6 การจัดการจราจรระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณพื้นที่โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) เป็นรูปแบบการจัดการจราจรแบบโรตารี (Roundabout) คือ การจัดการจราจรที่รถทุกคันต้องขับวนในทิศทางตามเข็มนาฬิกา (เพื่อทดแทนทิศทางเลี้ยวขวา และทิศทางตรงระหว่างเดินทางผ่านในแนวทางหลวงหมายเลข 224) รอบเป็นวงเวียนเกาะกลางถนน ก่อนที่จะเลี้ยวเข้าสู่ถนนที่ต้องการ ได้ดำเนินการติดตั้งแผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจร ป้ายเตือนและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่ได้มาตรฐานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้เห็นเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบว่ามิจานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามิจานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

ที่ระยะ 150-200 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วป้ายเตือนทางแคบ ป้ายเตือนทางเบี่ยง และป้ายเตือนลูกศร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบว่าจะต้องขับขี่ตามความเร็วที่กำหนด และขับขี่ด้วยความระมัดระวัง

ที่บริเวณสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบและใช้ความเร็วได้ตามปกติ ดังรูปที่ 4.2.5-12 ถึงรูปที่ 4.2.5-14



ที่มา: โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (สะพานข้ามแยก) บริเวณแยกโชคชัย (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับ ทล. 224) อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา

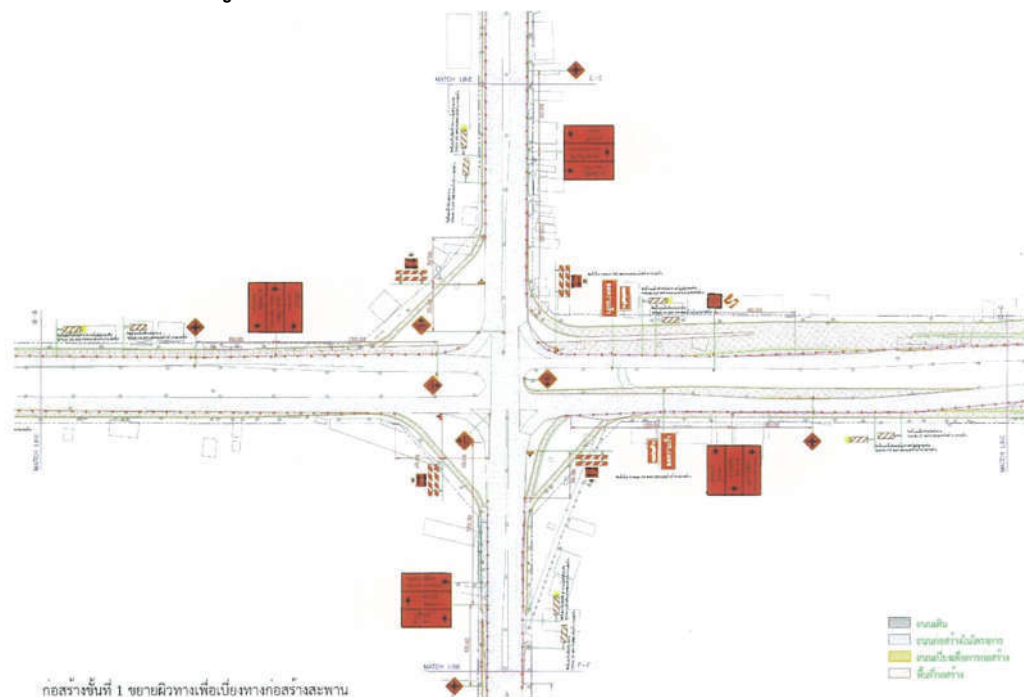
รูปที่ 4.2.5-12 แสดงตัวอย่างการจัดทำป้ายประกาศจากโครงการ

ดำเนินการจัดการจราจรแบบปิดทางแยก โดยให้กลับรถบริเวณนอกพื้นที่ก่อสร้างหลักเป็นจุดกลับรถชั่วคราวรูปแบบวงเวียน เสนอต่อแขวงทางหลวงนครราชสีมา ที่ 2 และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้รับทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

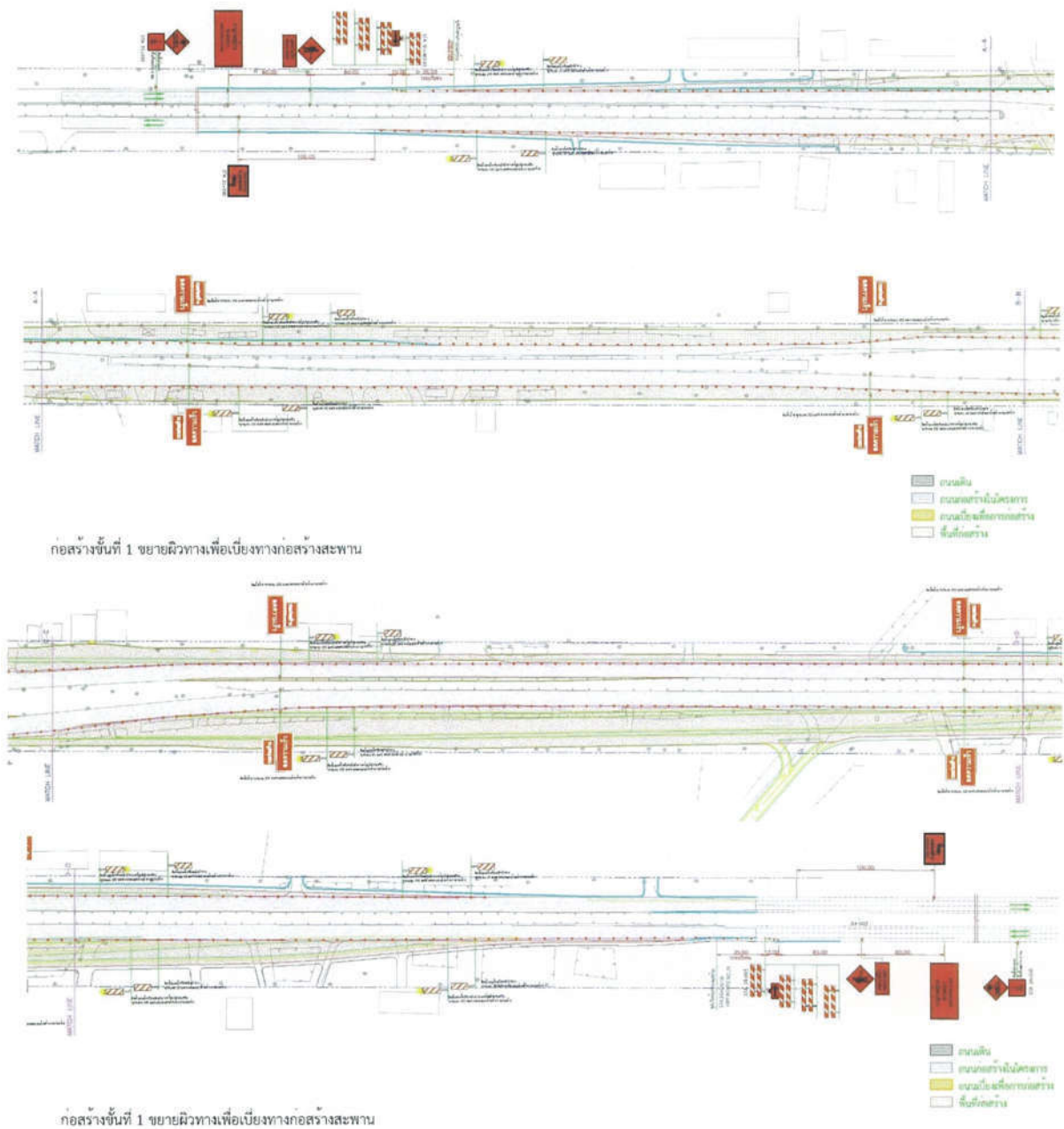


ที่มา: โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (สะพานข้ามแยก) บริเวณแยกโชคชัย (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับ ทล. 224) อ.โชคชัย
จ.นครราชสีมา

รูปที่ 4.2.5-13 แสดงการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ 4.2.5-14 แสดงตัวอย่างการจัดทำป้ายประกาศจากโครงการ



รูปที่ 4.2.5-14 (ต่อ)แสดงตัวอย่างการจัดทำป้ายประกาศจากโครงการ

การจัดการจราจรช่วงเดือน เดือนเมษายน-พฤษภาคม 2569 ทางโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างชั้นทางบริเวณใต้สะพานข้ามทางแยกเพื่อเปิดการสัญจรระหว่างทางหลวงหมายเลข 224 และบริเวณจุดกลับรถใต้สะพาน แสดงดังรูปที่ 4.2.5-15 ถึงรูปที่ 4.2.5-18



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569

รูปที่ 4.2.5-15 แผนจัดการสัญญาณระหว่างก่อสร้างบริเวณแยกโชคชัย



จุดดักถ่วงรถ กม.52+000



จุดดักถ่วงรถ กม.53+500



จุดตัดบริเวณแยกโชคชัย



ทิศทางการเดินรถบริเวณจุดตัดคลองชลประทาน

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569

รูปที่ 4.2.5-16 แสดงจุดดักถ่วงรถและทิศทางการเดินรถเพื่อรองรับการสัญจรบริเวณแยกโชคชัย



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569

รูปที่ 4.2.5-17 ทิศทางการสัญจรระหว่างก่อสร้างบริเวณแยกโชคชัย ช่วงเดือนมีนาคม 2569



ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, ธันวาคม 2568 ถึง พฤษภาคม 2569

