บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4
การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง) บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้อง ดัง**ตารางที่ 4.1-1** จำนวนทั้งหมด 8 ปัจจัย ได้แก่

1) คุณภาพน้ำผิวดิน
2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
3) คุณภาพอากาศ
4) ระดับเสียง
5) ความสั่นสะเทือน
6) การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย
7) การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
8) เศรษฐกิจ-สังคม

ตารางที่ 4.1-1 แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ลักษณะทางกายภาพ 2. ความลึกของน้ำ 3. อัตราการไหล 4. อุณหภูมิของน้ำ 5. ความขุ่น 6. ความโปร่งแสง 7. ความนำไฟฟ้า 8. ของแข็งแขวนลอย 9. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 10. ความเป็นกรด-ด่าง 11. ออกซิเจนละลายในน้ำ 12. BOD_5 13. ฟอสเฟต 14. น้ำมันและไขมัน 15. แอมโมเนีย-ไนโตรเจน 16. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 17. แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิ-ฟอร์ม	- คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม. 0+890 - แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ) - หนองลาดตะเพียน (กม.1+825) - หนองจระเข้คุด (กม. 2+225) - คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670)	- ความถี่ ปีละ 2 ครั้งในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 21 เม.ย. 2568 2. เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือนเมษายน 2569 2. เดือนตุลาคม 2569	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ 2. ชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน 3. ชนิดและปริมาณพันธุ์ปลาขนาดและปริมาณปลาต่อพื้นที่ 4. ชนิดพรรณไม้น้ำ 5. ความหลากหลายทางชีวภาพ 6. สภาพนิเวศ	- คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890 - แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ)	- ความถี่ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	●	- ดำเนินการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เมื่อวันที่ 21 เม.ย. 2568 2. เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือนเมษายน 2569 2. เดือนตุลาคม 2569	-	-
3. อากาศและบรรยากาศ	1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. NO_2 4. CO 5. THC 6. ความเร็วและทิศทางลม	1. ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 2. วัดโบสถ์ กม.3+715 3. ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100	- 5 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ความถี่ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดอากาศและบรรยากาศ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. ระหว่างวันที่ 18-23 เม.ย. 2568 2. ระหว่างวันที่ 17-22 ต.ค. 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศและบรรยากาศ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือนเมษายน 2569 2. เดือนตุลาคม 2569	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
4. ระดับเสียง	1. L_{max} 2. L_{eq} 24 hr 3. L_{dn} 4. L_{90}	1. ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 2. วัดโบสถ์ กม.3+715 3. ม.4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 4. ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100	- 5 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ความถี่ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดเสียง จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. ระหว่างวันที่ 18-23 เม.ย. 2568 2. ระหว่างวันที่ 17-22 ต.ค. 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจวัดเสียง จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือนเมษายน 2569 2. เดือนตุลาคม 2569	-	-
5. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) 2.ความถี่	1. ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 2. วัดโบสถ์ กม.3+715 3. ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100	- 5 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ความถี่ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 1 ครั้ง ดังนี้ 1. ระหว่างวันที่ 18-23 เม.ย. 2568 2. ระหว่างวันที่ 17-22 ต.ค. 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือนเมษายน 2569 2. เดือนตุลาคม 2569	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
6. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย	1. สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง 2. ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ 3. ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ 4. สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง เวลาที่เกิดเหตุ และสาเหตุของอุบัติเหตุจากการทำงาน 5. สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ได้แก่ การกำจัดขยะมูลฝอย การกำจัดสิ่งปฏิกูลและน้ำเสีย	- ตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 3195 และทางหลวงหมายเลข 309 - ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง กม. 3+000	- ตลอดระยะเวลาก่อสร้างความถี่ 1 ครั้ง ต่อ เดือน	●	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย อาชีวอนามัย ในช่วงเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569	-	-
				⊗	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย อาชีวอนามัย ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2569 - กุมภาพันธ์ 2570	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	1. สภาพการระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำและการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ 2. ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้ง 8 แห่ง	- แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง	- ตลอดระยะเวลาก่อสร้างหากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 2 ชั่วโมง ความถี่ 1 ครั้งต่อเดือน	●	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569	-	-
				⊗	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย อาชีวอนามัย ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2569 - กุมภาพันธ์ 2570	-	-
8. เศรษฐกิจ-สังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง 3. ความคิดเห็นต่อโครงการบันทึกสถิติการรับเรื่องร้องเรียน 4. การแก้ไขปัญหาในการรับเรื่องร้องเรียน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ - ผู้นำชุมชน - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	- ก่อนก่อสร้าง (ล่วงหน้า 6เดือนก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการ) - ความถี่ 1 ครั้ง ก่อนก่อสร้าง	●	- ดำเนินการตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือน พฤษภาคม 2568 2. เดือน พฤศจิกายน 2568	-	-
				⊗	- ดำเนินการตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม จำนวน 1 ครั้ง ดังนี้ 1. เดือน พฤษภาคม 2569	-	-

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 (ต่อ) แผนและผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		ระยะก่อสร้าง ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ - ผู้นำชุมชน - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ					

*** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ** : ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ทราบสถานภาพของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
2. เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

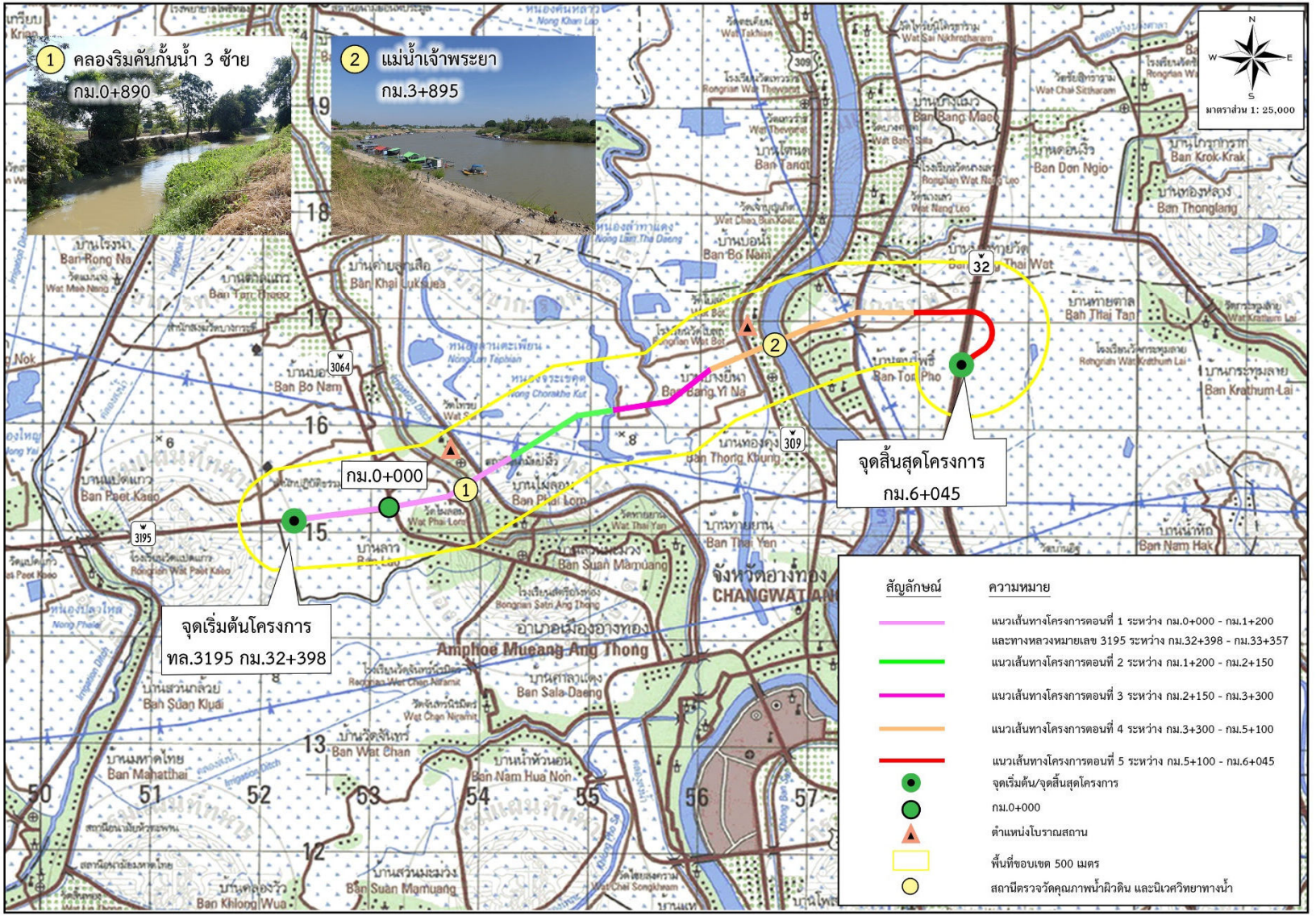
ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง
2. เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน โดยมีรายละเอียดดังนี้
   1) สถานีเก็บตัวอย่าง : จำนวน 2 สถานี **(รูปที่ 4.2.1-1)** ได้แก่
      - สถานีที่ 1 บริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890
      - สถานีที่ 2 บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ)
      - สถานีที่ 3 บริเวณหนองลาดตะเพียน (กม.1+285)
      - สถานีที่ 4 บริเวณหนองจระเข้คุด (กม.2+225)
      - สถานีที่ 5 บริเวณคลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670)

   2) ดัชนีตรวจวัด : ดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ ดัง**ตารางที่ 4.2.1-1**

   3) มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ : นำผลการตรวจวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537

   4) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน ดังนี้
      - ครั้งที่ 1 วันที่ 21 เดือนเมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)
      - ครั้งที่ 2 วันที่ 31 เดือนตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)
      - ครั้งที่ 3 เดือนเมษายน 2569 (ฤดูแล้ง)
      - ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2569 (ฤดูฝน)



รูปที่ 4.2.1-1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ตามแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 4.2.1-1 ดัชนีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ลักษณะทางกายภาพ (Sample Condition)	On site Analysis	Observation	APHA, AWWA, WPCF 24th Edition, 2023
2. ความลึกของลำน้ำ (Depth)	On site Analysis	Metering	
3. ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity)	On site Analysis	Flow Meter	
4. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Laboratory And Field Method	
5. ความขุ่น (Turbidity)	Grab Sampling	Nephelometric Method	
6. ความโปร่งแสง (Transparency)	Grab Sampling	Secchi Disc	
7 ความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Laboratory Method	
8. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids ; TSS)	Grab Sampling	Total Suspended Solids Dried at 103-105 ^{O}C	
9. ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids ; TDS)	Grab Sampling	Total Dissolved Solids Dried at 103-105 ^{O}C	
10. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method	
11. ออกซิเจนละลายในน้ำ (Dissolved Oxygen ; DO)	Grab Sampling	Azide Modification	
12. บีโอดี (ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์) (Biochemical Oxygen Demand ; BOD)	Grab Sampling	5-Days BOD Test, Azide Modification	
13. ฟอสเฟต (PO_4^{-3})	Grab Sampling	Ascorbic Method	
14 น้ำมันและไขมัน (Fat Oil and Grease ; G&O)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method	
15 ไนเตรท (Nitrate as NO_3^-)	Grab Sampling	Cadmium Reduction Method	
16. แอมโมเนีย-ไนโตรเจน (NH_3-N)	Grab Sampling	Distillation Nesslerization Method	
17. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria ; TCB)	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique	
18. แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria ; FCB)	Grab Sampling		

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีรายละเอียดสรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า มีสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ที่สามารถเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) โดยมีผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม และเดือนมิถุนายน 2564 ดัง**ตารางที่ 4.2.1-2**

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า คุณภาพคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย และแม่น้ำเจ้าพระยา มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537

2. ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ปีละ 2 ครั้งในเดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2568 เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2569 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนเมษายน 2568

จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2568 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) แสดงผลการตรวจวัดดัง**ตารางที่ 4.2.1-2** และ**รูปที่ 4.2.1-2** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 1.8 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.2 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.8 อุณหภูมิของน้ำ 35.3 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 158 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 5.8 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 1.5 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 41.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 126 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 11,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 3,400 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 1 ซึ่งในเดือนเมษายน 2568 ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการในแหล่งน้ำแต่อย่างใด

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 15.5 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.4 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 8.1 อุณหภูมิของน้ำ 33.0 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 179 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 7.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 1.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 30.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 150 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 790 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 490 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 บริเวณดังกล่าว

อยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 4 ซึ่งในเดือนเมษายน 2568 โครงการมีกิจกรรมการรื้อถอนเขื่อนป้องกันตลิ่ง บริเวณริมตลิ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น โดยยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในแหล่งน้ำแต่อย่างใด




คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890)




แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895)

รูปที่ 4.2.1-2 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนเมษายน 2568

2.2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อเดือนตุลาคม 2568

จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2568 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) หนองจระเข้คุด (กม.2+225) แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) และคลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670) แสดงผลการตรวจวัดดัง**ตารางที่ 4.2.1-2** และ**รูปที่ 4.2.1-3** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 2.16 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.2 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.0 อุณหภูมิของน้ำ 30.1 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 757 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 5.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 1.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 6.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 442 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 1,300 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 330 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งในเดือนตุลาคม 2568 มีกิจกรรมตอกเสาเข็มเพื่อเริ่มงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 15.5 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.8 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.1 อุณหภูมิของน้ำ 27.7 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 243 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 7.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดี

เท่ากับ 1.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 63.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 168 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 790 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 490 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 บริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 4 ซึ่งในเดือนตุลาคม 2568 โครงการไม่มีกิจกรรมก่อสร้างลงในแม่น้ำเนื่องจากมีน้ำหลาก แต่มีกิจกรรมรื้อถอนเขื่อนกันตลิ่งเพื่อป้องกันน้ำท่วม

สถานีที่ 3 หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 2.73 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.3 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.9 อุณหภูมิของน้ำ 30.0 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 395 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 63.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 240 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 790 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 330 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 2 ซึ่งในเดือนเดือนตุลาคม 2568 เริ่มมีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามหนองลาดตะเพียน และมีการปรับถมคันทาง

สถานีที่ 4 หนองจระเข้คุด (กม.2+225) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 3.2 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.3 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.3 อุณหภูมิของน้ำ 30.5 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 386 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 1.8 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 224 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 49 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 33 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 3 ซึ่งในเดือนเดือนตุลาคม 2568 เริ่มมีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามหนองจระเข้คุด และมีการปรับถมคันทาง

สถานีที่ 5 คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670) พบว่ามีความลึกเท่ากับ 2.2 เมตร มีลักษณะใส ความเร็วกระแสน้ำ 0.5 เมตร/วินาที คุณภาพน้ำมีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.1 อุณหภูมิของน้ำ 29.9 องศาเซลเซียส ค่าการนำไฟฟ้า 433 ไมโครซีเมนต์ ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำเท่ากับ 4.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าบีโอดีเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 22.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมดเท่ากับ 266 มิลลิกรัมต่อลิตร ปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเท่ากับ 3,300 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มเท่ากับ 680 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 โดยบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่โครงการ ตอน 5 ซึ่งในเดือนเดือนตุลาคม 2568 มีกิจกรรมตอกเสาเข็ม เปิดพื้นที่หน้าดินและปรับถมคันทางเพื่อเริ่มงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา




คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890)





แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895)




หนองลาดตะเพียน (กม.1+285)