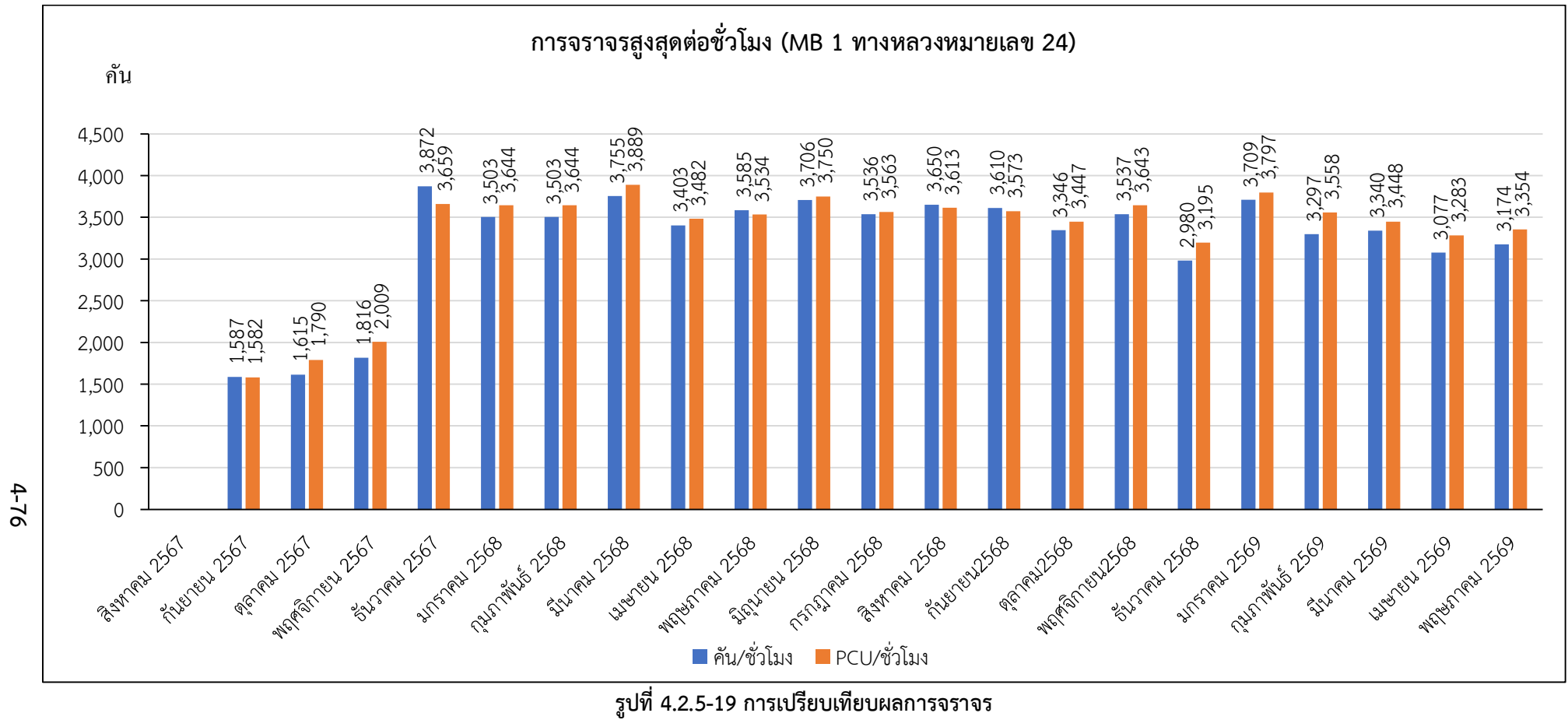
รูปที่ 4.2.5-18 การดำเนินงานก่อสร้างผิวทางเชื่อมทางหลวงบริเวณแยกโชคชัย

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

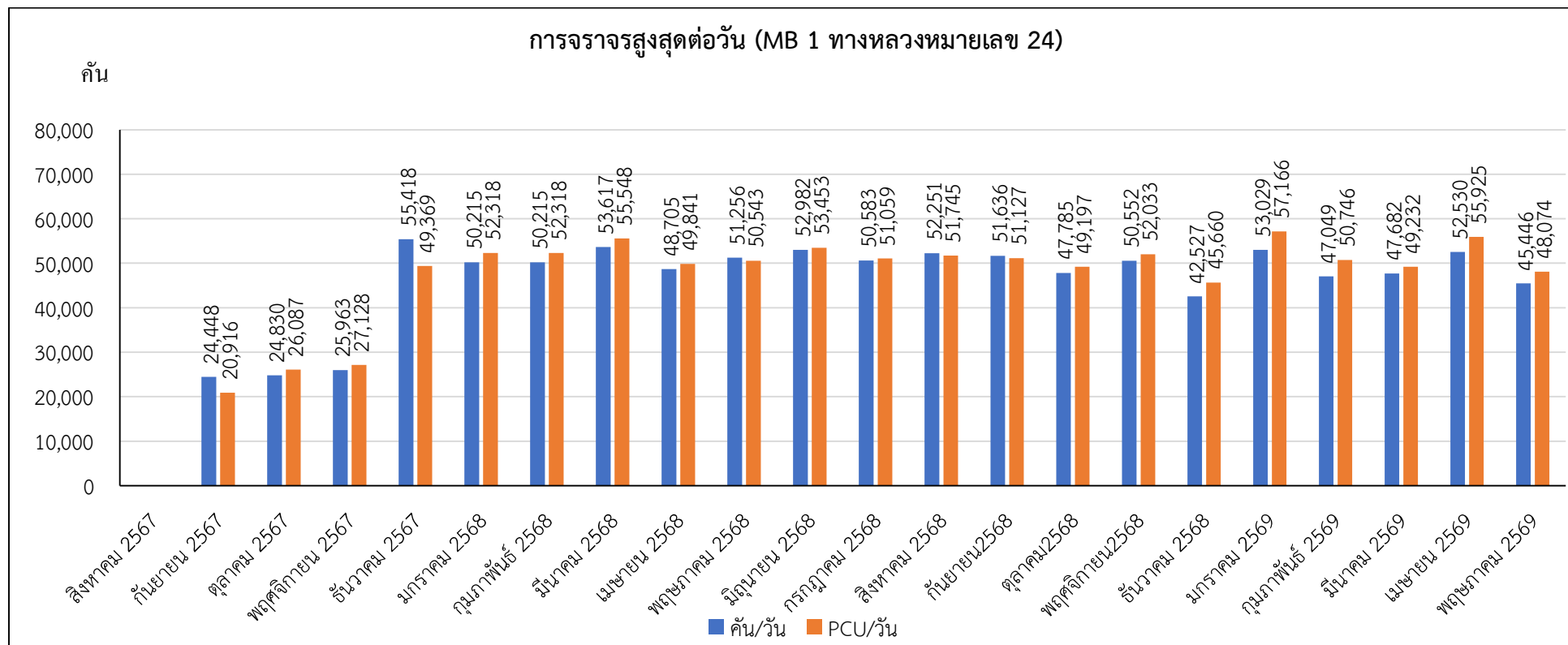
3.1 เปรียบเทียบการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงที่ผ่านมา

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 ถึงเดือนมีนาคม 2569 ได้ทำการสำรวจ 2 ตำแหน่ง ตามที่ศึกษาไว้ในรายงาน EIA พบว่า ทางหลวงหมายเลข 24 มีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง จำนวน 24,448-55,418 คัน/วัน และทางหลวงหมายเลข 224 มีปริมาณจราจรรวม 2 ทิศทาง จำนวน 21,412-50,583 คัน/วัน จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรที่สำรวจได้มีค่าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 24 ในเดือนธันวาคม 2567 เดือนมีนาคม 2568 และเดือนมกราคม 2569 เนื่องจากช่วงเวลาที่ดำเนินการสำรวจเป็นช่วงก่อนและหลังหยุดเทศกาลระยะยาว จึงมีการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว และเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชาชนเป็นจำนวนมาก และทำการเปรียบเทียบผลการศึกษาการจราจรในพื้นที่โครงการตั้งแต่เดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569 มาเปรียบเทียบเพื่อหาแนวโน้มของการจราจรที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ **ดังรูปที่ 4.2.5-19**

สำหรับสภาพผิวจราจร ไม่พบว่ามี การชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และแนวเส้นทาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง นอกจากนี้ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากการดำเนินงานของโครงการแต่อย่างใด

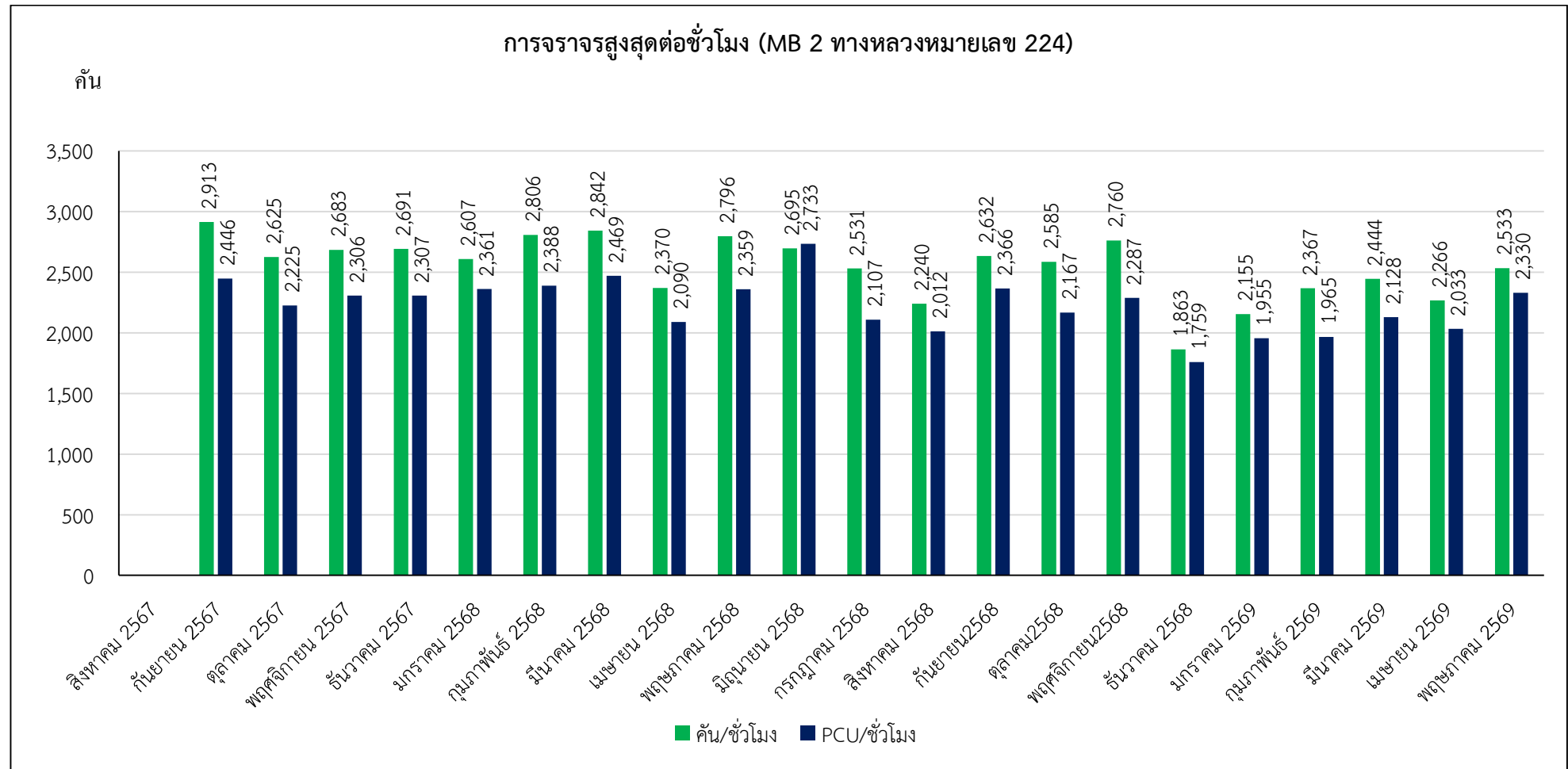


4-77

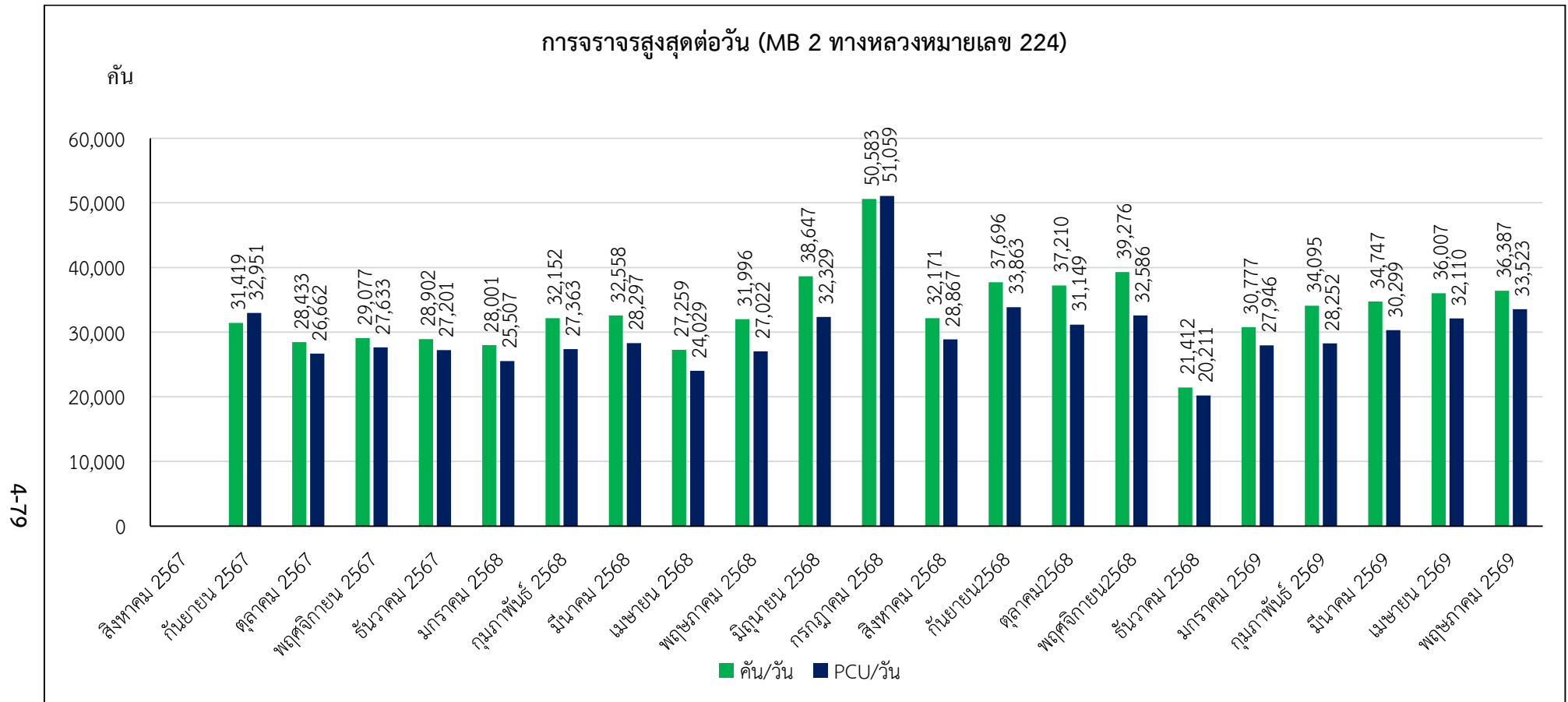


รูปที่ 4.2.5-19 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการจราจร (ต่อ)

4-78



รูปที่ 4.2.5-19 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการจราจร



รูปที่ 4.2.5-19 (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 รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งมีการใช้ระยะเวลาน้อย จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างที่มีการขนส่งชิ้นส่วนและวัสดุก่อสร้าง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนมีนาคม 2569 พบว่า ยังไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ทางโครงการมีการจัดการด้านการจราจรและแผนจราจรที่มีความเหมาะสมและตามมาตรฐาน จึงสอดคล้องกับการคาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA

เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจรในช่วงเดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569 เปรียบเทียบกับการตรวจนับปริมาณจราจรในรายงาน EIA พบว่า มีความสอดคล้องกับข้อมูลในการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคม ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า ปริมาณ PCU/ชม. ที่ตรวจนับได้มีค่าเพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์ในรายงาน EIA เนื่องจากโครงการมีการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง เช่น รถบรรทุก รถคอนกรีต เป็นต้น รวมถึงการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลเพื่อการท่องเที่ยวและเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงถือว่าข้อมูลมีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในช่วงเดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569 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 21,412-50,583 คัน/วัน

สำหรับในพื้นที่โครงการก่อสร้างที่เป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างจะมีการจราจรร่วมด้วย มีการดูแลรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในเส้นทาง ได้แก่ ป้ายบอกทางต่าง ๆ ป้ายประชาสัมพันธ์แนวกั้นเขตช่องจราจร รวมถึงระบบไฟส่องสว่าง โครงการได้มีการตรวจสอบและดูแลสภาพผิวจราจรและป้ายจราจรอยู่เป็นประจำ ซึ่งหากพบว่าผิวจราจรมีการชำรุด จะดำเนินการซ่อมแซมทันที เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโครงการ โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2569 ยังไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากโครงการ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เช่น การติดตั้งป้ายเตือน การติดตั้งไฟส่องสว่าง การจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณ เป็นต้น

4.2.6 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ก. วัตถุประสงค์

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

กับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

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

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ทำการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในช่วงที่ผ่านมา พบว่า มีผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

1.1 สภาพการระบายน้ำของโครงการ

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 24

อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) และสะพาน โดยตำแหน่งของอาคารระบายน้ำเดิมไม่มีอาคารระบายน้ำตามแนวยาว (มีการขออนุญาตวางท่อระบายน้ำบริเวณทางเชื่อมเท่านั้น)

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224

อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวยาวถนน

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 รวบรวมน้ำในแต่ละช่วงสะพานไปที่ท่อระบายน้ำตามขวางขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 จะมีการขุดเปิดเพื่อวางระบบระบายน้ำ และปรับปรุงรูปแบบรางระบายน้ำข้างทางให้เป็นระบบรางระบายน้ำตามแนวยาวของถนน (Side Drain Box Culvert 1.20m. x1.20m. with Manhole -15 m.) แสดงดังรูปที่ 4.2.6-1

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำใต้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วย ท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวยาวถนน 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 บริเวณเขตทางมีการถมที่บร่อนน้ำมีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง เนื่องจากไม่มีร่องระบายน้ำแต่การท่วมขังของน้ำเกิดขึ้นไม่นานหลังฝนตกไม่กี่ชั่วโมงจะหายไประบบระบายน้ำระดับดิน โดยสภาพทางกายภาพของบริเวณทางแยกต่างระดับแยกโชคชัย จะมีน้ำหลากมาจากทางทิศเหนือ และไหลหลากลงสู่ทางทิศใต้ข้ามทางหลวงหมายเลข 24 ฝั่งทิศตะวันออกลงมายังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ประมาณกิโลเมตรที่ 52+100 (RT) โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้างสำหรับรับน้ำในชุมชน 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 2567 ถึงเดือนกรกฎาคม 2568

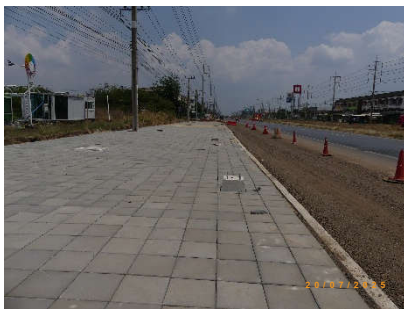
2.2 ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเดือนกรกฎาคม 2568

(1) ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ

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

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวขวางของถนน 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 อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวนานถนน 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 โดยที่การติดตั้งจะมีการติดตั้งงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เส้าไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 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 ถึง เดือนกรกฎาคม 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 รวมถึงการวางแผนการทำงานให้มีการใช้ดินให้หมดในแต่ละวันโดยไม่มีการเก็บกองดินไว้หน้างาน 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

จ. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบว่ามีน้ำท่วมขัง บริเวณพื้นที่โครงการ เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น บริเวณเขตทางมีการถมทับร่องน้ำมีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ ซึ่งมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ กิจกรรมเกิดหน้าดิน กิจกรรมการปรับถมพื้นที่ และได้มีการปรับปรุงระบบรางระบายน้ำใหม่ ส่วนในเดือนกรกฎาคม 2568 ไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบต่อระบบรางระบายน้ำในพื้นที่โครงการ

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 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย

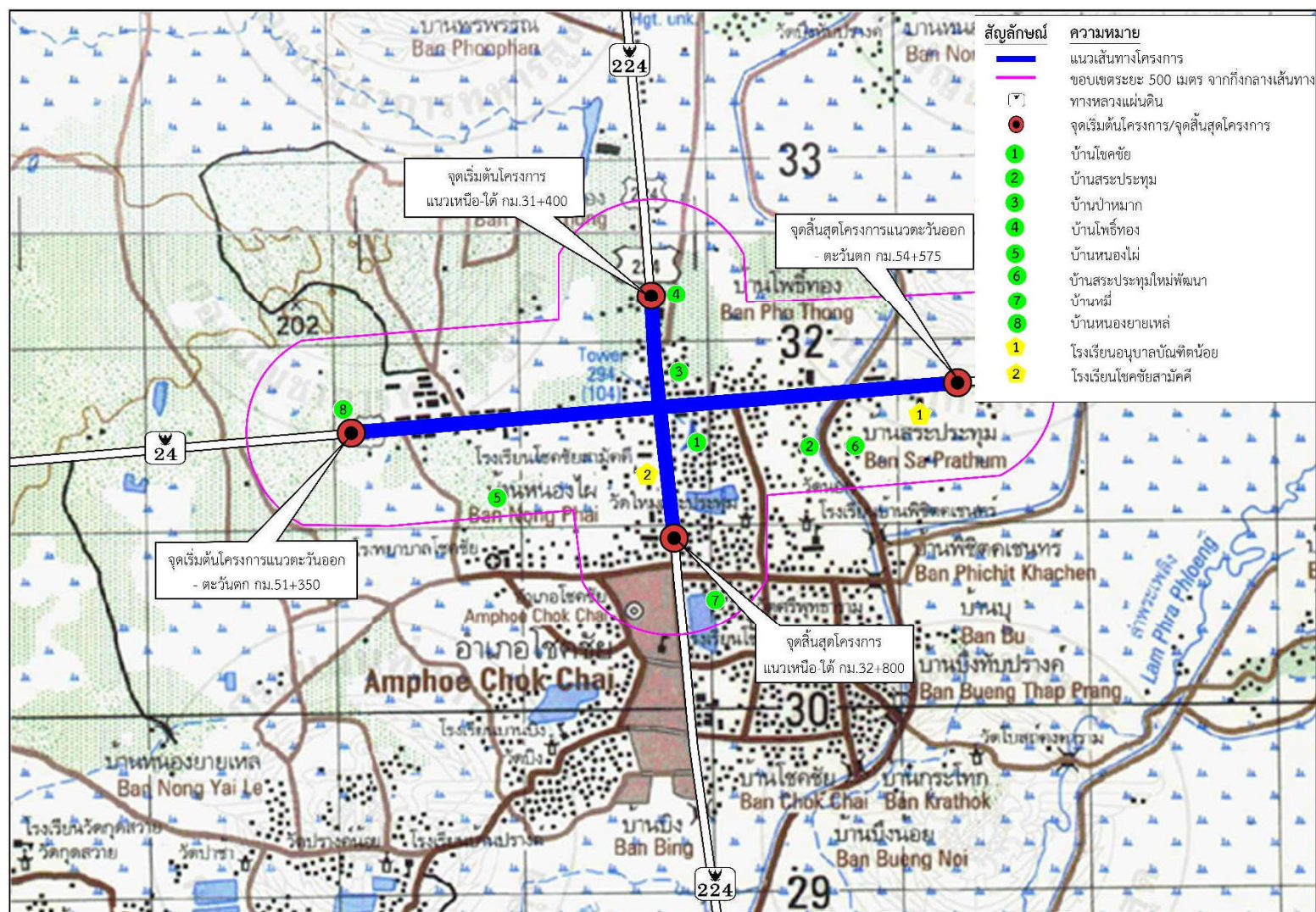
- ผู้นำชุมชน
- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
- กลุ่มสถานประกอบการ
- กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง
- กลุ่มครัวเรือน

3. นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปของตาราง 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 ชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ

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 ปราสาทสระเพรง	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 สามารถแจกแจงนับได้รวมทั้งสามารถระบุสัดส่วนของประชากรได้ 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) การจัดการขยะมูลฝอย

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) ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการกลุ่มครัวเรือนส่วนใหญ่ เห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบ ในทุกประเด็น ได้แก่ ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นอาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง (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

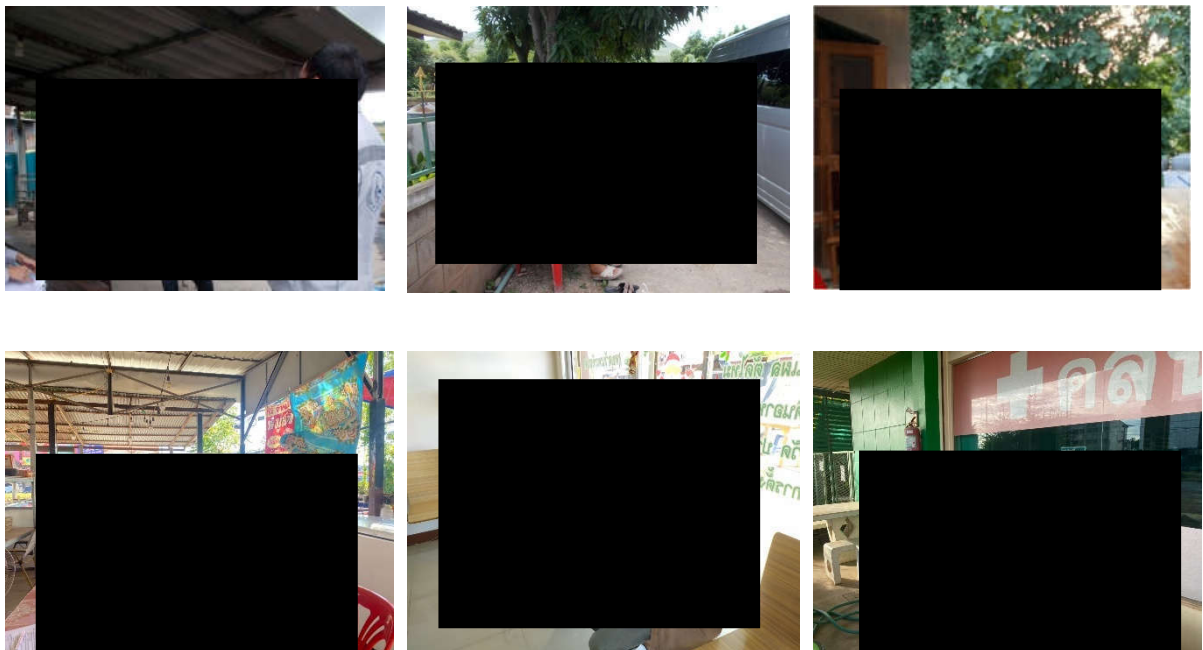


กลุ่มครัวเรือน

รูปที่ 4.2.7-2 ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567

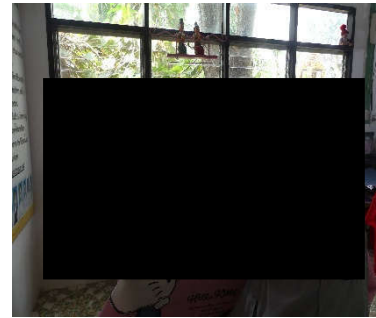
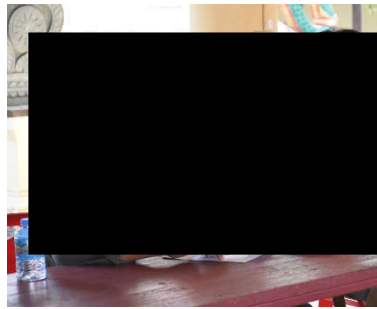
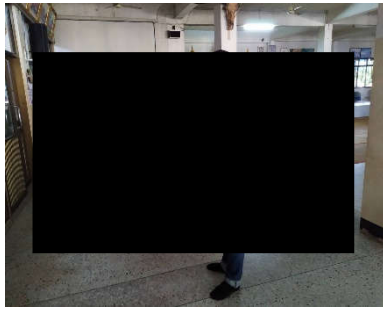


กลุ่มครัวเรือน

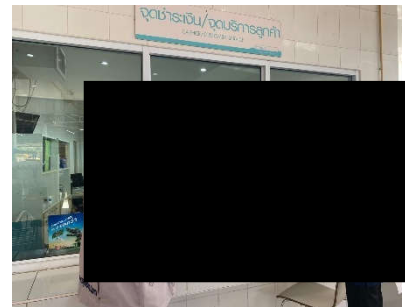
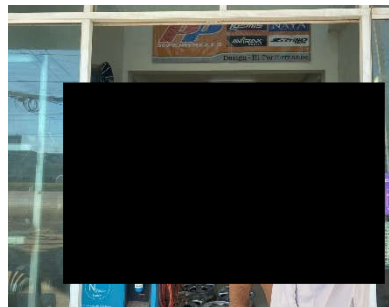
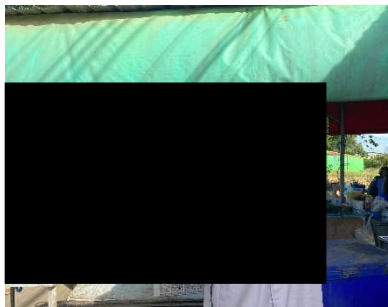