หนองจระเข้คุด (กม.2+225)




คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670)

รูปที่ 4.2.1-3 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เดือนตุลาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 2 สถานี คือ บริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย(กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงฤดูเดียวกันกับที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**รูปที่ 4.2.1-3** รายละเอียดดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) เป็นสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า คุณภาพน้ำดีขึ้นจากในอดีต เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์หรือบีโอดีลดลง และมีค่าออกซิเจนละลายในน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งมีปัจจัยหลักมาจากปริมาณน้ำในพื้นที่ที่มีการไหลผ่านในปริมาณมากและมีความเร็วในการไหลสูง ส่งผลให้เกิดการเจือจางของความสกปรกและการเติมอากาศตามธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ในขณะที่แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเพิ่มขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านพื้นที่มากและไหลเร็ว จึงทำให้เกิดการพัดผ่านของสารอินทรีย์ออกไปจากพื้นที่ รวมถึงมีการนำพาแบคทีเรียเข้ามารวมในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งสันนิษฐานว่าเกิดจากการพัดพาและชะล้างปนเปื้อนจากพื้นที่โดยรอบเข้ามาสะสมในช่วงที่น้ำไหลหลาก โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 พบว่า คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร และมีมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีกว่าผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำดีขึ้นจากในอดีต เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์หรือบีโอดีลดลง และมีค่าออกซิเจนละลายในน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งมีปัจจัยหลักมาจากปริมาณน้ำในพื้นที่ที่มีการไหลผ่านในปริมาณมากและมีความเร็วในการไหลสูง ส่งผลให้เกิดการเจือจางของความสกปรกและการเติมอากาศตามธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ในขณะที่แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดไม่แตกต่างไปจากในอดีต เนื่องจากจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านพื้นที่มากและไหลเร็ว จึงทำให้เกิดการพัดผ่านของสารอินทรีย์ออกไปจากพื้นที่ ซึ่งสันนิษฐานว่าเกิดจากการพัดพาและชะล้างปนเปื้อนจากพื้นที่โดยรอบเข้ามาสะสมในช่วงที่น้ำไหลหลาก โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 พบว่า คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร และมี

มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีกว่าผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) เป็นสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า คุณภาพน้ำดีขึ้นจากในอดีต เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์หรือบีโอดีลดลง และมีค่าออกซิเจนละลายในน้ำลดลงเล็กน้อย ซึ่งมีปัจจัยหลักมาจากปริมาณน้ำในพื้นที่ที่มีการไหลผ่านในปริมาณมากและมีความเร็วในการไหลสูง ส่งผลให้เกิดการเจือจางของความสกปรกและการเติมอากาศตามธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ในขณะที่แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดไม่แตกต่างไปจากในอดีต ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านพื้นที่มากและไหลเร็ว จึงทำให้เกิดการพัดผ่านของสารอินทรีย์ออกไปจากพื้นที่ ซึ่งสันนิษฐานว่าเกิดจากการพัดพาและชะล้างปนเปื้อนจากพื้นที่โดยรอบเข้ามาสะสมในช่วงที่น้ำไหลหลาก โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 พบว่า แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1)การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษสัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ และมีมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีกว่าผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำดีขึ้นจากในอดีต เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์หรือบีโอดีลดลง และมีค่าออกซิเจนละลายในน้ำลดลงเล็กน้อย ในขณะที่แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเพิ่มขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านพื้นที่มากและไหลเร็ว จึงทำให้เกิดการพัดผ่านของสารอินทรีย์ออกไปจากพื้นที่ รวมถึงมีการนำพาแบคทีเรียเข้ามารวมในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านพื้นที่มากและไหลเร็ว จึงทำให้เกิดการพัดผ่านของสารอินทรีย์ออกไปจากพื้นที่ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 พบว่า แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1)การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษสัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ และมีมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีกว่าผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

สถานีที่ 3 หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) เป็นสถานีติดตามคุณภาพน้ำผิวดินที่เพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่มีผลการศึกษาเดิม จึงยังไม่สามารถเปรียบเทียบผลการ

ตรวจวัดกับในช่วงที่ผ่านมาได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม 2568 พบว่า คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 4 หนองจระเข้คุด (กม.2+225) เป็นสถานีติดตามคุณภาพน้ำผิวดินที่เพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่มีผลการศึกษาเดิม จึงยังไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับในช่วงที่ผ่านมาได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม 2568 พบว่า คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 5 คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670) เป็นสถานีติดตามคุณภาพน้ำผิวดินที่เพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่มีผลการศึกษาเดิม จึงยังไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับในช่วงที่ผ่านมาได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม 2568 พบว่า คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

3.2 การเปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุว่าในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างจะมีกิจกรรมการเตรียมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวางที่ใกล้แหล่งน้ำ อาจทำให้มีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายร่วงหล่นตกลงในแหล่งน้ำดังกล่าวได้ ซึ่งอาจทำให้น้ำมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี คือ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่า คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) ในเดือนตุลาคม 2568 เริ่มมีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำดังกล่าว ในขณะที่แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) ในเดือนตุลาคม 2568 โครงการไม่มีกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากมีน้ำหลาก เมื่อเปรียบเทียบกับการคาดการณ์ในขณะที่มีกิจกรรมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวางที่ใกล้แหล่งน้ำ พบว่าไม่สอดคล้องกับการคาดการณ์ เนื่องจากค่าความขุ่นน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคุณภาพน้ำเทียบได้กับมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537



รูปที่ 4.2.1-4 แม่น้ำเจ้าพระยามีน้ำหลาก ในช่วงเดือนตุลาคม 2568

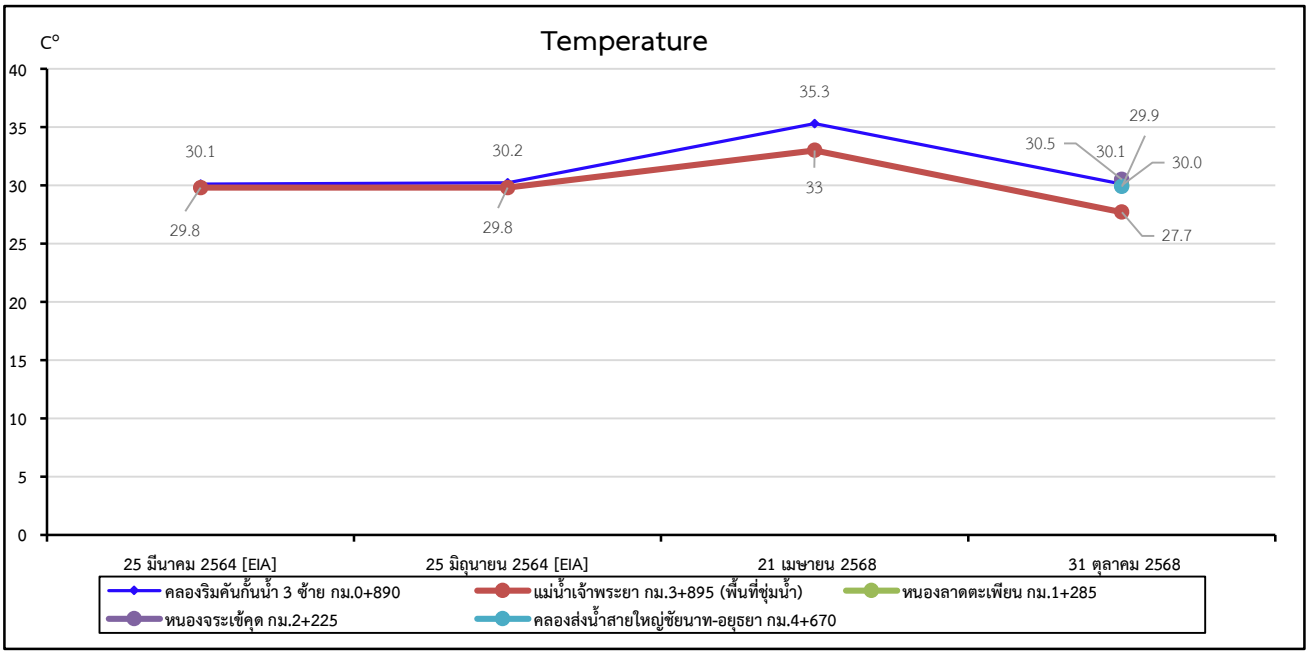
ง. สรุปผลการศึกษา

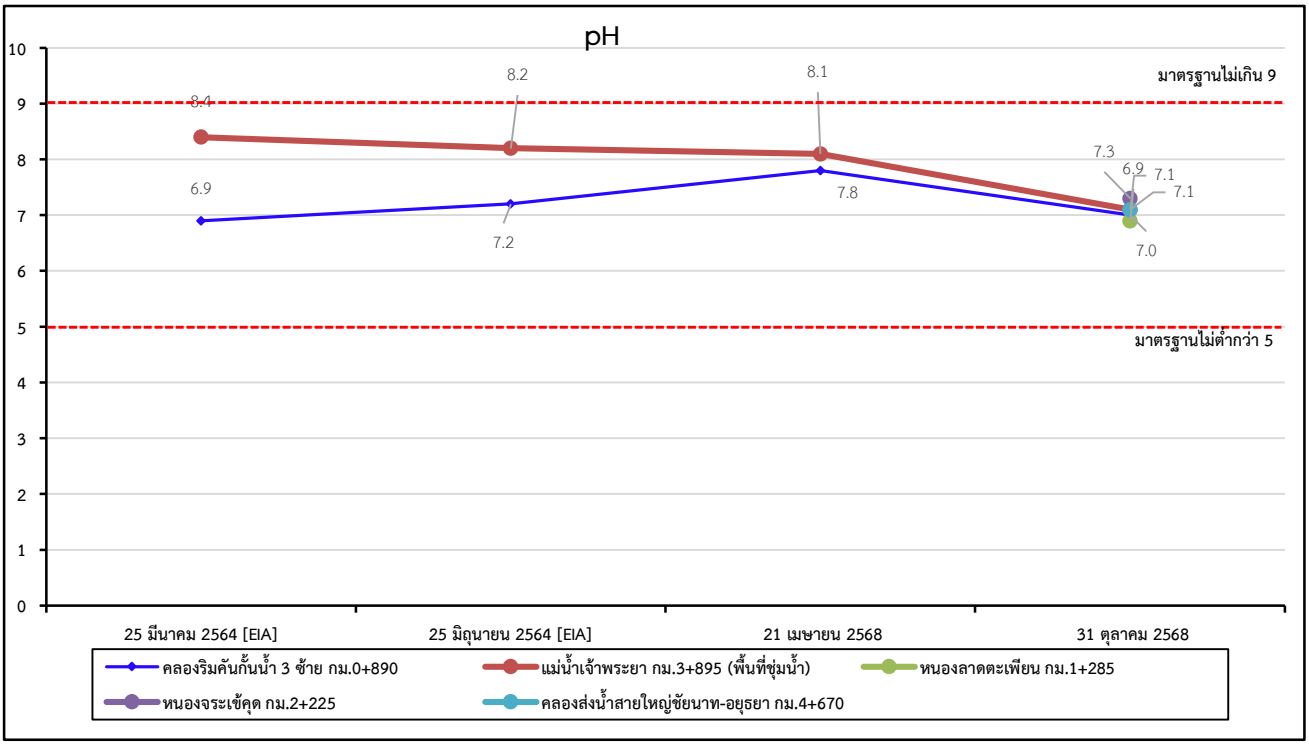
จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) หนองจระเข้คุด (กม.2+225) และคลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (กม.4+670) พบว่า มีคุณภาพน้ำผิวดินเทียบได้กับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคบริโภค 2) การเกษตร ซึ่งมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีขึ้นจากผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเดือนเมษายนและเดือนตุลาคม ที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ในขณะที่แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) มีคุณภาพน้ำผิวดินเทียบได้กับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 สามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคบริโภค 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง 4) การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ ซึ่งมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินดีขึ้นจากผลการตรวจวัดในอดีตช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเดือนเมษายน ที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และเดือนตุลาคมที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) แสดงให้เห็นว่า โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำที่ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการแต่อย่างใด และยังไม่พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพน้ำผิวดินจากกิจกรรมของโครงการ

การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	Physical	Depth (m)	Flow rate (m/s)	Temperature (°C)	Turbidity (NTU)	Transparency (m)	Conductivity (µs/cm)	Total Suspended Solids (mg/L)	Total Dissolved Solids (mg/L)	pH	DO (mg/L)	BOD_5 (mg/L)	Phosphate (mg/L)	Grease & Oil (mg/L)	Aammonia-Nitrogen (mg/L)	Total Coliform Bacteria (MPN/100 mL)
ายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	25 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	ใส สีเหลือง มีตะกอน	1.30	<0.1	30.1	8.91	0.40	292	10	165	6.9	3.2	4.5	<0.01	2	0.22	1,600
ายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	25 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	ใส สีเหลือง มีตะกอน	0.60	<0.1	30.2	7.66	0.38	296	13	182	7.2	0.6	4.9	0.01	<1	0.22	1,600
าดการณ์ EIA	-	-	-	-	-	-	-	-	10-34	-	-	-	-	-	-	-	-
ายงาน Monitor[2] ปี 68-69	21 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	ใส	1.80	0.2	35.3	35	0.6	158	41.7	126	7.8	5.8	1.5	0.32	<2	<0.06	11,000
	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	ใส สีเหลือง	2.16	0.2	30.1	8.6	0.8	757	6.3	442	7.0	5.1	1.9	0.24	<2	0.13	1,300
ายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	25 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	ใส ไม่มีสี มีตะกอน	19	0.5	29.8	56.60	0.30	250	16	112	8.4	9.2	3.5	<0.01	<1	<0.12	350
ายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	25 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	ใส ไม่มีสี มีตะกอน	10	0.2	29.8	44.25	0.32	294	34	161	8.2	7.1	1.3	<0.01	<1	0.28	350
ายงาน Monitor[2] ปี 68-69	21 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	ใส	15.5	0.4	33.0	26	0.8	179	30.3	150	8.1	7.1	1.4	0.26	<2	<0.06	790
	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	ขุ่น เหลือง	15.5	0.8	27.7	72	1.2	243	63.0	168	7.1	7.3	1.7	0.32	<2	0.19	790
ายงาน Monitor[2] ปี 68-69	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	ใส สีเหลือง มีตะกอน	2.73	0.3	30.0	48	0.5	395	63.3	240	6.9	4.4	2.0	0.09	<2	<0.06	790
ายงาน Monitor[2] ปี 68-69	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	ใส สีเหลือง	3.2	0.3	30.5	9.2	0.8	386	5.9	224	7.3	4.3	1.8	<0.03	<2	<0.06	49
ายงาน Monitor[2] ปี 68-69	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	ขุ่น สีน้ำตาล มีตะกอน	2.2	0.5	29.9	55	0.25	433	22.7	266	7.1	4.1	2.0	0.07	<2	<0.06	3,300
าตรฐาน[3]	**ประเภทที่ 2**	-	-	-	**ธ'**	-	-	-	-	-	**5.0-9.0**	**≮6.0**	**≯1.5**	-	-	**≯0.5**	**≯5,000**
	ประเภทที่ 3	-	-	-	**ธ'**	-	-	-	-	-	**5.0-9.0**	**≮4.0**	**≯2.0**	-	-	**≯0.5**	**≯20,000**
	ประเภทที่ 4	-	-	-	**ธ'**	-	-	-	-	-	**5.0-9.0**	**≮2.0**	**≯4.0**	-	-	**≯0.5**	-
	ประเภทที่ 5	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-