กลุ่มผู้นำชุมชน

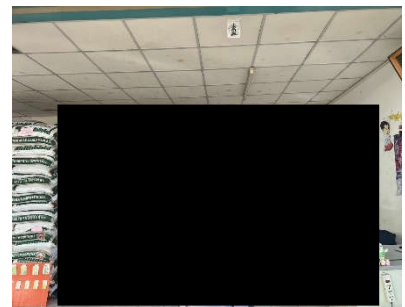
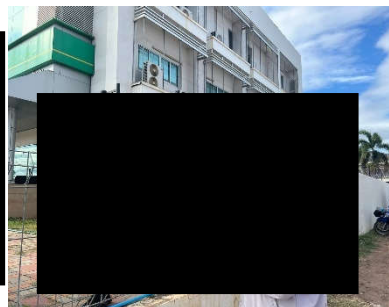
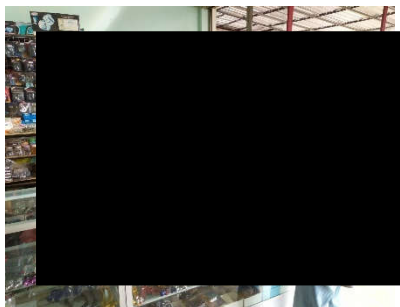
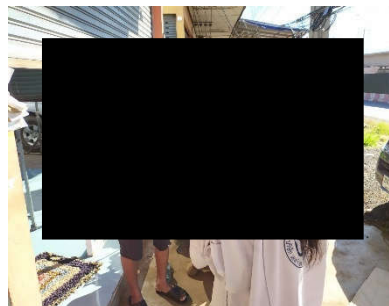
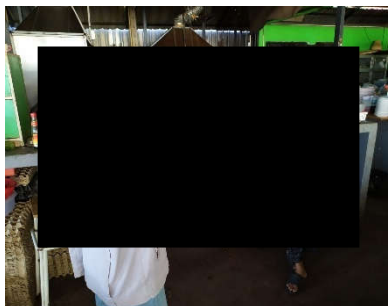
รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว



กลุ่มสถานประกอบการ



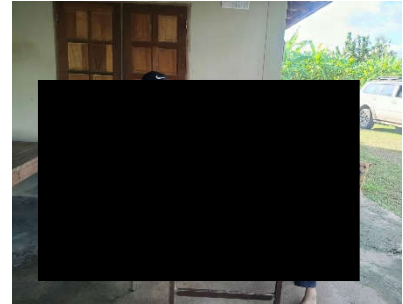
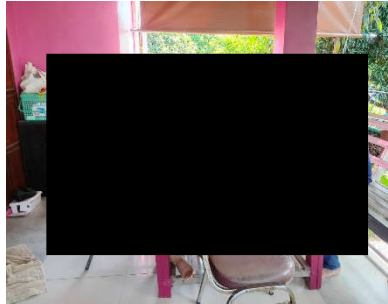
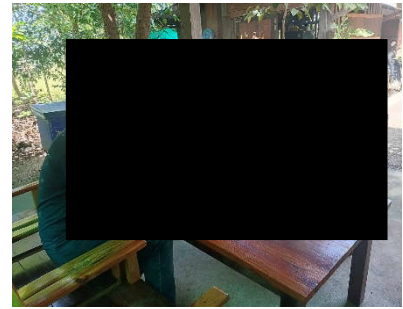
กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำให้แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567

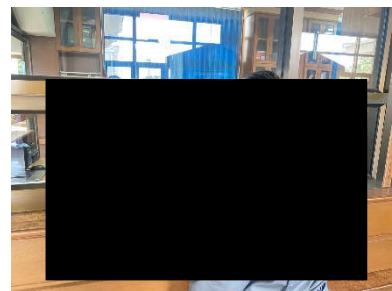
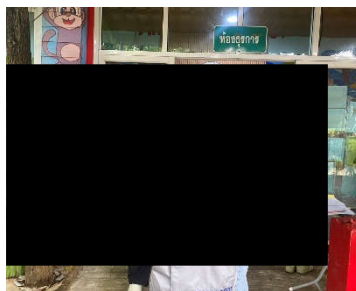
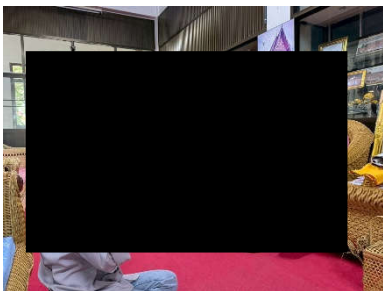


กลุ่มครัวเรือน

รูปที่ 4.2.7-3 ตัวอย่างการทำให้แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 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 4.2.7-4 ได้แก่

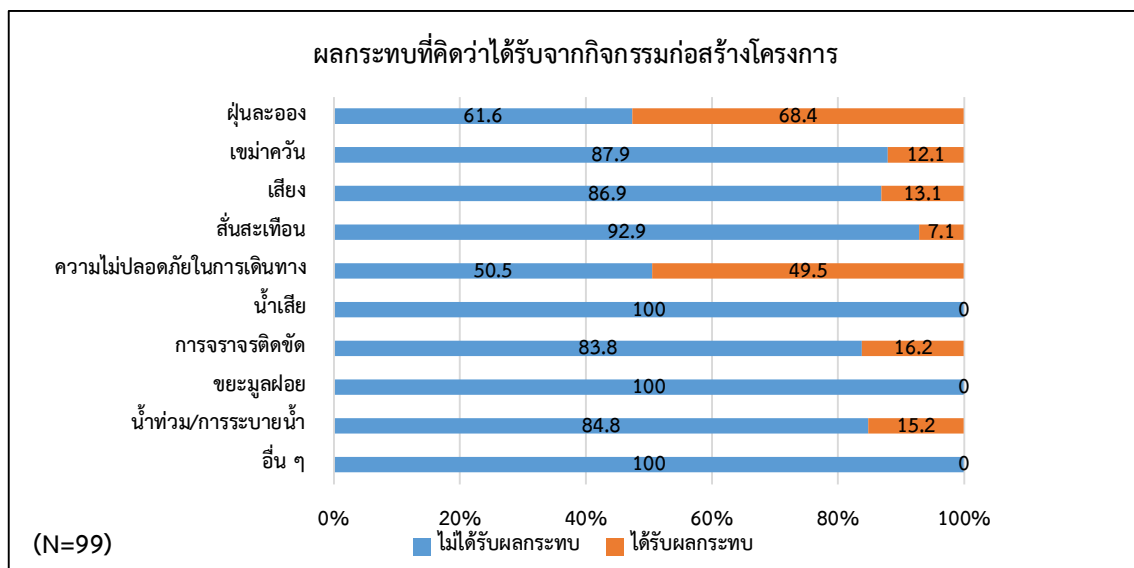
1) ปัญหาด้านฝุ่นละอองกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 68.4) โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เขม่าควันได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 12.1) โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

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) คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ

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)

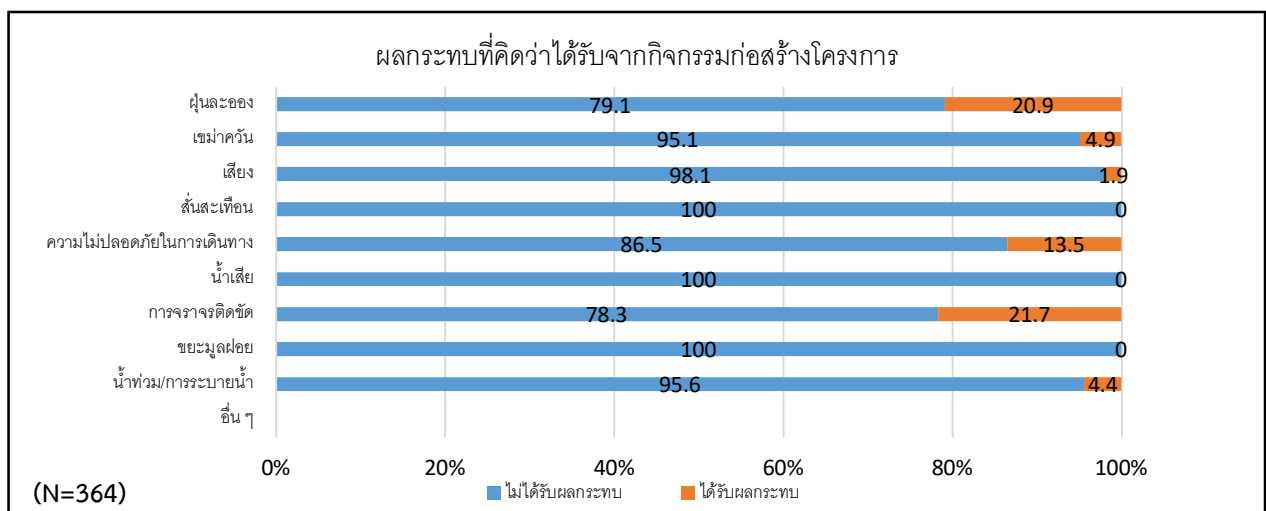
2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

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

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 5.2.7-5 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

ผู้ตอบแบบสำรวจของโครงการสำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการของกลุ่มตัวอย่างเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการ (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 ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านประธานชุมชน 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) ค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (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 5.2.7-6 ได้แก่

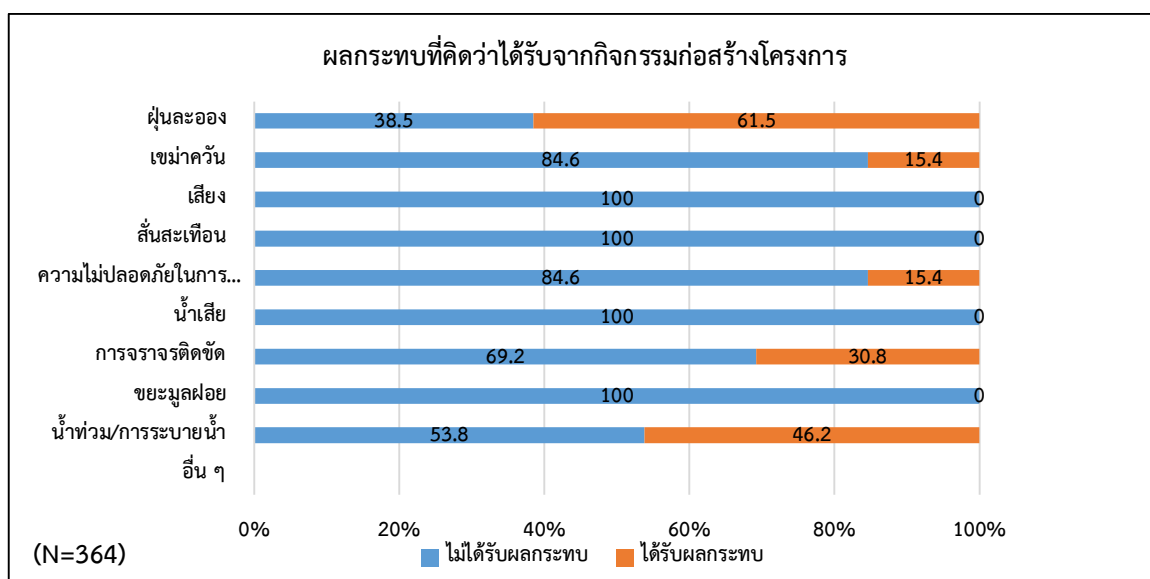
1) ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 61.5 โดยมีสาเหตุมาจากการขุดเปิดหน้าดินและการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง

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) เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา (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)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการที่ได้รับในรอบปี ปัจจุบัน พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 5.2.7-7 ได้แก่

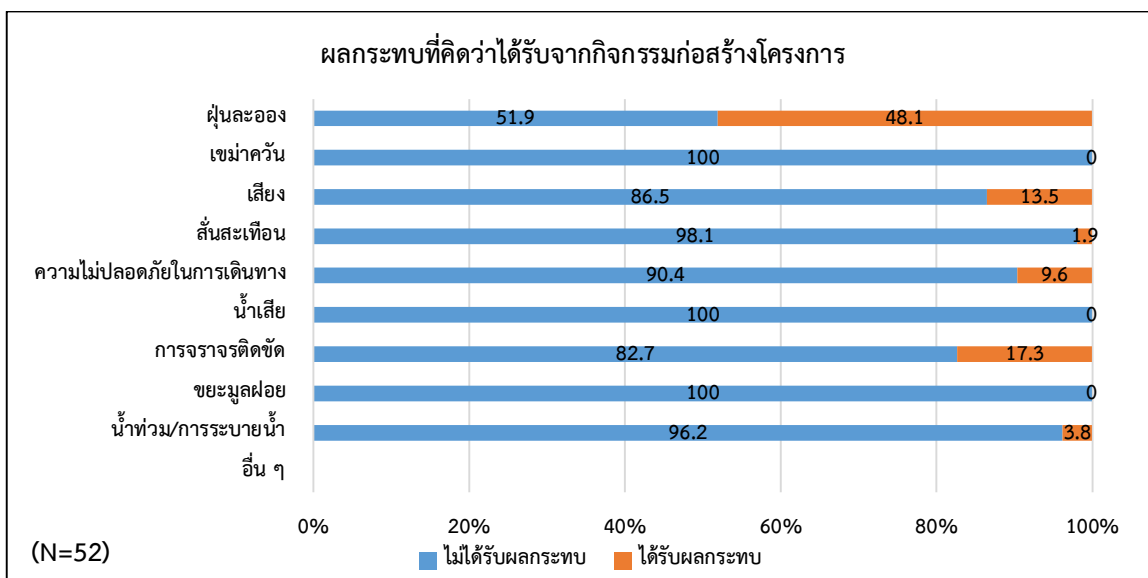
1) ปัญหาด้านฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 48.0) โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง

2) ปัญหาด้านการจราจรติดขัด (ร้อยละ 17.3) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรลดลง

3) ปัญหาด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 13.5) มีสาเหตุมาจากการเจาะเสาเข็ม และการบรรทุกวันสุดก่อสร้าง ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 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 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2567

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นายณภสินธุ์ บุญล้อม อายุ 41 ปี ตำแหน่ง นักโบราณคดีชำนาญการ กลุ่มงานอนุรักษ์โบราณสถาน ภูมิลำเนา จ.ชัยภูมิ ระยะเวลาที่ทำงาน 7 ปี	- แหล่งโบราณคดี ปรารค์ สระเพลงที่ตั้ง บ้านโนน ตะโก ตำบลโชคชัย อำเภอ โชคชัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในความดูแลของสำนัก ศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา ปัจจุบันมีผู้เข้าชมแหล่ง โบราณสถาน น้อยกว่า 10 คน/วัน	- ไม่มี -	- เคยเข้าร่วมประชุมกับ โครงการเพื่อรับทราบถึง รายละเอียดโครงการ โดย โครงการได้มีการชี้แจง มาตรการต่างๆ ที่คาดว่าจะ ช่วยลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณสถานได้	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ส่งผล กระทบต่อแหล่งโบราณสถาน	- ไม่มี
พระครูพิทักษ์ประทุมมาร อายุ 51 ปี อายุทางธรรม 21 พรรษา ตำแหน่งเจ้าอาวาส และเจ้าคณะ อำเภอโชคชัย ภูมิลำเนา จ.บุรีรัมย์ ระยะเวลาที่จำวัด 21 พรรษา	- วัดใหม่สระประทุมเป็นวันที่ ตั้งอยู่ใจกลาง อ.โชคชัย เป็นศาสนสถานที่เราเคารพนับ ถือของคนในชุมชนหลาย ตำบล และเป็นสถานที่ ประกอบพิธีกรรมทาง ศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มีภิกษุ สามเณร ชี และผู้ปฏิบัติธรรมรวมแล้ว 27 ราย และมีพุทธศาสนิกชน เข้ามาทำกิจกรรมทางศาสนา วันละ 50-100 คน/วัน	- การจราจรติดขัด เนื่องจากในตัวเมือง อ.โชคชัย มีถนนที่แคบ ทำให้พุทธศาสนิกชน เดินทางมาประกอบ พิธีกรรมลำบาก	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการจากผู้นำ ชุมชน ประธานชุมชน เกี่ยวกับการก่อสร้าง โครงการ และเจ้าหน้าที่จาก กรมทางหลวงที่เข้ามา ปฏิบัติธรรม นำข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมา แจ้ง ทำให้ทราบว่าในแต่ละ วันจะมีกิจกรรมก่อสร้าง อะไรบ้าง	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง	- ไม่มี

4-111

ตารางที่ 4.2.7-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2567

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำพาพิจารณาการดำเนินการ
นางรัชณี ลีลาณก อายุ 48 ปี ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 23 ปี	- โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2545 รับรองโดยมี สำนักงานคณะกรรมการศึกษา เอกชนกระทรวงศึกษาธิการ มี การเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้น อนุบาลถึงมัธยมศึกษาปีที่ 3	- ไม่มี -	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่จากอบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมีความเพียงพอ	- มีข้อห่วงกังวลเรื่องการเปิดหน้า ดินจะทำให้สูญเสียร่มไม้ที่เคยมี อยู่บริเวณหน้าโรงเรียน ส่งผล กระทบด้านทัศนียภาพ และ ความร่มรื่น - ห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละอองที่เกิด จากกิจกรรมก่อสร้างส่งผล กระทบต่อสุขภาพของเด็ก - เสนอแนะให้มีสะพานลอย บริเวณหน้าโรงเรียน	- โครงการมีการปฏิบัติ ตามมาตรการ โดยมีการ ฉีดพรมน้ำ อย่างน้อย วันละ 2 ครั้ง และมีการ ใช้ผ้าใบปิดคลุมท้าย รถบรรทุก จากการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่า อยู่ในเกณฑ์ที่ มาตรฐานกำหนด
นางแฉล้ม พิมกระโทก อายุ 60 ปี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร วิชาการ ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 35 ปี	- โรงเรียนโชคชัยสามัคคี อยู่ใน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามัธยมศึกษา นครราชสีมา เปิดสอนระดับ มัธยมศึกษาตอนต้นและ มัธยมศึกษาตอนปลาย	- อุบัติเหตุและความไม่ ปลอดภัย เนื่องจาก สภาพเดิมเป็นทางม้า ลายไม่มีสะพานลอย มักเกิดเหตุการณ์เด็ก นักเรียนข้ามถนนอยู่ บ่อยครั้ง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่จากอบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมีความเพียงพอ	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง - มีข้อเสนอแนะขอให้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม โดยเร็ว เนื่องจากทางโรงเรียน ต้องการให้เกิดความปลอดภัย ของเด็กนักเรียนและผู้ปกครอง ในการเดินทางมายังสถานศึกษา	- โครงการจะมีการ ก่อสร้างสะพานลอย คนเดินข้าม ทางหลวง หมายเลข 224 กม. 53+453.500 บริเวณ หน้าโรงเรียนโชคชัย สามัคคีสามัคคี ปัจจุบัน มีการก่อสร้างสะพานลอย เสร็จเรียบร้อยแล้ว

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 2 เดือนพฤศจิกายน 2568

2.2.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-50 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

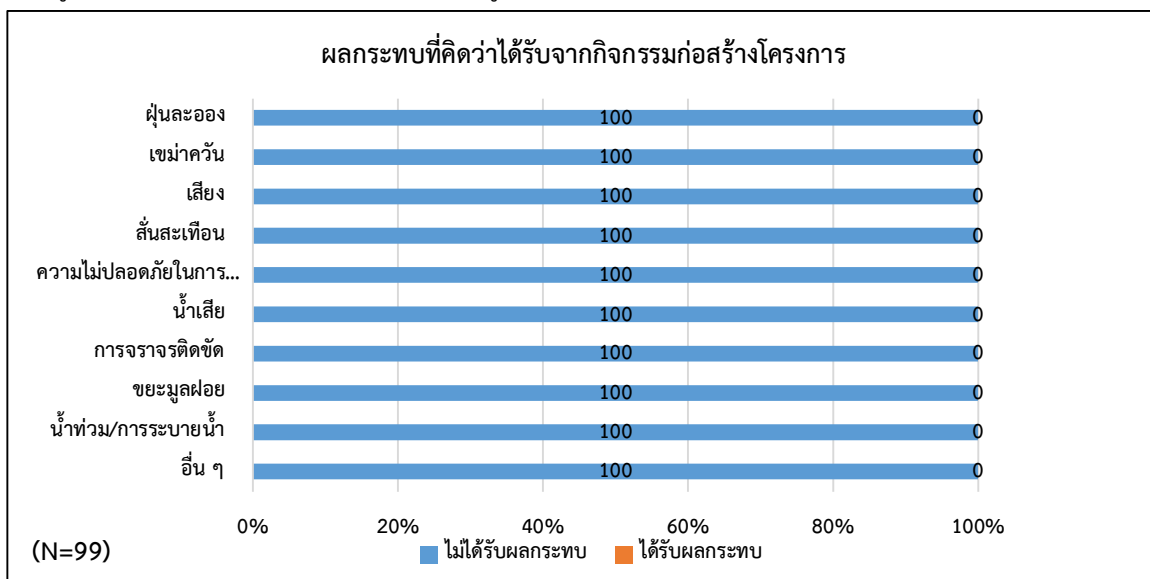
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 2 ตำบล 6 หมู่บ้าน (ยกเว้นหมู่ 13 บ้านหนองไผ่ และหมู่ 12 บ้านหมี่ ที่พบว่าไม่ได้มีบ้านประชิดเขตทางในระยะ 0-50 เมตร) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 99 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 41.4) และเพศหญิง (ร้อยละ 58.6) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 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)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 33.3) และฝุ่นละออง (ร้อยละ 7.1) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-8