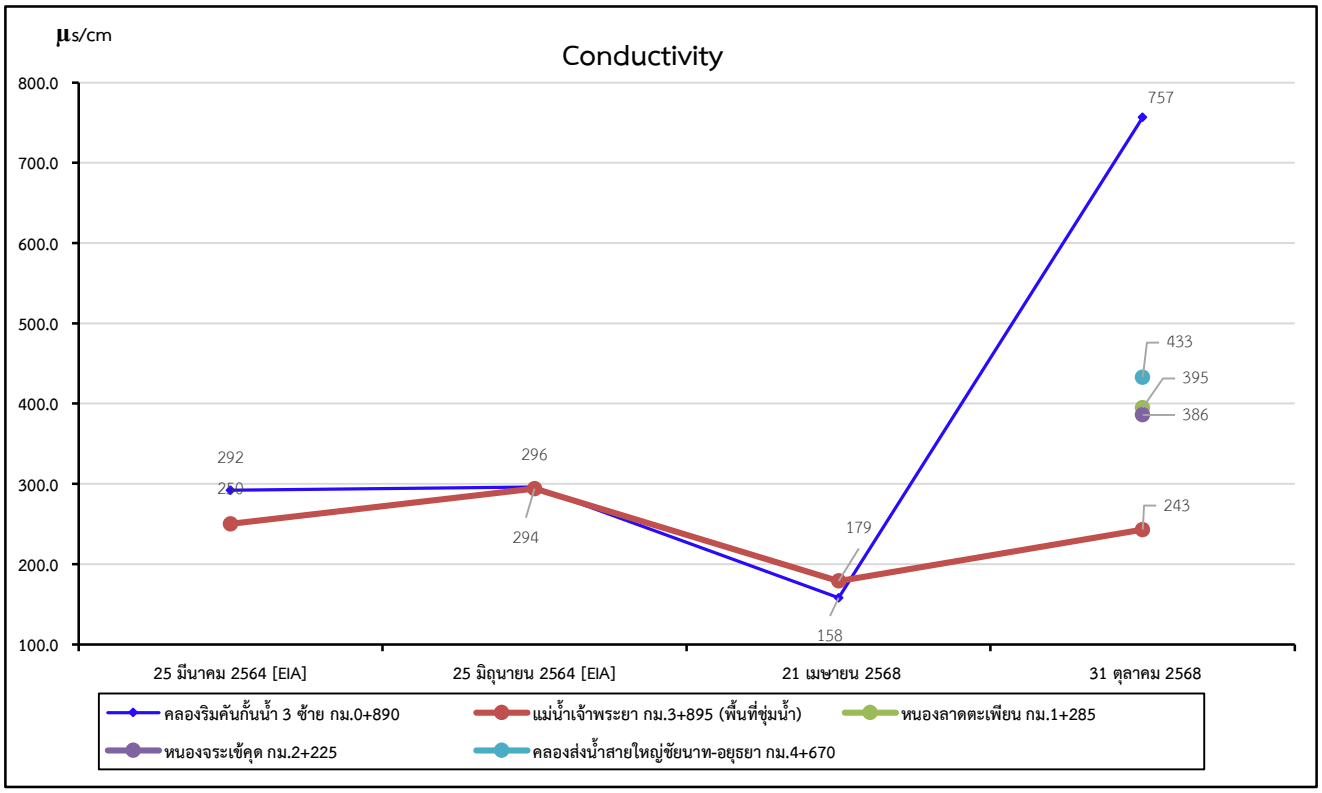
ติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2565

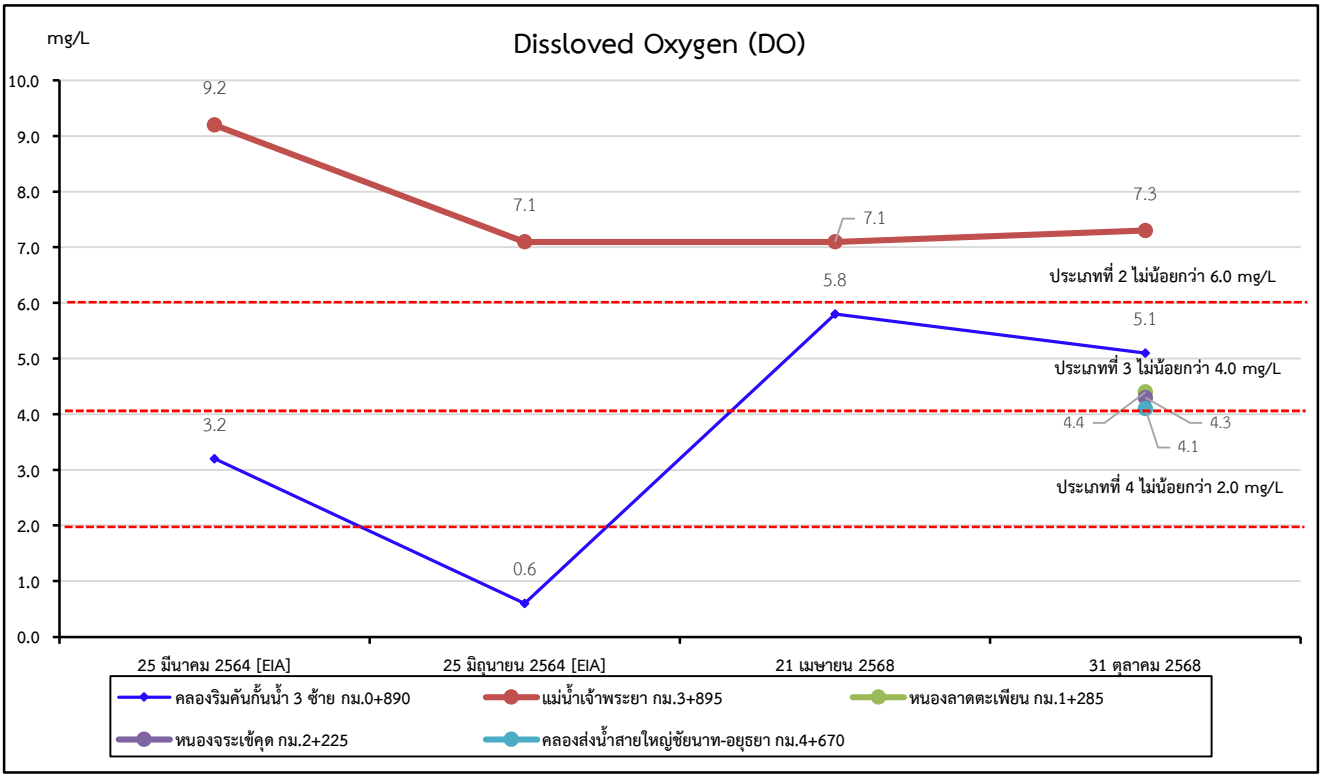
อส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2568-2569



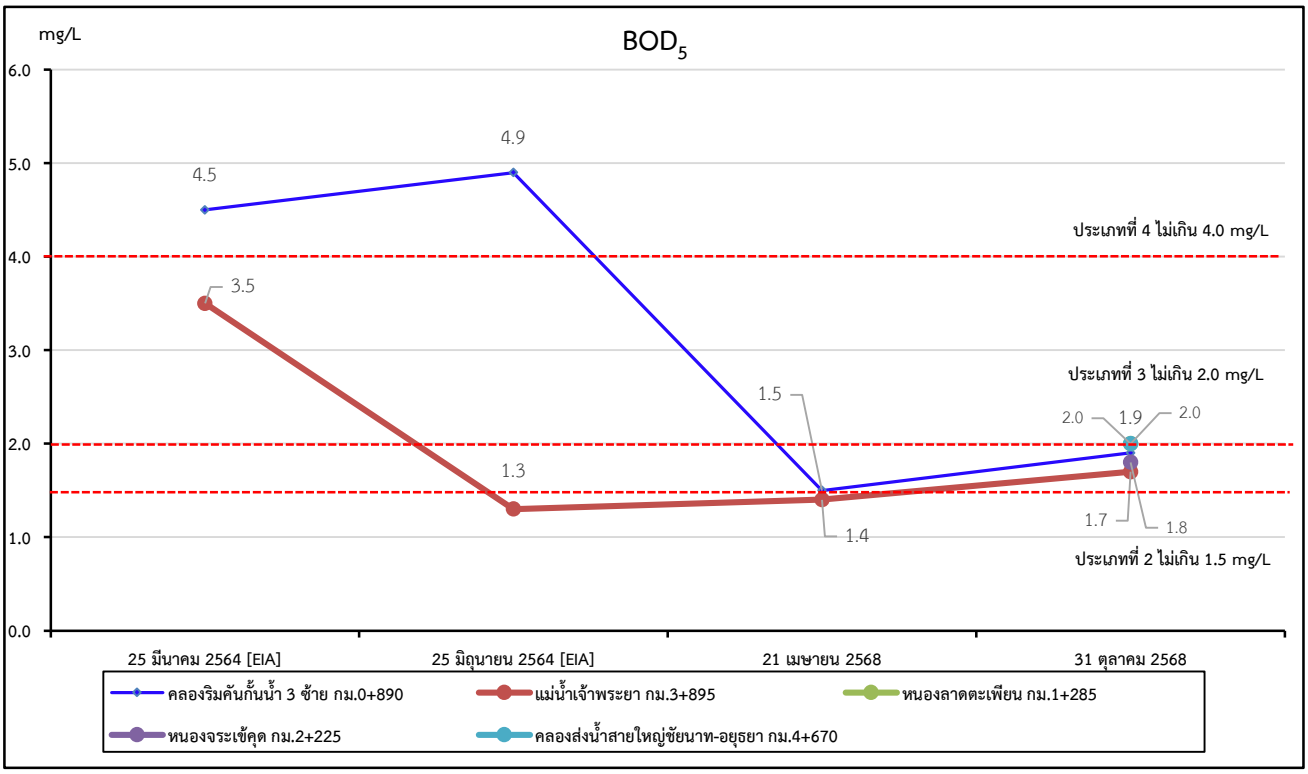


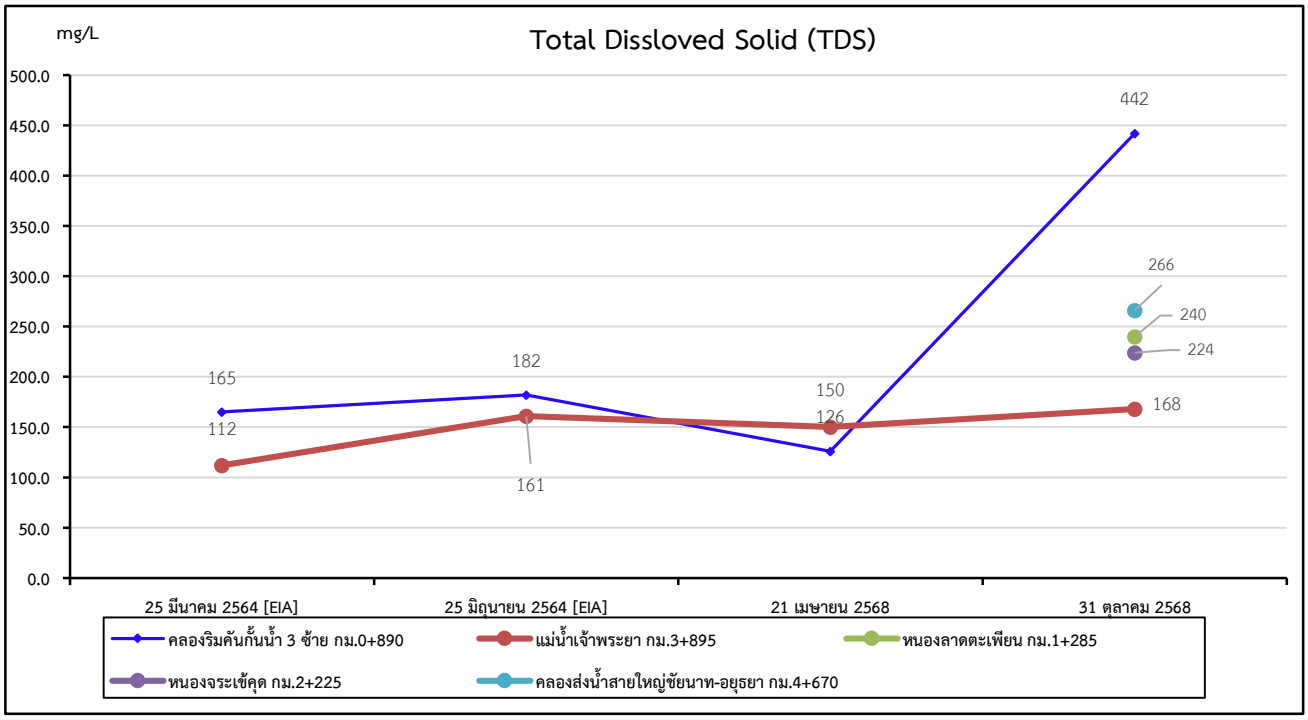
รูปที่ 4.2.1-5 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



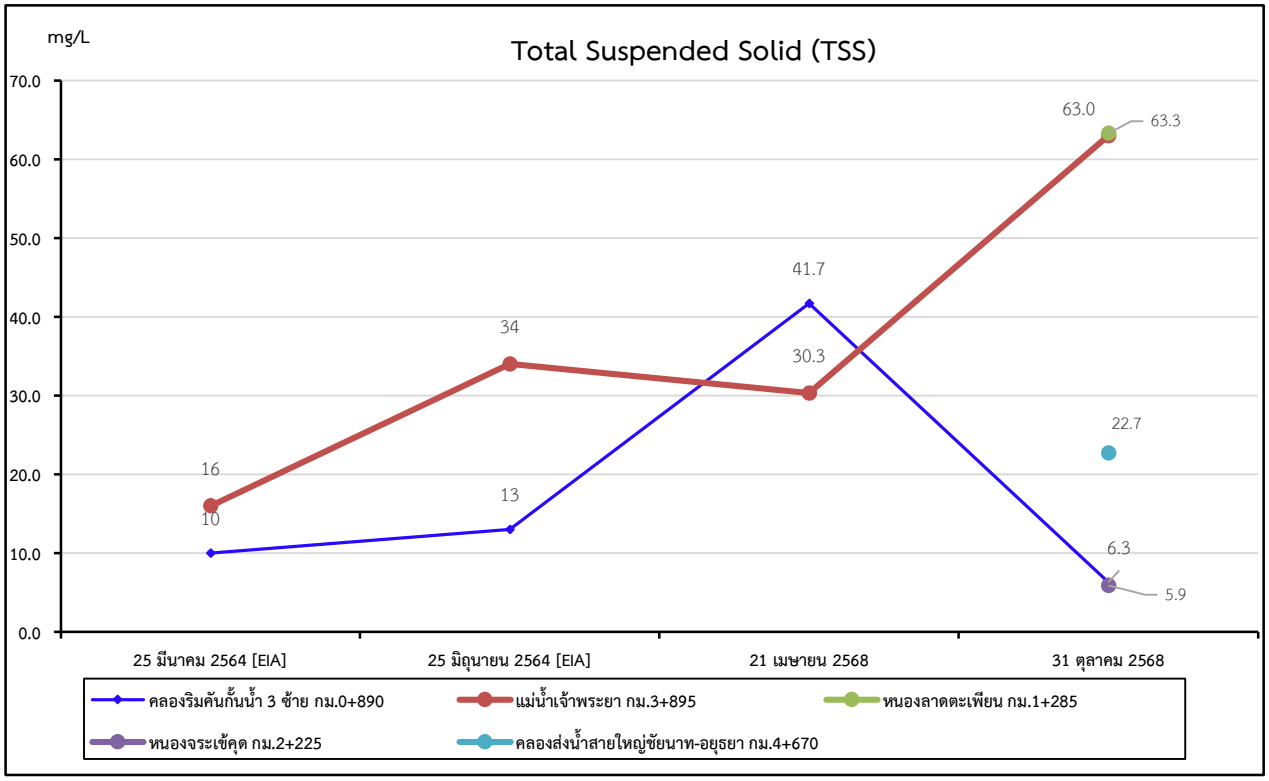


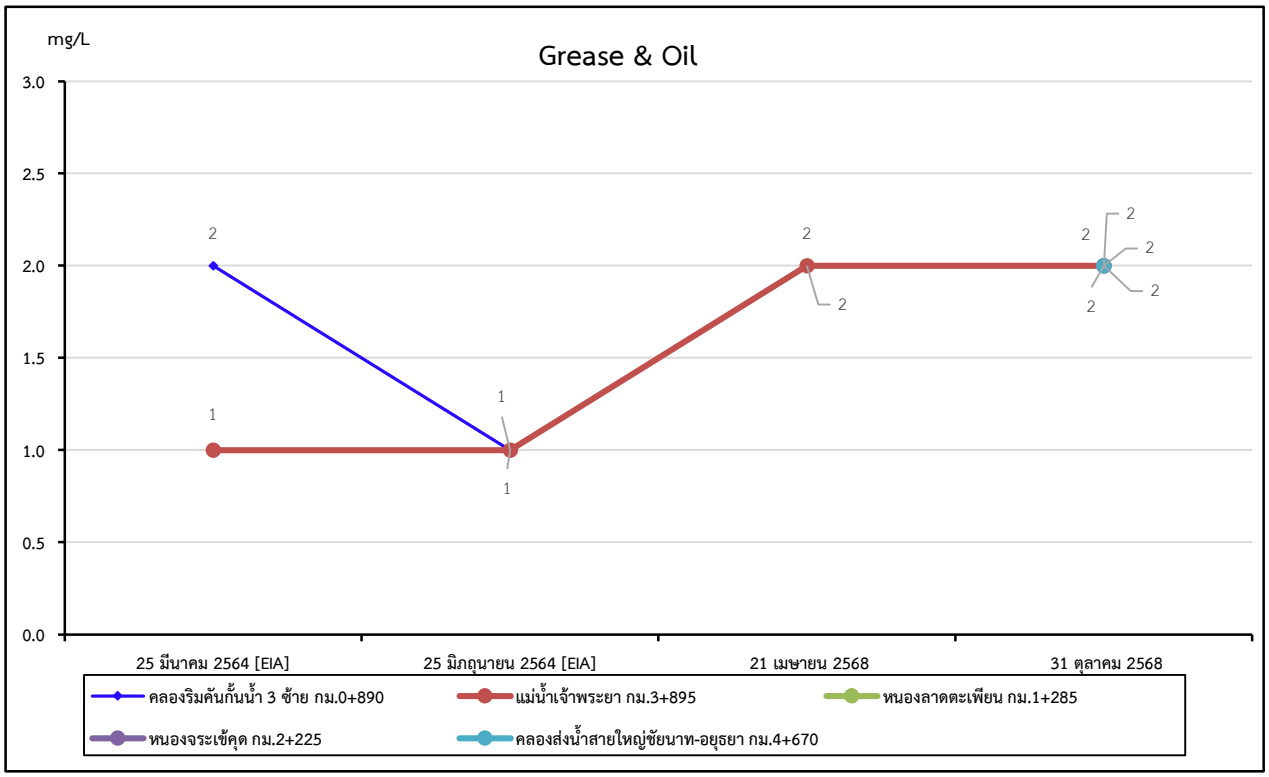
รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



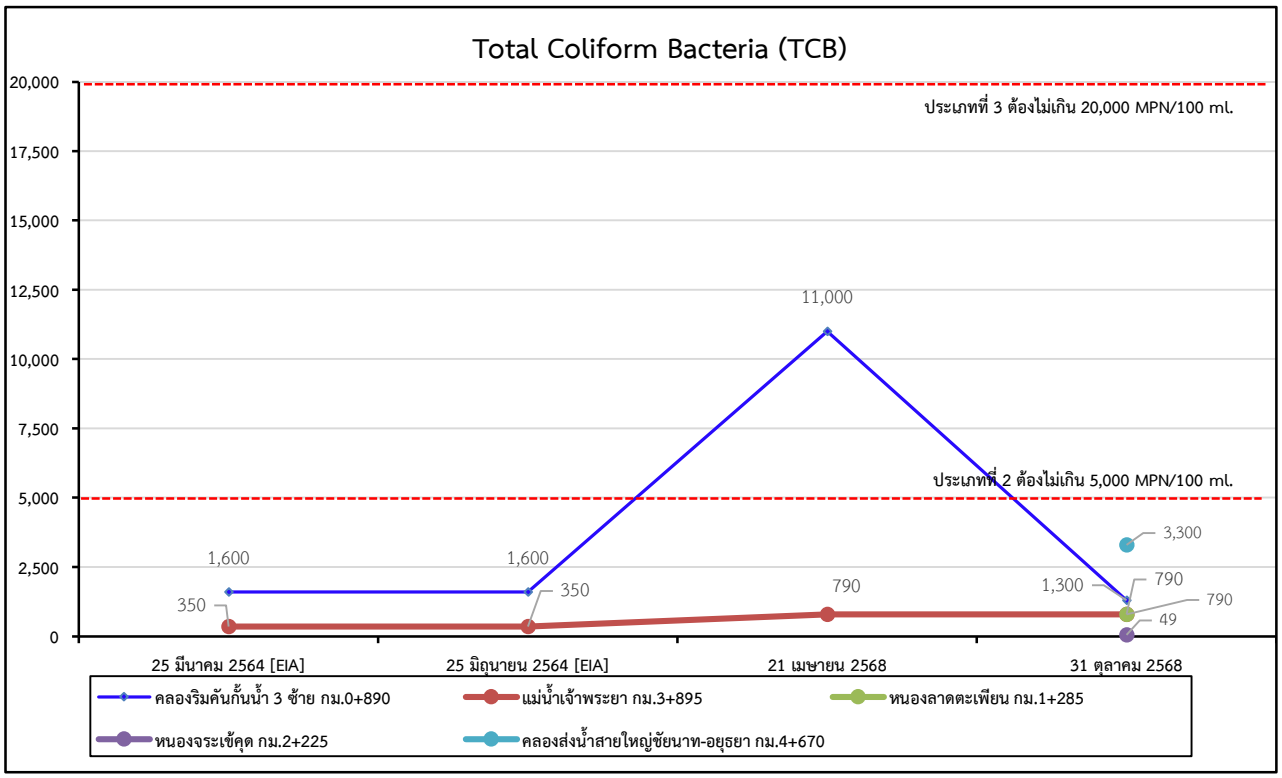


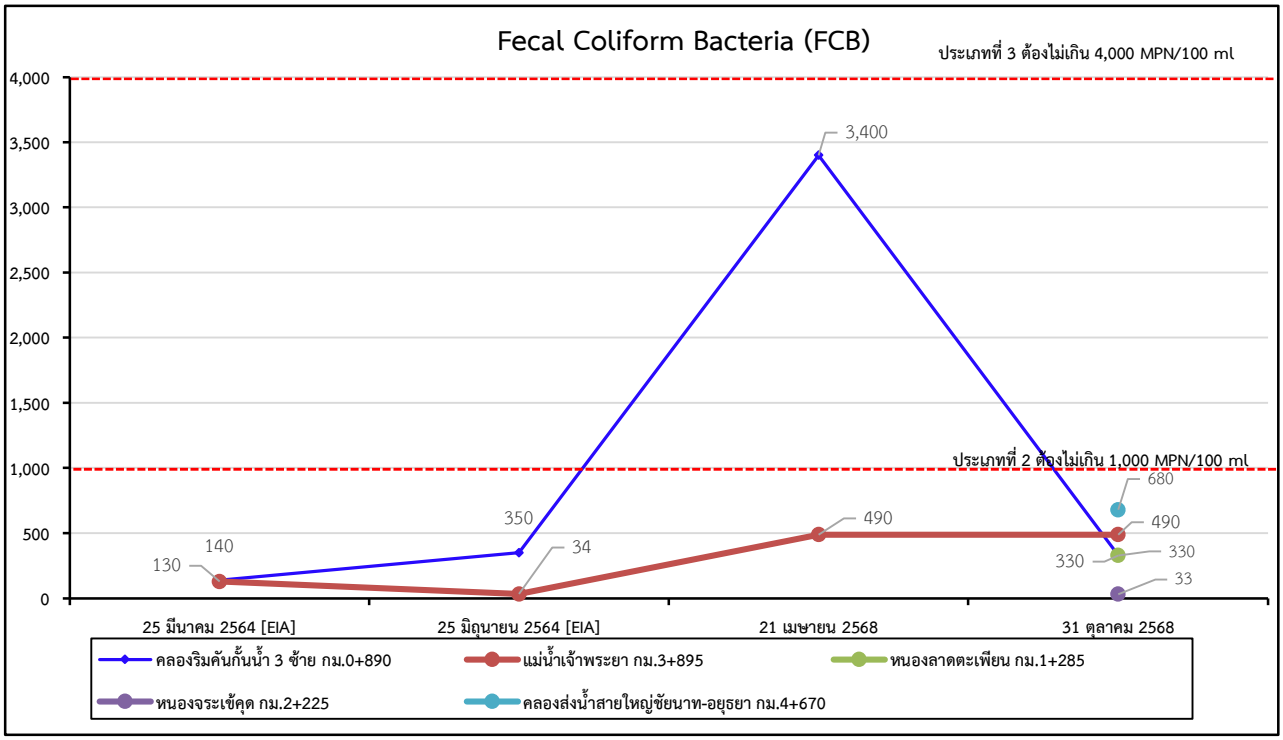
รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน





รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน





รูปที่ 4.2.1-5 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน

4.2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ทราบสถานภาพของระบบนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2. เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

3. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการระบบนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. ดำเนินการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาน้ำผิวดิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ดำเนินการตรวจสอบนิเวศวิทยาน้ำผิวดินตามแนวเส้นทางโครงการที่ยังมีกิจกรรมก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ดัง**รูปที่ 4.2.1-1** และ**ตารางที่ 4.2.2-1**

ตารางที่ 4.2.2-1 แสดงสถานีตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาน้ำผิวดินตามแนวเส้นทางโครงการ

สถานีที่	ชื่อสถานี	กิโลเมตร	ระยะเวลาที่ตรวจวัด
1	คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย	กม.0+890	2 ปี/ครั้ง
2	แม่น้ำเจ้าพระยา	กม.3+895	ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

2.2 ดัชนีที่ตรวจวัด : ได้แก่

1) แพลงก์ตอน (Plankton) ทำการเก็บตัวอย่างโดยใช้กระบอกเก็บน้ำแบบ Kemmerer ประมาณ 20-50 ลิตร เก็บตัวอย่างน้ำที่ระดับความลึก 0.5-1 เมตร จากระดับน้ำผิวดิน น้ำที่ดักได้กรองผ่านถุงเก็บแพลงก์ตอน (Plankton net) ขนาดตาไมโครเมตร นำตัวอย่างที่กรองได้เก็บในขวดรักษาสภาพตัวอย่างและนำกลับไปวิเคราะห์ชนิดและตรวจนับปริมาณที่ห้องปฏิบัติการ เพื่อประเมินความหนาแน่นเป็นจำนวนเซลล์ต่อลูกบาศก์เมตรของน้ำต่อไป

2) สัตว์หน้าดิน (Benthos) ทำการเก็บตัวอย่างโดยใช้ Ekman Dredge Grab ตักตัวอย่างดินจากพื้นท้องน้ำ แล้วนำมาร่อนด้วยตะแกรงขนาด 1.0 และ 0.5 มม. หลังจากนั้นเก็บรักษาสภาพตัวอย่างที่ได้ก่อนส่งตัวอย่างมาวิเคราะห์ เพื่อจำแนกชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการเพื่อประเมินความหนาแน่นเป็นจำนวนตัวต่อตารางเมตรต่อไป

3) พันธุ์ปลา เก็บตัวอย่างโดยการลากอวนทับตลิ่ง (ความยาว 10 เมตร สูง 1 เมตร ขนาดช่องตาข่าย 40 มิลลิเมตร) ทิ้งไว้ในน้ำ 4 ชั่วโมงแล้วกู้ตรวจวัดนำไปจำแนกชนิด ชั่งน้ำหนักและวัดความยาวตลอดตัว

4) พรรณไม้น้ำ ทำการสังเกต ถ่ายภาพ จดบันทึก และทำการวิเคราะห์ตัวอย่างพืชในภาคสนาม

5) ความหลากหลายทางชีวภาพที่ได้จะบ่งชี้ถึงคุณภาพน้ำได้ตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968) ดังนี้

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

2.3 ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ปีละ 2 ครั้ง

- ครั้งที่ 1 วันที่ 21 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 3 เดือนเมษายน 2569 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2569 (ฤดูฝน)

ค. ผลการศึกษา

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากการทบทวนผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำของโครงการในรายงาน EIA เมื่อปี 2565 ทำการศึกษานิเวศวิทยาน้ำผิวดินจำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่า ผลการศึกษาในบริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย มีดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช 1.46 แพลงก์ตอนสัตว์ 2.45 สัตว์หน้าดิน 0.87 และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) มีดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช 0.60 แพลงก์ตอนสัตว์ 1.65 สัตว์หน้าดิน 1.31 ซึ่งหมายถึงในช่วงที่ทำการศึกษา คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) ไม่เหมาะสำหรับการดำรงชีวิตของสัตว์หน้าดิน และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) ไม่เหมาะสมสำหรับการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1968) ดัง**ตารางที่ 4.2.2-2**

2. ผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2568 เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2569 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนเมษายน 2568

จากผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2568 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) แสดงผลการตรวจวัดดัง**ตารางที่ 4.2.2-2** และ**รูปที่ 4.2.2-1** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ไหลผ่านแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.0+890 ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการในแหล่งน้ำแต่อย่างใด

1) แพลงก์ตอนพืช พบแพลงก์ตอนพืช จำนวน 12 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 2,560 หน่วย/ลิตร และมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.31 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืชสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

2) แพลงก์ตอนสัตว์ พบแพลงก์ตอนสัตว์ 4 ชนิด ปริมาณความหนาแน่น 52 ตัว/ลิตร และมีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.31 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

3) สัตว์หน้าดิน ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบสัตว์หน้าดิน จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 36 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ กุ้งฝอย กุ้งก้ามกราม และหอยขม และมีค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน เท่ากับ 1.00 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

4) พันธุ์ปลา ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของพันธุ์ปลาในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบพันธุ์ปลา จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 15 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ ปลาตะเพียนทอง ปลาสร้อยขาว และปลากดคัง และมีค่าดัชนีความหลากหลายของพันธุ์ปลา เท่ากับ 1.10 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งพันธุ์ปลาสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

5) พรรณไม้น้ำพบ จากการสำรวจพรรณไม้น้ำ พบจำนวน 4 ชนิด เป็นพืชลอยน้ำ จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ จอก ผักบุ้ง และ ผักตบชวา ส่วนพืชชายน้ำ จำนวน 1 ชนิด คือ ไมยราบ