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) เสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.3) ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ (ร้อยละ 6.3) และ ส่วนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 31.3) มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.2.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น

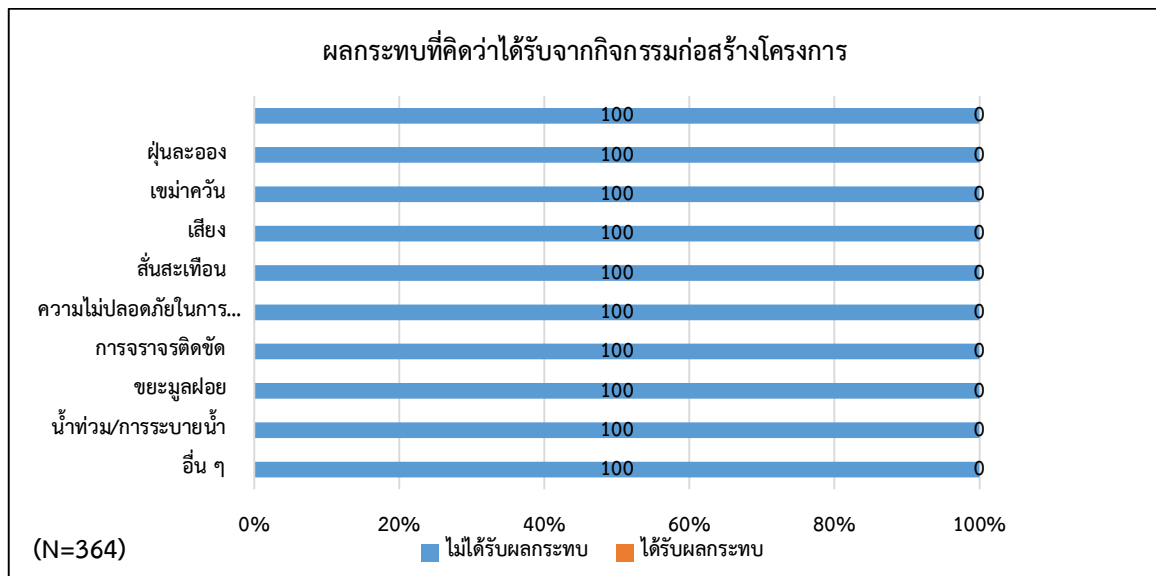
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 ตำบล 8 หมู่บ้าน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 364 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชาย (ร้อยละ 46.7) และเพศหญิง (ร้อยละ 53.3) กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (ร้อยละ 5.8) ช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 16.2) ช่วงอายุ 41-50 ปี (ร้อยละ 16.2) ช่วงอายุ 51-60 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)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจได้รับผลกระทบ ได้แก่ เสียง (ร้อยละ 20.3) และฝุ่นละออง ร้อยละ 4.9) ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-9



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) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกรู้ว่าโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น

5) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการประชาชนให้ความคิดเห็นที่ได้รับผลดีในเรื่องความสะดวกสบายในการเดินทาง (ร้อยละ 29.7) เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 18.0) มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 15.7) ช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (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

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชนในเขตปกครองที่มีการก่อสร้างโครงการโดยทำการเก็บตัวอย่างทั้งหมด 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 แบ่งเป็น ค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 30.8) ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 7.7) พนักงานเอกชนและลูกจ้าง (ร้อยละ 7.7) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 23.1) และเกษตรกร (ร้อยละ 30.8)

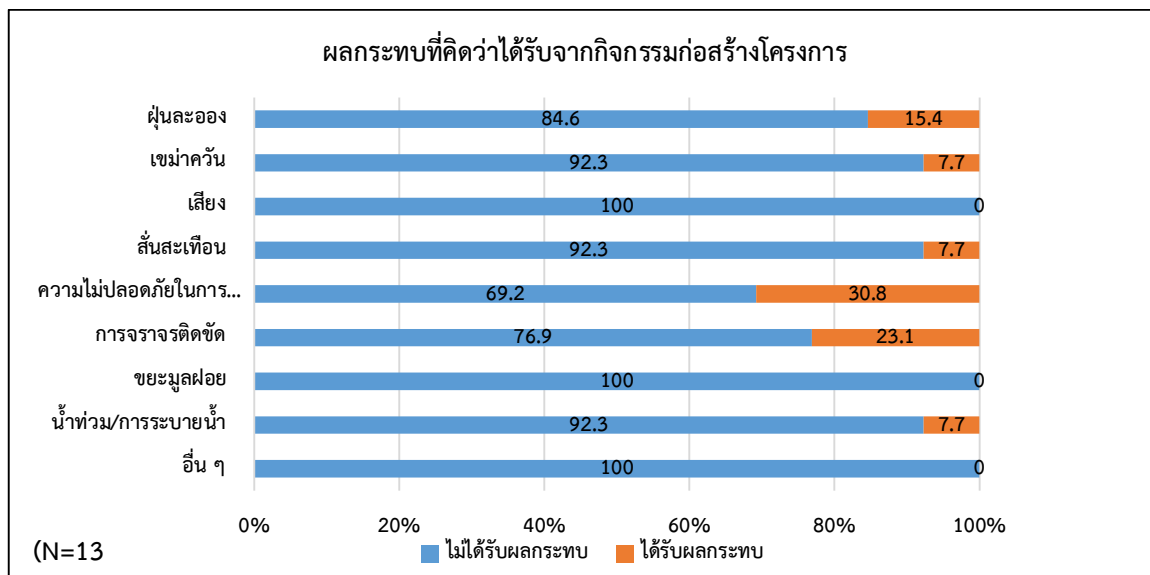
ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อระบบการคมนาคม ไฟฟ้าส่องสว่างริมถนน ประปา การจัดการขยะและการจัดการน้ำเสีย

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 4.2.7-10



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) ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (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)

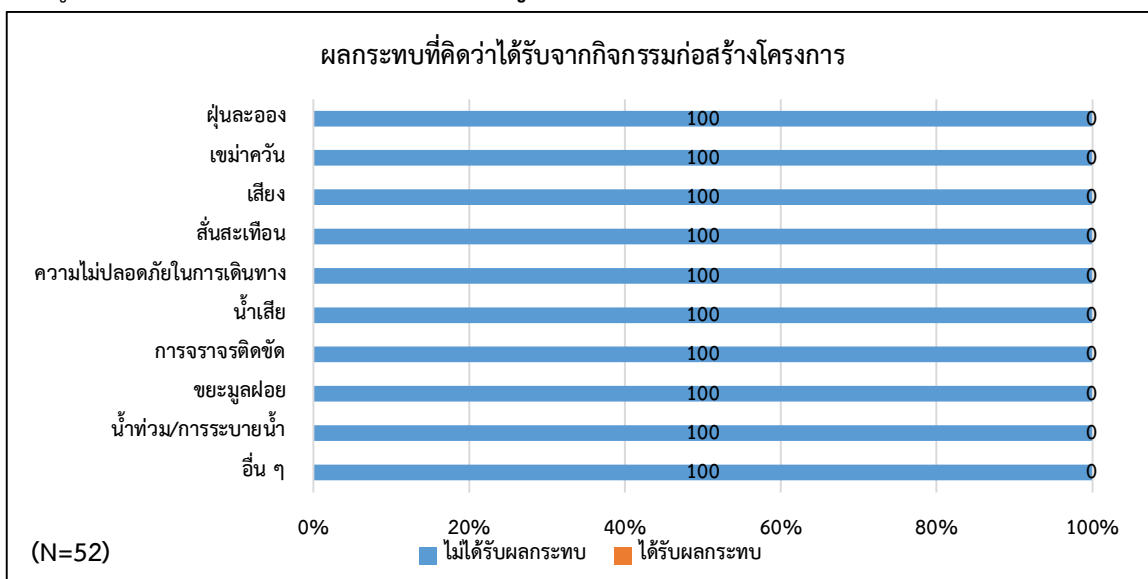
สถานประกอบการด้านที่ปรึกษาด้านกฎหมาย (ร้อยละ 1.9)

2) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

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

3) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในรอบปีปัจจุบันพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจไม่ได้ได้รับผลกระทบ ดังรูปที่ 4.2.7-11



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 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2568

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นายณภสินธุ์ บุญล้อม อายุ 41 ปี ตำแหน่ง นักโบราณคดีชำนาญการ กลุ่มงานอนุรักษ์โบราณสถาน ภูมิลำเนา จ.ชัยภูมิ ระยะเวลาที่ทำงาน 8 ปี	- แหล่งโบราณคดี ปรางค์ สระเพลงที่ตั้ง บ้านโนน ตะโก ตำบลโชคชัย อำเภอ โชคชัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในความดูแลของสำนัก ศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา ปัจจุบันมีผู้เข้าชมแหล่ง โบราณสถาน น้อยกว่า 10 คน/วัน	- ไม่มี -	- เคยเข้าร่วมประชุมกับ โครงการเพื่อรับทราบถึง รายละเอียดโครงการ โดย โครงการได้มีการชี้แจง มาตรการต่างๆ ที่คาดว่าจะ ช่วยลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณสถานได้	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ส่งผล กระทบต่อแหล่งโบราณสถาน	- ไม่มี
พระครูพิทักษ์ประทุมมาร อายุ 62 ปี อายุทางธรรม 39 พรรษา ตำแหน่งเจ้าอาวาส และเจ้าคณะ อำเภอโชคชัย ภูมิลำเนา จ.บุรีรัมย์ ระยะเวลาที่จำวัด 39 พรรษา	- วัดใหม่สระประทุมเป็นวันที่ ตั้งอยู่ใจกลาง อ.โชคชัย เป็นศาสนสถานที่เคารพนับ ถือของคนในชุมชนหลาย ตำบล และเป็นสถานที่ ประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มี ภิกษุ สามเณร ชี และผู้ปฏิบัติ ธรรมรวมแล้ว 27 ราย และมี พุทธศาสนิกชนเข้ามาทำ กิจกรรมทางศาสนาวันละ 50-100 คน/วัน	- ความไม่ปลอดภัยและ อุบัติเหตุในการเดินทาง เนื่องจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง และการจราจร ติดขัดเนื่องช่องจราจร ลดลงจากการก่อสร้าง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการจาก เจ้าหน้าที่ของรัฐเกี่ยวกับการ ก่อสร้างโครงการ นำข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมา แจ้ง ทำให้ทราบว่าในแต่ละ วันจะมีกิจกรรมก่อสร้าง อะไรบ้าง	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง	- ไม่มี