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ไหลผ่านแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.3+895 โครงการมีกิจกรรมการรื้อถอนเขื่อนป้องกันตลิ่ง บริเวณริมตลิ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น โดยยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในแหล่งน้ำแต่อย่างใด

1) แพลงก์ตอนพืช พบแพลงก์ตอนพืช จำนวน 13 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 3,520 หน่วย/ลิตร และมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.38 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืชสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

2) แพลงก์ตอนสัตว์ พบแพลงก์ตอนสัตว์ 5 ชนิด ปริมาณความหนาแน่น 52 ตัว/ลิตร และมีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.52 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

3) สัตว์หน้าดิน ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบสัตว์หน้าดิน จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 20 ตัว/ตารางเมตร

โดยชนิดที่พบ ได้แก่ กุ้งฝอย กุ้งก้ามกราม และหอยขม และมีค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน เท่ากับ 1.05 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

4) พันธุ์ปลา ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของพันธุ์ปลาในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบพันธุ์ปลา จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 25 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ ปลาสร้อยขาว ปลาสวายหางเหลือง และปลาเนื้ออ่อน และมีค่าดัชนีความหลากหลายของพันธุ์ปลาเท่ากับ 0.95 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งพันธุ์ปลาสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

5) พรรณไม้น้ำพบ จากการสำรวจพรรณไม้น้ำ พบจำนวน 3 ชนิด เป็นพืชลอยน้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ผักบุ้ง และ ผักตบชวา ส่วนพืชชายน้ำ จำนวน 1 ชนิด คือ หญ้าขน




คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890)




แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895)

รูปที่ 4.2.2-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเดือนเมษายน 2568

2.2 ผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อเดือนตุลาคม 2568

จากผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2568 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) แสดงผลการตรวจวัดดัง **ตารางที่ 4.2.2-2** และ**รูปที่ 4.2.2-2** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ไหลผ่านแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.0+890 มีกิจกรรมตอกเสาเข็มเพื่อเริ่มงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย

1) แพลงก์ตอนพืช พบแพลงก์ตอนพืช จำนวน 16 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 4,560 หน่วย/ลิตร และมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.57 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืชสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

2) แพลงก์ตอนสัตว์ พบแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ปริมาณความหนาแน่น 56 ตัว/ลิตร และมีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.71 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

3) สัตว์หน้าดิน ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบสัตว์หน้าดิน จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 195 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ กุ้งฝอย หอยเชอรี่ และหอยขม และมีค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน เท่ากับ 1.01 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

4) พันธุ์ปลา ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของพันธุ์ปลาในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบพันธุ์ปลา จำนวน 4 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 405 ตัว/100 ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ ปลาช่อน ปลากระดี่หม้อ ปลาริมข้างลาย และปลาซิวควาย และมีค่าดัชนีความหลากหลายของพันธุ์ปลา เท่ากับ 1.15 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งพันธุ์ปลาสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

5) พรรณไม้น้ำพบ จากการสำรวจพรรณไม้น้ำ พบจำนวน 4 ชนิด เป็นพืชลอยน้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ผักบุ้ง และ ผักตบชวา ส่วนพืชชายน้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ หญ้าขน และ แพงพวยน้ำ

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ไหลผ่านแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.3+895 โครงการไม่มีกิจกรรมก่อสร้างลงในแม่น้ำเนื่องจากมีน้ำหลาก แต่มีกิจกรรมรื้อถอนเขื่อนกันตลิ่งเพื่อป้องกันน้ำท่วม

1) แพลงก์ตอนพืช พบแพลงก์ตอนพืช จำนวน 15 ชนิด ความหนาแน่นคิดเป็น 4,400 หน่วย/ลิตร และมีดัชนีความหลากหลายอยู่ที่ 2.60 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืชสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

2) แพลงก์ตอนสัตว์ พบแพลงก์ตอนสัตว์ 6 ชนิด ปริมาณความหนาแน่น 52 ตัว/ลิตร และมีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.67 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

3) สัตว์หน้าดิน ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบสัตว์หน้าดิน จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 90 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ กุ้งฝอย หอยโข่ง และหอยขม และมีค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน เท่ากับ 1.01 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

4) พันธุ์ปลา ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของพันธุ์ปลาในพื้นที่โครงการพบว่า อยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง โดยพบพันธุ์ปลา จำนวน 3 ชนิด มีปริมาณความหนาแน่น 12 ตัว/ 100 ตารางเมตร โดยชนิดที่พบ ได้แก่ ปลาหมูขาว ปลาสร้อยขี้หญ้า และปลากาแดง และมีค่าดัชนีความหลากหลายของพันธุ์ปลา เท่ากับ 1.01 คือ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งพันธุ์ปลาสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968)

5) พรรณไม้น้ำพบ จากการสำรวจพรรณไม้น้ำ พบจำนวน 3 ชนิด เป็นพืชลอยน้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จอก และ ผักตบชวา ส่วนพืชชายน้ำ จำนวน 1 ชนิด คือ กกสามเหลี่ยม




คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890)




แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895)

รูปที่ 4.2.2-2 การเก็บตัวอย่างคุณภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเดือนตุลาคม 2568

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงที่ผ่านมา

จากการตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 สถานี คือ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม. 0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงฤดูเดียวกันกับที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**รูปที่ 4.2.2-3** รายละเอียดดังนี้

สถานีที่ 1 คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนเมษายน 2568 ไม่แตกต่างไปจากในเดือนมีนาคม 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สัตว์หน้าดินในเดือนเมษายน 2568 ดีขึ้นกว่าในเดือนมีนาคม 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968) ซึ่งเกิดจากการที่แหล่งน้ำไม่ถูกรบกวนในช่วงที่ทำการตรวจวัดดังกล่าว

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินในเดือนตุลาคม 2568 ไม่แตกต่างไปจากในเดือนมิถุนายน 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968) ซึ่งเกิดจากการที่แหล่งน้ำไม่ถูกรบกวนในช่วงที่ทำการตรวจวัดดังกล่าว

สถานีที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) เป็นสถานีติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ในเดือนเมษายน 2568 ไม่แตกต่างไปจากในเดือนมีนาคม 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่แพลงก์ตอนพืชในเดือนเมษายน 2568 ดีขึ้นกว่าในเดือนมีนาคม 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968) ซึ่งเกิดจากการที่แหล่งน้ำไม่ถูกรบกวนในช่วงที่ทำการตรวจวัดดังกล่าว

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แพลงก์ตอนสัตว์ และแพลงก์ตอนพืช ในเดือนตุลาคม 2568 ไม่แตกต่างไปจากในเดือนมิถุนายน 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สัตว์หน้าดิน ในเดือนตุลาคม 2568 ดีขึ้นกว่าในเดือนมิถุนายน 2564 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน สามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968) ซึ่งเกิดจากการที่แหล่งน้ำไม่ถูกรบกวนในช่วงที่ทำการตรวจวัดดังกล่าว

3.2 การเปรียบเทียบคุณภาพนิเวศวิทยาทางน้ำกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุว่าในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการกิจกรรมการเตรียมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวางที่ใกล้แหล่งน้ำ อาจทำให้มีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายร่วงหล่นตกลงในแหล่งน้ำดังกล่าวได้ ซึ่งอาจทำให้น้ำมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้นได้ ส่งผลให้แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินลดลง ในขณะที่กิจกรรมก่อสร้างฐานรากและตอม่อ อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างรวมถึงดินจากการก่อสร้างฐานรากไหลลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้น้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นจนบดบังแสงส่องผ่านแหล่งน้ำ ส่งผลต่อระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตในน้ำ

จากการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 สถานี คือ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม. 0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) ในเดือนตุลาคม 2568 พบว่า คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม. 0+890) มีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ในขณะที่แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) โครงการมีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานบริเวณริมตลิ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น โดยยังไม่มีกิจกรรมในลำน้ำ เมื่อเปรียบเทียบกับการคาดการณ์ในขณะที่มีกิจกรรมการเตรียมรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวางที่ใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมก่อสร้างฐานรากและตอม่อ พบว่า ไม่สอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1986)

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน และพันธุ์ปลา มีดัชนีความหลากหลายในอยู่ระดับปานกลาง ซึ่งสิ่งมีชีวิตสามารถอาศัยอยู่ในแหล่งน้ำนี้ได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1968) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

ตารางที่ 4.2.2-2 การเปรียบเทียบผลการศึกษาชนิดและความหนาแน่นของชีวภาพในแหล่งน้ำ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ประเด็นศึกษา	แพลงก์ตอนพืช	แพลงก์ตอนสัตว์	สัตว์หน้าดิน	พรรณไม้น้ำ	พันธุ์ปลา	การเปรียบเทียบและการวิเคราะห์
1. คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890)	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	25 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	10,392 (ยูนิต/ลิตร)	200 (ตัว/ลิตร)	89 (ตัว/ตารางเมตร)	-	-	ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำพบว่าแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ซึ่งหมายถึงคุณภาพน้ำของสถานีตรวจวัดอยู่ระดับปานกลางสามารถดำรงชีพของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1968)
			- ชนิด	21 ชนิด	13 ชนิด	3 ชนิด	3 ชนิด	4 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Oscillatoria sp.	Phylum Rotifer และ Copipod nauplius	กุ้งฝอย (Macrobrachium sp.)	-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	1.46	2.45	0.87	-	-	
	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	1,378,000 (ยูนิต/ลิตร)	117,000 (ตัว/ลิตร)	282 (ตัว/ตารางเมตร)	-	-	
			- ชนิด	12 ชนิด	6 ชนิด	8 ชนิด	3 ชนิด	5 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Oscillatoria sp.	Rotaria sp.		-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	1.10	1.16	1.77	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-69	21 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	2,560 (หน่วย/ลิตร)	52 (ตัว/ลิตร)	36 (ตัว/ตารางเมตร)	-	15 (ตัว/100 ตารางเมตร)	
			- ชนิด	12 ชนิด	4 ชนิด	3 ชนิด	4 ชนิด	3 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Planktolyngbya limnetica	Nauplius	กุ้งฝอย Macrobrachium lanchesteri	-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	2.31	1.31	1.00	-	1.10	
		31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	4,560 (หน่วย/ลิตร)	56 (ตัว/ลิตร)	195 (ตัว/ตารางเมตร)	-	405 (ตัว/100 ตารางเมตร)	
			- ชนิด	16 ชนิด	6 ชนิด	3 ชนิด	4 ชนิด	4 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Tetraedron sp.	Nauplius	หอยเชอรี่ (Pomacea canaliculate)	-	Trichopsis vittata (ปลากริมข้างลาย)	

ตารางที่ 4.2.2-2 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการศึกษาชนิดและความหนาแน่นของชีวภาพในแหล่งน้ำ

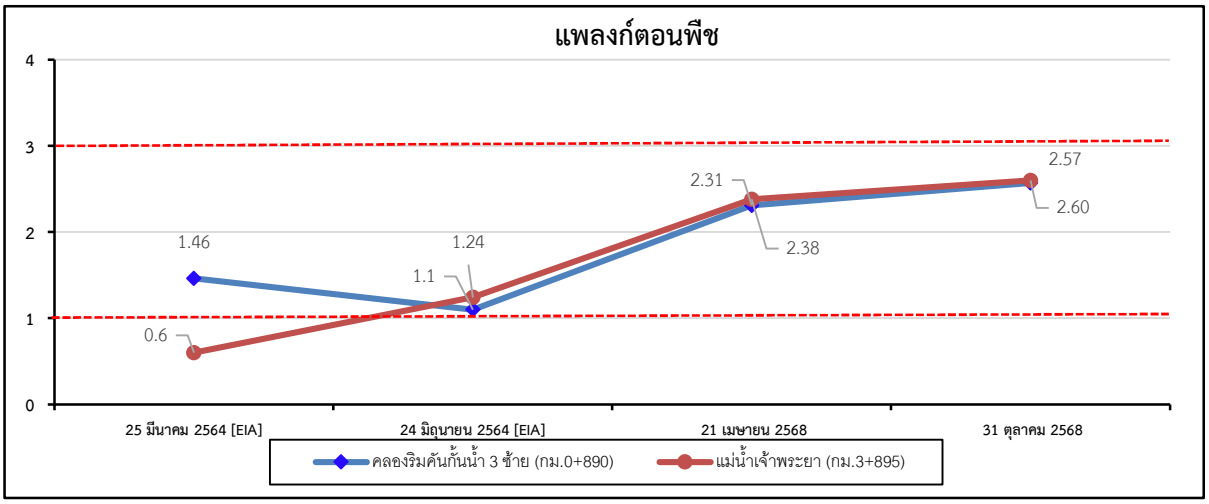
สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ประเด็นศึกษา	แพลงก์ตอนพืช	แพลงก์ตอนสัตว์	สัตว์หน้าดิน	พรรณไม้น้ำ	พันธุ์ปลา	การเปรียบเทียบและการวิเคราะห์
1. คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) (ต่อ)			- ดัชนีความหลากหลาย	2.57	1.71	1.01	-	1.15	
2. แม่น้ำเจ้าพระยา (กม. 3+895)	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	25 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	56,484 (ยูนิต/ลิตร)	152 (ตัว/ลิตร)	133 (ตัว/ตารางเมตร)	-	-	
			- ชนิด	27 ชนิด	7 ชนิด	4 ชนิด	3 ชนิด	10 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Eudorina elegans	Polyarthra sp.	ตัวอ่อนแมลง (Diplonychus sp.) และกุ้งฝอย (Macrobrachium sp.)	-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	0.60	1.65	1.31	-	-	
	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	26,103,700 (ยูนิต/ลิตร)	436,100 (ตัว/ลิตร)	1,424 (ตัว/ตารางเมตร)	-	-	
			- ชนิด	30 ชนิด	12 ชนิด	7 ชนิด	4 ชนิด	12 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Aulacoseira granulate (Ehrenberg) Simonsen	Polyarthra sp.	กุ้งฝอย (Macrobrachium sp.)	-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	1.24	2.08	0.93	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-69	21 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	- ปริมาณรวมทั้งหมด	3,520 (หน่วย/ลิตร)	52 (ตัว/ลิตร)	20 (ตัว/ตารางเมตร)	-		
			- ชนิด	13 ชนิด	5 ชนิด	3 ชนิด	3 ชนิด	3 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Planktolyngbya limnetica	Nauplius	กุ้งฝอย Macrobrachium lanchesteri กุ้งก้ามกราม Macrobrachium rosenbergii	-		

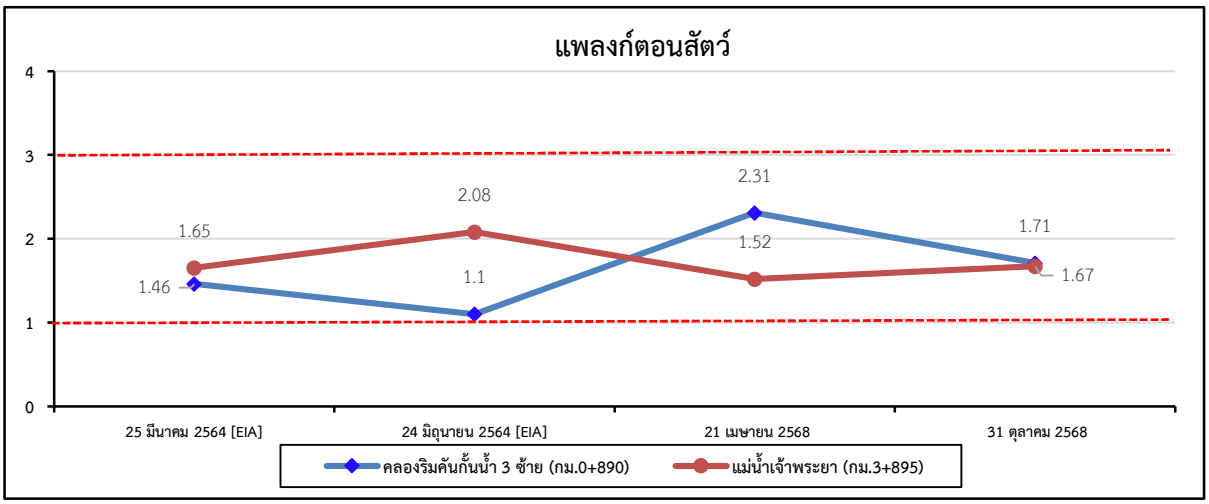
ตารางที่ 4.2.2-2 (ต่อ) การเปรียบเทียบผลการศึกษาชนิดและความหนาแน่นของชีวภาพในแหล่งน้ำ

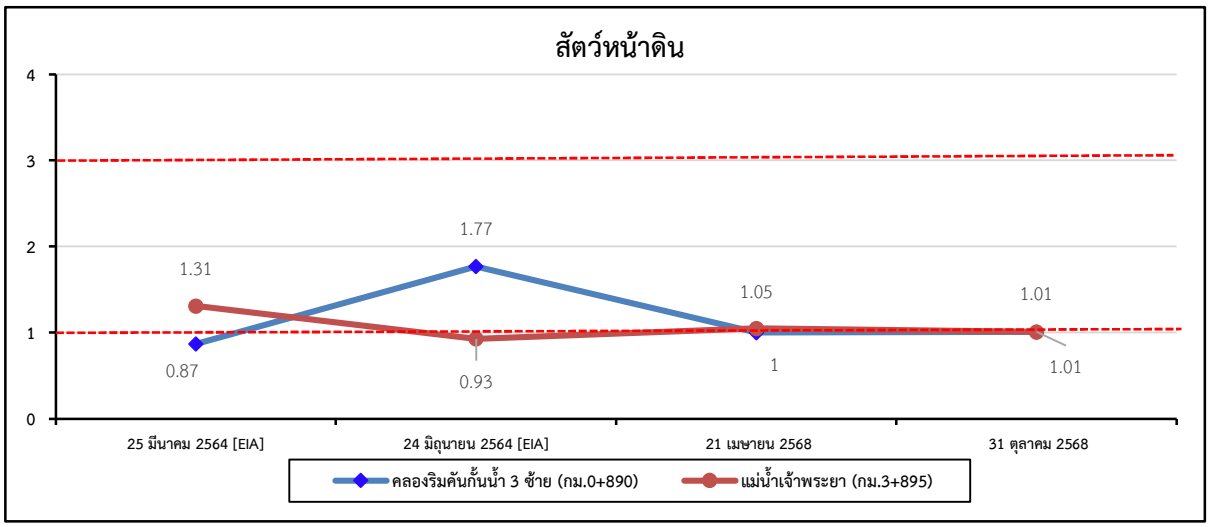
สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ประเด็นศึกษา	แพลงก์ตอนพืช	แพลงก์ตอนสัตว์	สัตว์หน้าดิน	พรรณไม้น้ำ	พันธุ์ปลา	การเปรียบเทียบและการวิเคราะห์
2. แม่น้ำเจ้าพระยา (กม. 3+895) (ต่อ)	รายงาน Monitor[2] ปี 68-69 (ต่อ)	31 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	- ดัชนีความหลากหลาย	2.38	1.52	1.05	-	0.95	
			- ปริมาณรวมทั้งหมด	4,400 (ยูนิต/ลิตร)	52 (ตัว/ลิตร)	90 (ตัว/ตารางเมตร)	-	-	
			- ชนิด	15 ชนิด	6 ชนิด	3 ชนิด	3 ชนิด	3 ชนิด	
			- ชนิดเด่น	Planktolyngbya limnetica	Nauplius	กุ้งฝอย (Macrobrachium lanchesteri)	-	-	
			- ดัชนีความหลากหลาย	2.60	1.67	1.01	-	1.01	

ที่มา : [1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2565

: [2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด รายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (2568-2570)







เปรียบเทียบความหลากหลายทางชีวภาพตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968)

< 1.0 คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)

= 1.0-3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้)

> 3.0 คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)

รูปที่ 4.2.2-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ

4.2.3 คุณภาพอากาศ

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ

2) เพื่อคาดการณ์ปริมาณมลพิษทางอากาศที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ

3) เพื่อประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ

4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสม และสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. เก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สถานีเก็บตัวอย่าง : จำนวน 3 สถานี **(รูปที่ 4.2.3-1)** ได้แก่

สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714

สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

2) ดัชนีตรวจวัด : ดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ ดัง**ตารางที่ 4.2.3-1**

3) มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ : นำข้อมูลคุณภาพอากาศที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

4) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันหยุดและวันธรรมดา โดยทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง

- ครั้งที่ 1 วันที่ 18 – 23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 17 – 22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 3 เดือนเมษายน 2569 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2569 (ฤดูฝน)

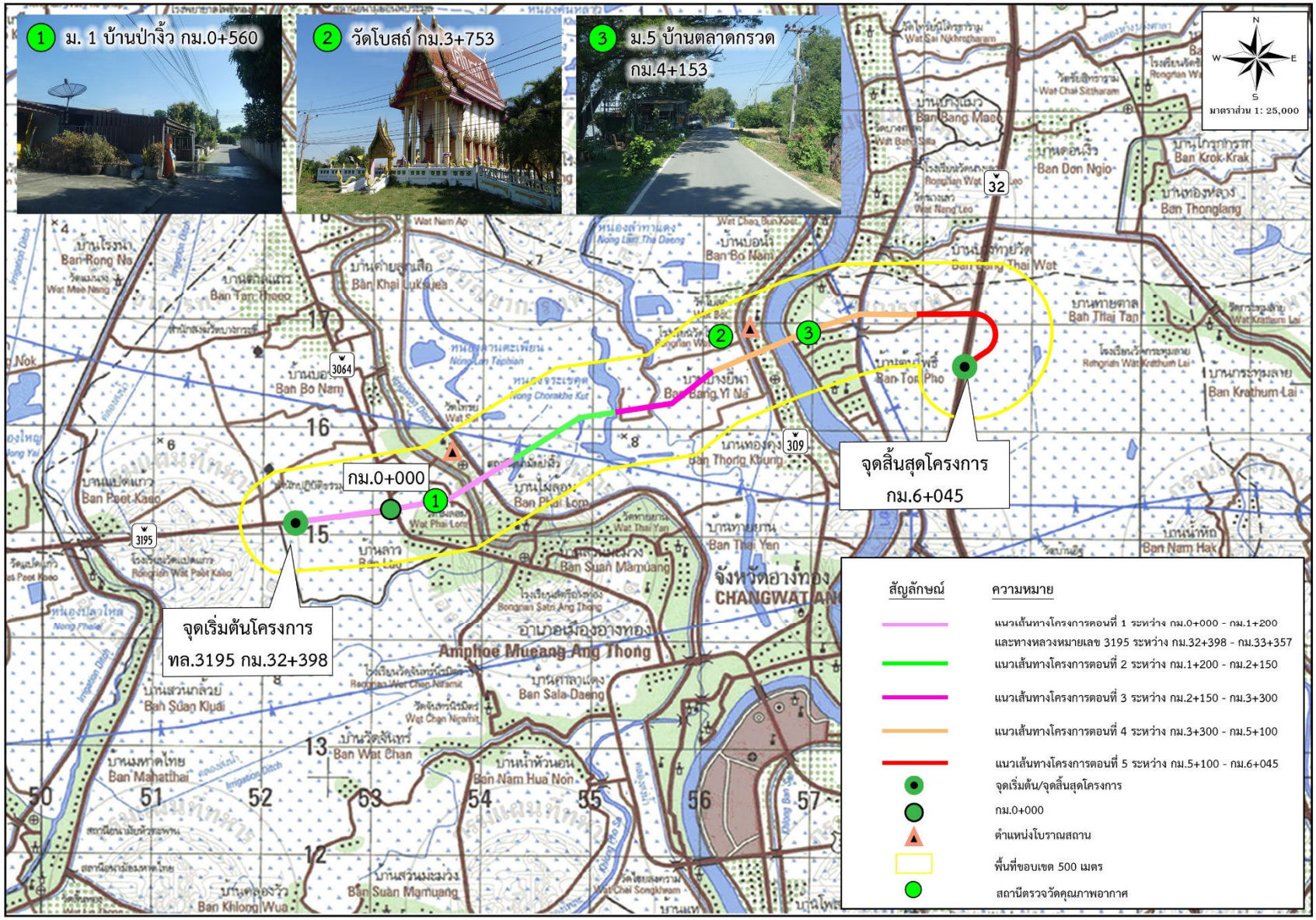
ตารางที่ 4.2.3-1 ดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
- TotalSuspended Particulates (TSP)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric Method	US.EPA 40 CFR Part 50 Appendix B
- Particulates Matter less than 10 Microns (PM_{10})	High-Volume PM_{10} Air Sampler	Gravimetric Method	US.EPA 40 CFR Part 50 Appendix J
- Nitrogen Dioxide (NO_2)	NO_2-Analyzer	Chemiluminescence Method	US.EPA RFNA-1194-099
- Carbon Monoxide (CO)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA 088
- Total Hydrocarbon (THC)	THC-Analyzer	Flame Ionization Detection	US.EPA 40 CFR Part50 Appendix B
2. ความเร็วและทิศทางลม	Wind Speed & Wind Direction Sensor	Wind Speed & Wind Direction Sensor	ISO

ค. ผลการศึกษา

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ (กม.3+714) และสถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) โดยมีผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 และเดือนมิถุนายน 2564 ดัง**ตารางที่ 4.2.3-2** โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า สถานีที่ทำการตรวจวัดทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552



รูปที่ 4.2.3-1 จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ

2. ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศปีละ 2 ครั้ง เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2568 เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2569 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศเมื่อเดือนเมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เมื่อวันที่ 18 – 23 เมษายน 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, บริเวณวัดโบสถ์ กม.3+714 และบริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม. 4+100 แสดงผลการตรวจวัดดัง**ตารางที่ 4.2.3-2** และ**รูปที่ 4.2.3-3** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.065-0.095 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.026-0.044 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.91-1.61 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0190-0.0233 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 4.22-4.37 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) มีความเร็วลม 0.3 – 3.3 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมอ่อน โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.026-0.041 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.018 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.63-0.70 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0186-0.0224 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 4.31-4.53 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากใต้ค่อนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SSE) มีความเร็วลม 0.3 – 3.3 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมอ่อน โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐาน

คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้

สถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุและงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.039 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.017 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.93-1.24 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0176-0.0219 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 4.34-4.55 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากใต้ (S) มีความเร็วลม 0.3 – 3.3 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมอ่อน โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้



หมู่ 1 บ้านป่าจิ้ว กม.0+000

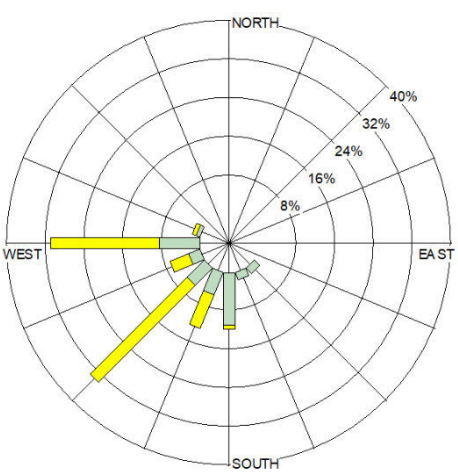


วัดโบสถ์ กม.3+714

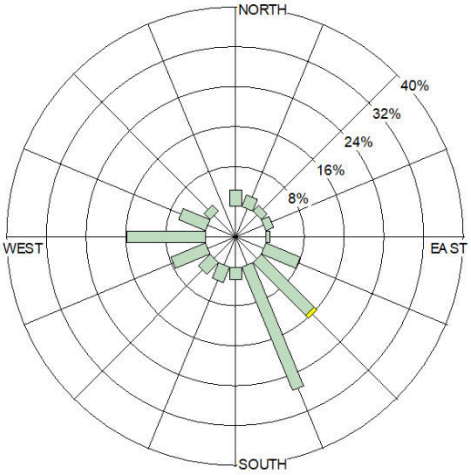


หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

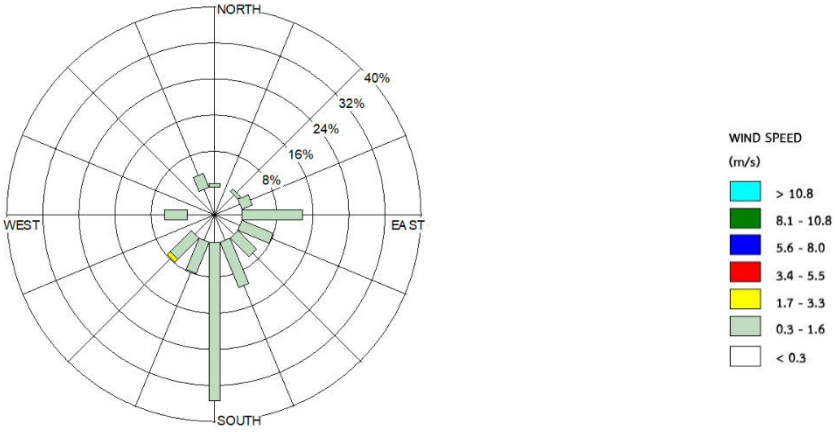
รูปที่ 4.2.3-2 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เดือนเมษายน 2568



① บริเวณ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000



② บริเวณ วัดโบสถ์ กม.3+714



③ บริเวณ หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

รูปที่ 4.2.3-3 ผังแสดงความเร็วและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 18-23 เมษายน 2568

2.2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศเมื่อเดือนตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เมื่อวันที่ 17 – 22 ตุลาคม 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, บริเวณวัดโบสถ์ กม.3+714 และบริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม. 4+100 แสดงผลการตรวจวัดดัง**ตารางที่ 4.2.3-2** และ**รูปที่ 4.2.3-4** โดยสรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างส่วนสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัดพบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.032 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.014 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.72-0.83 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0136-0.0159 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 2.95-3.01 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากทิศเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NNE) มี

ความเร็วลม 0.3 – 5.5 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมโชย โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างส่วนสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.026-0.037 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.018 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.59-0.67 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0142-0.0157 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 3.10 - 3.29 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากทิศตะวันออก (E) มีความเร็วลม 0.3 – 5.5 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมโชย โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้

สถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างส่วนสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.024-0.035 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.017 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในช่วง 0.73-0.86 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0103-0.0117 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าอยู่ในช่วง 2.98-3.06 ส่วนในล้านส่วน และทิศทางลมหลักพัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) มีความเร็วลม 0.3 – 3.3 เมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในความเร็วลมเบาถึงลมอ่อน โดยทิศทางลมจะพัดพามลสารจากแนวเส้นทางโครงการไปยังบริเวณจุดตรวจวัด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ นั้นอาจมีบางส่วนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 มาตรฐานค่าก๊าซ

ไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้



หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000

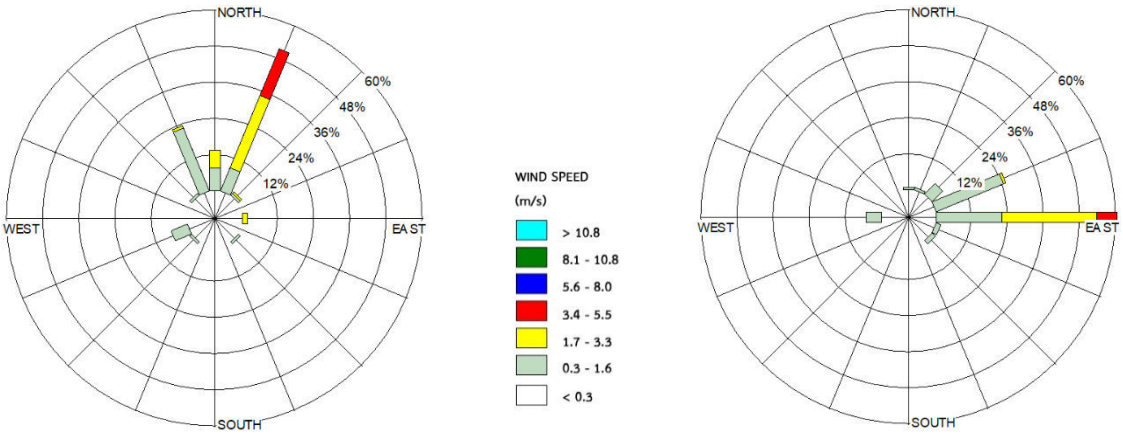


วัดโบสถ์ กม.3+714



หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

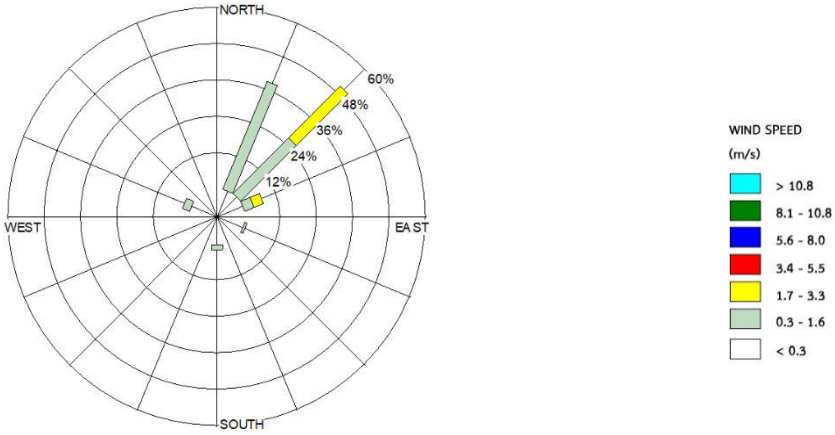
รูปที่ 4.2.3-4 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เดือนตุลาคม 2568



① บริเวณ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000

② บริเวณ วัดโบสถ์ กม.3+714

รูปที่ 4.2.3-5 ผังแสดงความเร็วและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 17-22 ตุลาคม 2568



③ บริเวณ หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

รูปที่ 4.2.3-5 (ต่อ) ผังแสดงความเร็วและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 17-22 ตุลาคม 2568

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในช่วงที่ผ่านมา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 และบ้านตลาดกรวด กม.4+100 สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงฤดูเดียวกันกับที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**รูปที่ 4.2.3-6** รายละเอียดดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) และปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมีนาคม 2564 ในขณะที่ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนเมษายน 2568 เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากทิศทางลมในเดือนเมษายน 2568 จะเห็นได้ว่าลมจะพัดพามลสารจากทางหลวงหมายเลข 3195 และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10})

และปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมิถุนายน 2564 ในขณะที่ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนตุลาคม 2568 เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากทิศทางลมในเดือนตุลาคม 2568 จะเห็นได้ว่าลมจะพัดพามลสารจากทางหลวงหมายเลข 3195 และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) และปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมีนาคม 2564 ในขณะที่ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนเมษายน 2568 เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ บริเวณภายในวัดโบสถ์เป็นพื้นที่มีการสัญจรจากทางหลวงหมายเลข 309 ตัดผ่านเข้าสู่โรงเรียนวัดโบสถ์และองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ ทำให้ลมจะพัดพามลสารจากกิจกรรมจราจรภายในวัดโบสถ์และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัดได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมิถุนายน 2564 ในขณะที่ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเดือนตุลาคม 2568 เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ บริเวณภายในวัดโบสถ์เป็นพื้นที่มีการสัญจรจากทางหลวงหมายเลข 309 ตัดผ่านเข้าสู่โรงเรียนวัดโบสถ์และองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ ทำให้ลมจะพัดพามลสารจากกิจกรรมจราจรภายในวัดโบสถ์และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัดได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

สถานีที่ 3 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมีนาคม 2564 โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ใกล้เคียงกันกับในเดือนมิถุนายน 2564 โดยผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

3.2 การเปรียบเทียบคุณภาพอากาศกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่าในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวมเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ และการขนส่ง มีค่าอยู่ในช่วง 0.100-0.204, 0.079-0.103 และ 0.076-0.174 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ผลกระทบจากก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ที่มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าอยู่ในช่วง 0.55, 0.46 และ 0.54 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ และค่าความเข้มข้นก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าอยู่ในช่วง 0.072-0.093, 0.041 และ 0.052-0.054 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี คือ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 พบว่า ทั้ง 3 สถานี ในเดือนตุลาคม 2568 มีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ โดยผลการตรวจวัดทั้ง 3 สถานี มีดังนี้ สถานีที่ 1 หมู่ 1 หมู่บ้านป่างิ้ว ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.032 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในช่วง 0.72-0.83 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0136-0.0159

ส่วนในล้านส่วน สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.026-0.037 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในช่วง 0.59-0.67 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0142-0.0157 ส่วนในล้านส่วน และสถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.024-0.035 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในช่วง 0.73-0.86 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0103-0.0117 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากมีค่าที่ต่ำและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

ง. สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 และ หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด และยังไม่พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมของโครงการ

ตารางที่ 4.2.3-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางโครงการ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด							การประเมินผลการตรวจวัดเมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			TSP (mg/m^3)	PM_{10} (mg/m^3)	CO (ppm)	NO_2 (ppm)	THC (ppm)	Wind Speed (m/s)	Wind Direction	
1. ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่าจิ้ว กม.0+000	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	0.095	0.046	0.53	0.0408	2.56	0.91	S (14.2%)	-ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	0.031	0.012	0.58	0.0126	2.64	1.11	S (7.5%)	
	คาดการณ์ EIA	-	0.100-0.204	0.047-0.078	0.55	0.072-0.093	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	0.095	0.044	1.15	0.0233	4.37	3.1	SW (33.3%)	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	0.032	0.014	0.83	0.0159	3.01	4.5	NNE (50.8%)	
2. วัดโบสถ์ กม.3+714	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	0.078	0.033	0.46	0.0230	2.60	0.54	S (19.2%)	
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	0.040	0.018	0.57	0.0113	2.47	0.43	S (33.3%)	
	คาดการณ์ EIA	-	0.079-0.103	0.033-0.040	0.46	0.041	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	0.041	0.018	1.15	0.0224	4.53	1.8	SSE (26.7%)	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	0.037	0.018	0.67	0.0157	3.29	4.0	E (60%)	
3. ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม. 4+100	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564 (ฤดูแล้ง)	0.074	0.041	0.53	0.0213	2.53	0.49	SW (29.2%)	
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564 (ฤดูฝน)	0.041	0.019	0.53	0.0124	2.44	0.34	WSW (58.3%)	
	คาดการณ์ EIA	-	0.076-0.174	0.041-0.071	0.54	0.052-0.054	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	0.039	0.017	1.24	0.0219	4.55	1.8	S (35.0%)	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	0.035	0.017	0.86	0.0117	3.06	2.7	NE (50%)	
มาตรฐาน			≯ 0.33[3]	≯ 0.12[3]	≯ 30[4]	≯ 0.17[5]		-	-	

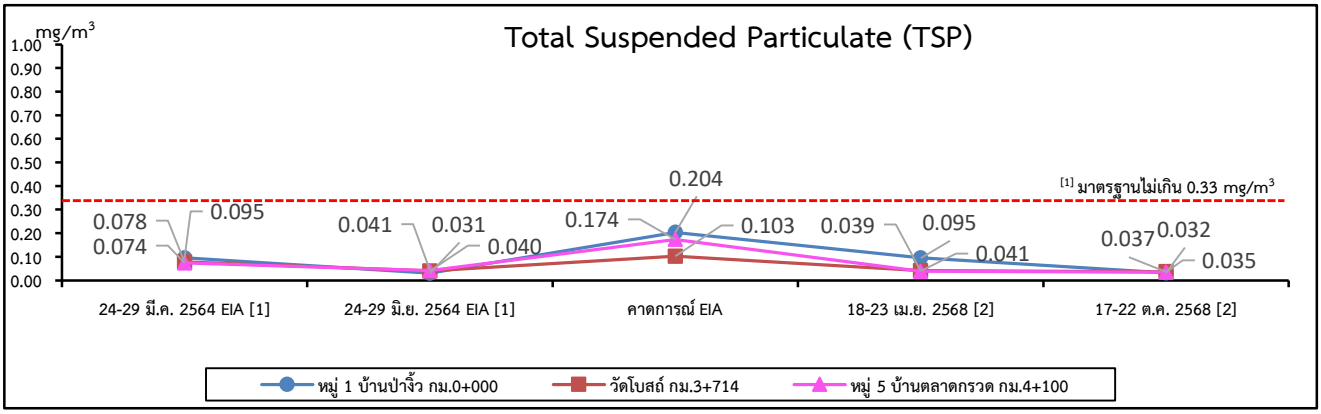
ที่มา : [1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2565

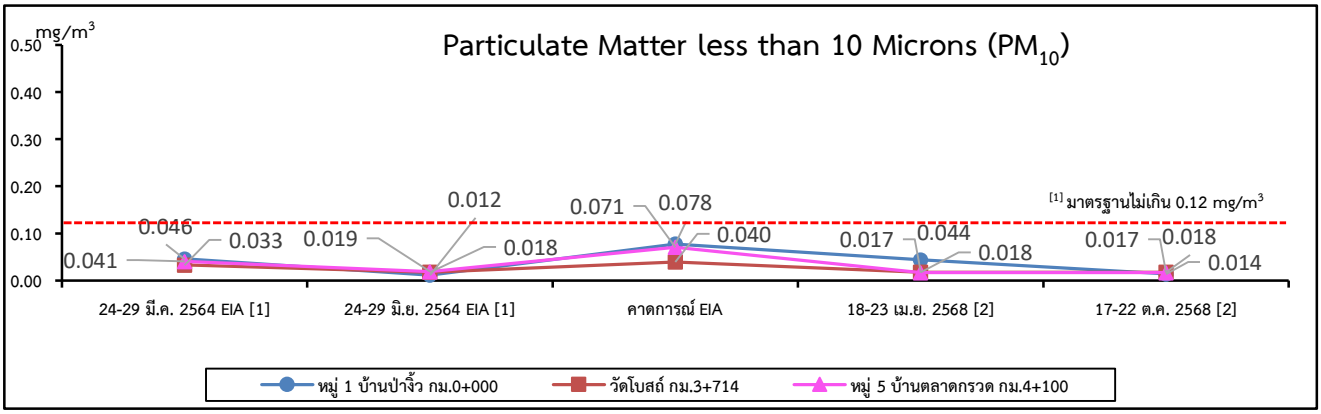
หมายเหตุ : [2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2568-2570

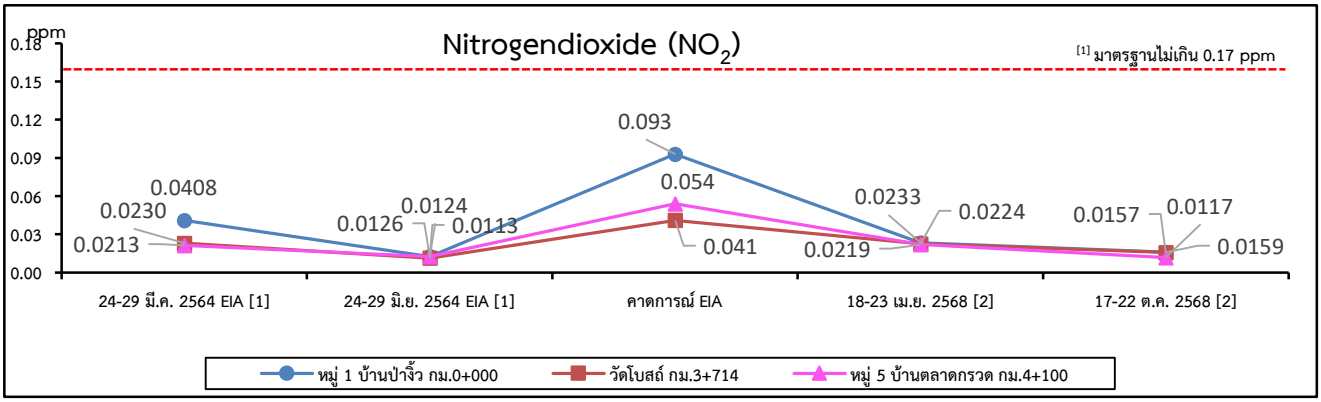
: [3] มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

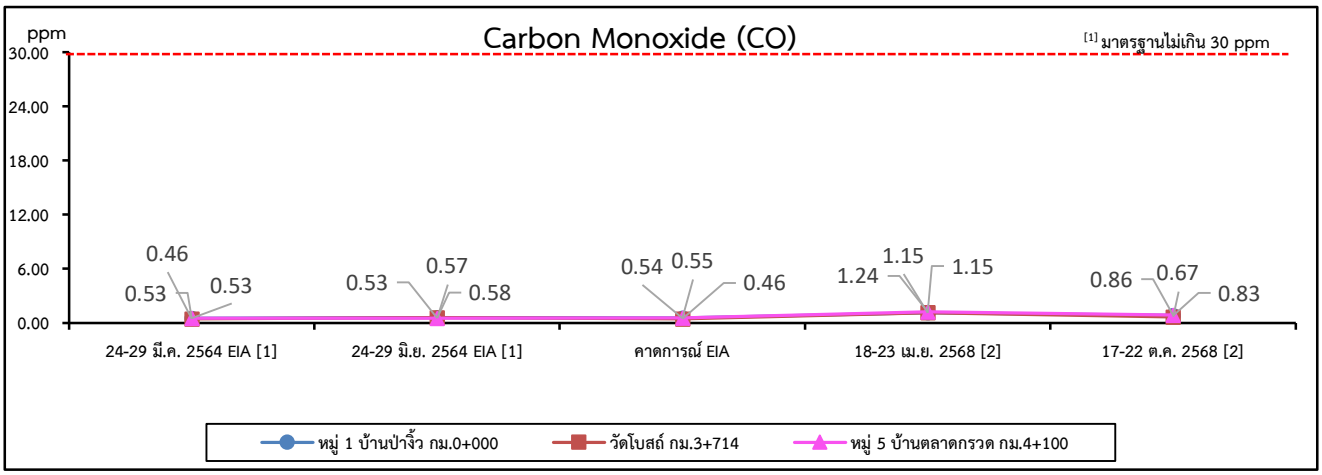
: [4] มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