ตารางที่ 4.2.7-5 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ เดือนพฤศจิกายน 2568

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	โครงการนำมาพิจารณาการดำเนินการ
นางรัชณี ลีลาภานก อายุ 55 ปี ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ภูมิสำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 22 ปี	- โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2545 รับรองโดยมี สำนักงานคณะกรรมการการศึกษา เอกชนกระทรวง ศึกษาธิการ มี การเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้น อนุบาลถึงมัธยมศึกษาปีที่ 3	- ฝุ่นละออง/มลพิษ อากาศและเสียงดัง เนื่องจากการจราจร	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ ปรึกษา ซึ่งข้อมูลมีความ เพียงพอ	- ห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละอองที่เกิด จากกิจกรรมก่อสร้างส่งผล กระทบต่อสุขภาพของเด็ก	- โครงการมีการปฏิบัติ ตามมาตรการ โดยมี การฉีดพรมน้ำ อย่าง น้อยวันละ 2 ครั้ง และ มีการใช้ผ้าใบปิดคลุม ท้ายรถบรรทุก
นางจิตรลดา เอี่ยมกลาง อายุ 58 ปี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร วิชาการ ภูมิสำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 34 ปี	- โรงเรียนโชคชัยสามัคคี อยู่ ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามัธยมศึกษา นครราชสีมา เปิดสอน ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลาย	- อุบัติเหตุและความไม่ ปลอดภัย เนื่องจาก สภาพเดิมเป็นทางม้า ลายไม่มีสะพานลอย มักเกิดเหตุรถชนเด็ก นักเรียนข้ามถนนอยู่ บ่อยครั้ง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่จากอบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมีความเพียงพอ	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง - มีข้อเสนอแนะขอให้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม โดยเร็ว เนื่องจากทางโรงเรียน ต้องการให้เกิดความปลอดภัย ของเด็กนักเรียนและผู้ปกครอง ในการเดินทางมายังสถานศึกษา	- โครงการมีการ ก่อสร้างสะพานลอย คนเดินข้ามทางหลวง หมายเลข 224 กม. 53+453.500 บริเวณ หน้าโรงเรียนโชคชัย สามัคคี ปัจจุบันมีการ ก่อสร้างสะพานลอย เสร็จเรียบร้อยแล้ว

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 ซึ่งผลกระทบดังกล่าวไม่ได้สูงขึ้นจากในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากในช่วงก่อสร้างปริมาณการจราจรไม่มีการสะสมจนเกิดรถติดบนแนวเส้นทาง จึงทำให้มีความคิดเห็นเห็นว่า ฝุ่นละออง และเสียงดัง เพิ่มขึ้นจากเดิมเพียงเล็กน้อย

3) กลุ่มผู้นำชุมชน

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

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนในเดือนพฤศจิกายน 2567 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น และช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนในช่วงที่ผ่านมา

4) กลุ่มสถานประกอบการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการ พบว่า มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา เศรษฐกิจดีขึ้นชุมชนได้รับการพัฒนา สาธารณูปโภค และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในเดือนพฤศจิกายน 2566 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้นและช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนา ด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการในช่วงที่ผ่านมา

5) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวจากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พบว่า มีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เช่น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา เศรษฐกิจดีขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภค และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนผลกระทบเมื่อเปิดใช้เส้นทาง ได้แก่ ปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่นฝุ่นละอองเสียงดังเพิ่มขึ้นจากการเปิดดำเนินการ

สำหรับในช่วงเปิดใช้เส้นทางในระยะดำเนินการได้มีการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในเดือนพฤศจิกายน 2566 ซึ่ง พบว่า การเปิดใช้เส้นทางช่วยทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความสะดวกสบายในการเดินทาง มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้นและช่วยให้ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในช่วงที่ผ่านมา

3.2 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า มีการคาดการณ์ไว้ ดังนี้

- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

กิจกรรมการปรับปรุงขยายช่องจราจร และงานโครงสร้างสะพาน ในระหว่างที่มีการเปิดพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจมีการกีดขวางหรือมีเครื่องจักรกลขวางทางเข้าออกเส้นทางคมนาคมของคนในชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้การเดินทางไป-มา หาสู้กันระหว่างภายในชุมชนไม่สะดวก 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 โดยส่วนใหญ่ทราบและ

รับรู้เกี่ยวกับกับโครงการมาก่อน ซึ่งการพัฒนาโครงการจะต้องมีการรื้อย้ายร้านค้าทั้ง 10 ร้านดังกล่าว ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นเพียงร้านค้าเท่านั้นไม่ได้เป็นที่อยู่อาศัย ส่วนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา ได้แก่ งานดิน งานผิวทางและชั้นทางกิจกรรม รวมทั้งงานขนย้าย อาจจำเป็นต้องปิดกั้นช่องจราจรบางช่องทาง ส่งผลทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทาง อาจส่งผลให้การเดินทางไปมาหาสู่กันน้อยลง แต่เนื่องจากการเดินทางเพื่อจำหน่ายซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในชุมชน 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 อยู่ในระหว่าง 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 ปี ครั้ง หรือ 600 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 20 วัน) ซึ่งเป็นผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจในภาพรวมคิดเป็นมูลค่า 75 ล้านบาท (คำนวณจากอัตราค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือเฉลี่ยที่ 500 บาท/วัน, กระทบแรงงาน) และในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจะช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชนระดับหนึ่ง จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ และสอดคล้องกับผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2568 ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการจ้างแรงงานท้องถิ่นจะช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน

จำนวนเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของชุมชนและท้องถิ่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างของโครงการ 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 และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมพบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลให้ เศรษฐกิจในชุมชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 50) จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในทางบวกระดับต่ำ 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

ง. สรุปผลการศึกษา

ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ ในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนพฤศจิกายน 2568 พบว่ามีข้อห่วงกังวลในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งโครงการได้มีการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ และทางที่ปรึกษาได้มีการลงพื้นที่ เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2569 เพื่อไปชี้แจงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับทางกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มสถานประกอบการ กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร และกลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร ที่ยังมีข้อห่วงกังวล และทำความเข้าใจถึงการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ ดังตารางที่ 4.2.7-6 พบว่าพื้นที่อ่อนไหวทั้ง ผู้นำชุมชน สถานประกอบการ กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร และกลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 รับทราบข้อมูลครบถ้วนและไม่มีความห่วงกังวลต่อโครงการอีก

ตารางที่ 4.2.7-6 สรุปประเด็นที่มีข้อห่วงกังวล

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบ / เหตุผลสนับสนุน	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
ข้อห่วงกังวลผลกระทบสิ่งแวดล้อมกลุ่มครัวเรือน ระยะ 0-50 เมตร มีข้อห่วงกังวล ด้านฝุ่นละออง, เขม่า/ควัน, เสียง, ความสั่นสะเทือน, ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง, น้ำท่วมและการระบายน้ำ และการจราจรติดขัด ส่วนระยะ 51-500 เมตร มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียง, 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	- ด้านฝุ่นละออง และเขม่าควัน โครงการมีการฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายรถบรรทุกเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่ที่ทำการก่อสร้างและบดอัดดินพื้นที่ รวมถึงมีการกำหนดความเร็วของรถบรรทุก และติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อรถบรรทุก และยังมีการตรวจสอบเครื่องจักรก่อนใช้งานเป็นประจำ - ด้านเสียง กำหนดให้มีการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-17.00 น.) และมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายกำหนดเพื่อไม่ให้รบกวนประชาชนในพื้นที่โดยรอบ - ด้านความสั่นสะเทือน โครงการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้นและมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ และมีการกำหนดความเร็วของรถบรรทุก รวมถึงมีการซ่อมแซมปรับปรุงผิวจราจรให้เรียบอยู่เสมอ - ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและป้ายกำหนดความเร็ว รวมถึงมีการกันเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีการติดตั้งหลอดไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณรถบรรทุกเข้า-ออกเป็นประจำ รวมถึงมีการจัดทำแผนการจัดการจราจร - ด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ โครงการมีการวางระบบรางระบายน้ำในช่วงฤดูแล้งและมีการตรวจสอบรางระบายเป็นประจำ หากพบมีการทับถมของตะกอน เศษใบไม้ จะดำเนินการ ขุดลอก หรือกำจัดออกทันที	- เทศบาลโชคชัย ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละออง ด้านเขม่า/ควัน ด้านความสั่นสะเทือน ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการจราจรติดขัด และด้านการระบายน้ำ - องค์การบริหารส่วนตำบลโชคชัย ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละออง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง และด้านการจราจรติดขัด - องค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลา ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านความปลอดภัยในการเดินทาง และด้านการจราจรติดขัด - โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละออง - กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร และ 51-500 เมตร ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละออง ด้านเขม่า/ควัน ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ และด้านการจราจรติดขัด

ตารางที่ 4.2.7-6 (ต่อ) สรุปประเด็นที่มีข้อห่วงกังวล

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบ / เหตุผลสนับสนุน	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว - มีข้อห่วงเรื่องฝุ่นละออง, การจราจรติดขัด และความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มสถานประกอบการ มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละออง, เสียง, ความสั่นสะเทือน, ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง, น้ำท่วมและการระบายน้ำ และการจราจรติดขัด	- ด้านการจราจรติดขัด โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดทำแผนการจัดจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับกิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง	- กลุ่มสถานประกอบการ ไม่มีข้อห่วงกังวลด้านฝุ่นละอองด้านเขม่า/ควัน ด้านเสียงด้านความสั่นสะเทือนด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ และด้านการจราจรติดขัด