: [5] มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552









รูปที่ 4.2.3-6 ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศ

4.2.4 ระดับเสียง

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ

3) เพื่อประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ

4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของโครงการ

ข. วิธีการศึกษา

1.ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. เก็บตัวอย่างระดับเสียง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) สถานีเก็บตัวอย่าง : จำนวน 4 สถานี **(รูปที่ 4.2.4-1)** ได้แก่

สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714

สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753

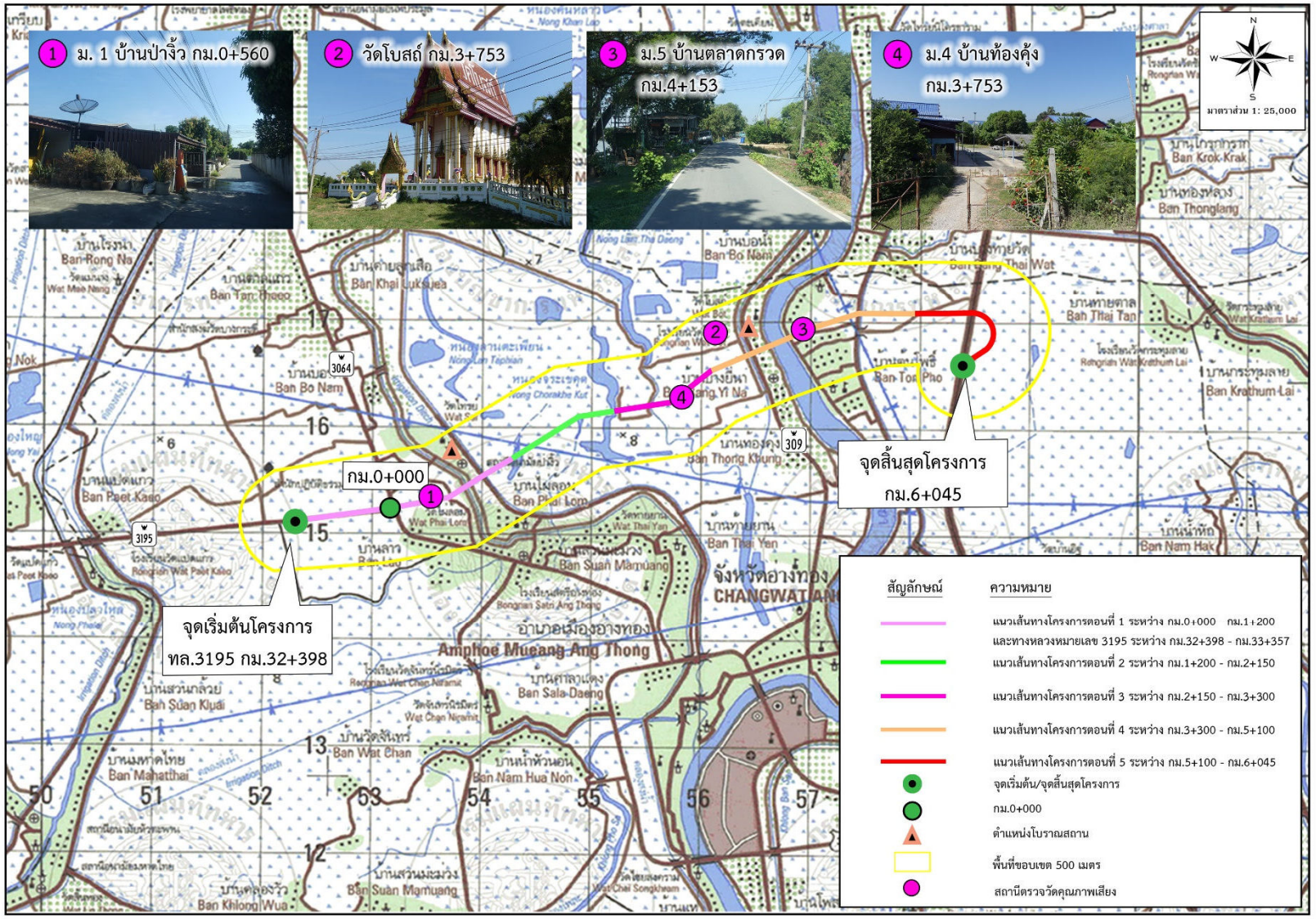
สถานีที่ 4 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

2) ดัชนีตรวจวัด : ดัชนีตรวจวัดระดับเสียงที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ ดัง**ตารางที่ 4.2.4-1**

3) มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ : นำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

4) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง โดยทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง

- ครั้งที่ 1 วันที่ 18 – 23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 17 – 22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 3 เดือนเมษายน 2569 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2569 (ฤดูฝน)



รูปที่ 4.2.4-1 จุดตรวจวัดระดับเสียง

ตารางที่ 4.2.4-1 ดัชนีตรวจวัดระดับเสียงที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr)	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
2. ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
3. ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996
4. ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound	Sound Level Recording	ISO-1996

ค. ผลการศึกษา

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากการทบทวนผลการตรวจวัดระดับเสียงของโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 มีสถานีตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ (กม.3+714) และสถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) โดยมีผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 และเดือนมิถุนายน 2564 ดัง**ตารางที่ 4.2.4-2** โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า สถานีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

2. ผลการตรวจวัดระดับเสียงในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดระดับเสียง ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2568 เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2569 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนเมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)

สถานีที่ 1 หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 60.3 - 62.2 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 84.7 - 90.2 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 64.0 - 65.7 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 54.6 – 55.8 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 60.9 - 63.5 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 86.3 - 89.8 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 66.3 - 67.2 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 49.0 – 50.4 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 3 บริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 59.0 - 62.5 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 90.7 – 109.1 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 63.6 - 68.7 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 49.6 – 51.4 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 4 บริเวณหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 51.6 - 61.2 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 82.8 – 92.2 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 57.2 - 65.3 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 42.5 – 45.7 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณหมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000



บริเวณวัดโบสถ์ กม.3+714



บริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100



บริเวณหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753

รูปที่ 4.2.4-2 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนเมษายน 2568

2.2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเมื่อเดือนตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)

สถานีที่ 1 หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 54.0 - 61.4 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 85.9 – 106.1 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 56.1 – 66.1 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 42.0 – 51.6 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 51.5 - 58.1 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 88.7 – 107.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 58.7 – 61.3 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 47.0 – 49.3 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 3 บริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 58.0 – 62.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 97.5 – 107.6 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 64.9 – 69.2 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่

90 (L_{90}) อยู่ที่ 49.1 – 54.9 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน

สถานีที่ 4 บริเวณหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัดพบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) อยู่ที่ 50.9 – 58.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ที่ 88.9 – 100.1 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ที่ 57.4 – 65.1 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ที่ 45.0 – 51.3 dB(A) ตามลำดับ ดังนั้น ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้จึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน



บริเวณหมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000



บริเวณวัดโบสถ์ กม.3+714



บริเวณหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100



บริเวณหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753

รูปที่ 4.2.4-3 แสดงการตรวจวัดเสียง เดือนตุลาคม 2568

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา

จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนเมษายน 2568 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 และบ้านท้องคุ้ง กม.3+753 สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงฤดูเดียวกันกับที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**รูปที่ 4.2.4-4** รายละเอียดดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมีนาคม 2564 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากทิศทางลมในเดือนเมษายน 2568 จะเห็นได้ว่าลมจะพัดพาระดับเสียงจากทางหลวงหมายเลข 3195 และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมิถุนายน 2564 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากทิศทางลมในเดือนตุลาคม 2568 จะเห็นได้ว่าลมจะพัดพาระดับเสียงจากทางหลวงหมายเลข 3195 และกิจกรรมก่อสร้างโครงการเข้าสู่จุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมีนาคม 2564 ทั้งนี้ บริเวณภายในวัดโบสถ์เป็นพื้นที่มีการสัญจรจากทางหลวงหมายเลข 309 ตัดผ่านเข้าสู่โรงเรียนวัดโบสถ์และองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ ทำให้ระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นมาจากกิจกรรมจราจรภายในวัดโบสถ์ได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการ

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมิถุนายน 2564 ทั้งนี้ บริเวณภายในวัดโบสถ์เป็นพื้นที่มีการสัญจรจากทางหลวงหมายเลข 309 ตัดผ่านเข้าสู่โรงเรียนวัดโบสถ์และองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ ทำให้ระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นมาจากกิจกรรมจราจรภายในวัดโบสถ์ได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 3 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมีนาคม 2564 ทั้งนี้ บริเวณจุดตรวจวัดอยู่ติดกับถนนภายในชุมชนที่มีการสัญจรของประชาชนบ้านตลาดกรวด ทำให้ระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นมาจากกิจกรรมจราจรภายในชุมชนได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เพิ่มขึ้นจากในเดือนมิถุนายน 2564 ทั้งนี้ บริเวณจุดตรวจวัดอยู่ติดกับถนนภายในชุมชนที่มีการสัญจรของประชาชนบ้านตลาดกรวด ทำให้ระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นมาจากกิจกรรมจราจรภายในชุมชนได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่มีผลการศึกษาเดิม จึงยังไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับในช่วงที่ผ่านมาได้ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-

กลางคืน (L_{dn}) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

3.2 การเปรียบเทียบระดับเสียงกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่าในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้าง จะเกิดระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพาน และการขนส่ง ทั้ง 4 สถานี มีค่าอยู่ในช่วง 65.8-74.2, 57.1-60.8, 64.7-73.0 และ 63.9-71.7 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ

จากการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 4 สถานี คือ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 และหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 พบว่า ทั้ง 4 สถานี ในเดือนตุลาคม 2568 มีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ โดยผลการตรวจวัดทั้ง 4 สถานี มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เท่ากับ 61.4, 58.1, 62.0 และ 58.0 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าเพิ่มขึ้นจากในช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) อีกทั้ง บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ใกล้กับจุดตรวจวัดทุกสถานีมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อช่วยลดระดับเสียงที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), วัดโบสถ์ (กม.3+714), ชุมชนหมู่ 5 บริเวณหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง (กม.3+753) และ บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) พบว่า มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมของโครงการไม่ส่งผลกระทบด้านเสียงแต่อย่างใดและยังไม่พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านเสียงจากกิจกรรมของโครงการ

ตารางที่ 4.2.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด				การประเมินผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			L_{eq} 24 hr [dB(A)]	L_{90} [dB(A)]	L_{dn} [dB(A)]	L_{max} [dB(A)]	
1. ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	51.3	43.2	56.1	93.2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ในเดือนตุลาคม 2568 ทั้ง 4 สถานี มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ 115 dB(A) ตามลำดับ ส่วน L_{dn} และ L_{90} ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนดไว้สำหรับการควบคุม
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	54.9	44.8	60.5	93.7	
	คาดการณ์ EIA	-	65.8-74.2	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	62.2	55.8	65.7	90.5	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	61.4	51.6	66.1	106.1	
2. วัดโบสถ์ กม.3+714	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	56.0	49.5	56.1	92.8	
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	54.1	45.6	58.6	98.8	
	คาดการณ์ EIA	-	57.1-60.8	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	63.5	50.4	67.2	89.8	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	58.1	49.3	61.3	107.7	
3.ชุมชนหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753	คาดการณ์ EIA	-	63.9-71.7	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	61.2	45.7	65.3	92.2	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	58.0	51.3	65.1	100.1	
มาตรฐาน[3]			**≯70.0**	**-**	**-**	**≯115.0**	

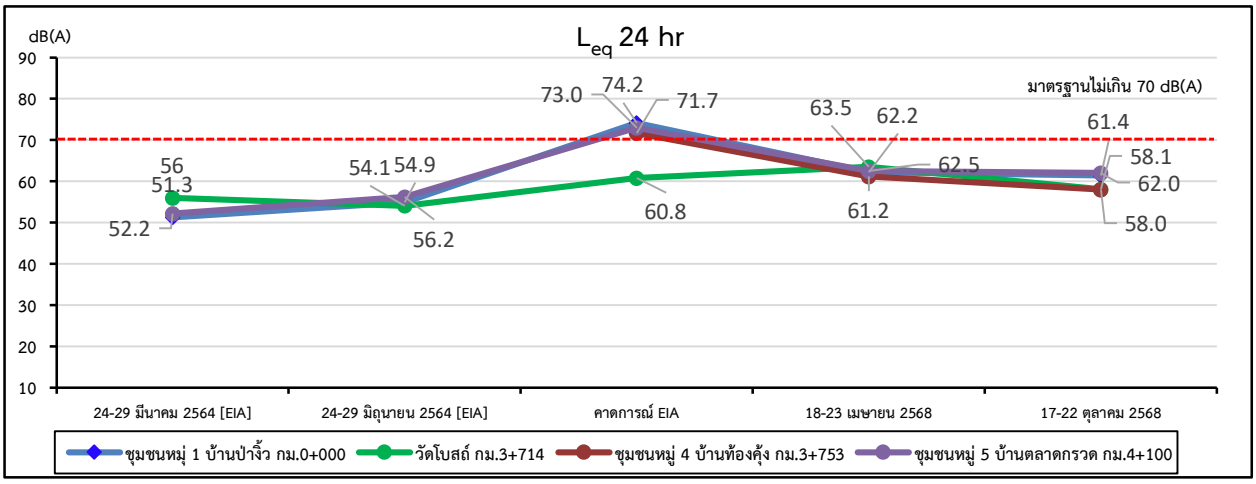
ตารางที่ 4.2.4-2 (ต่อ) ผลการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

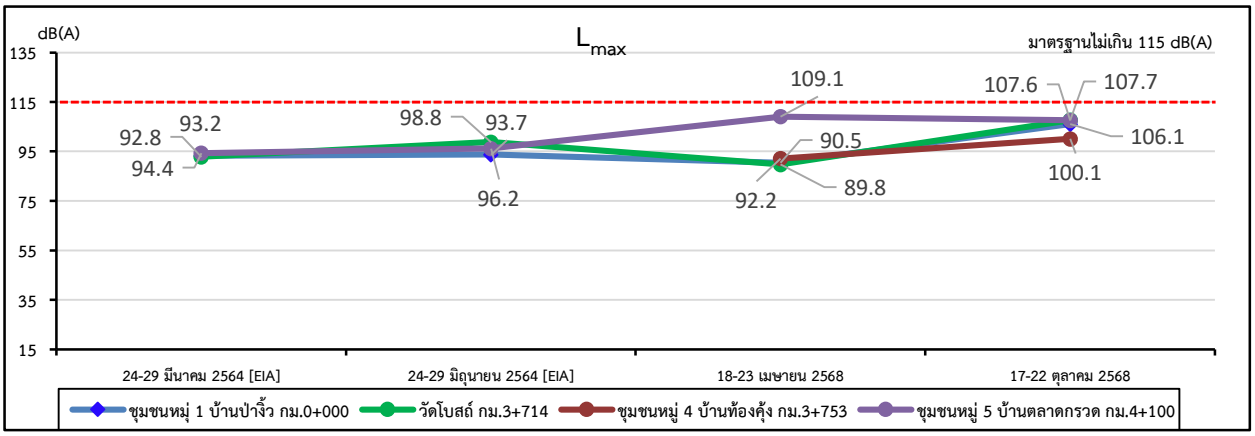
สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด				การประเมินผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			L_{eq} 24 hr [dB(A)]	L_{90} [dB(A)]	L_{dn} [dB(A)]	L_{max} [dB(A)]	
4.ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม. 4+100	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	52.2	43.5	58.4	94.4	
	รายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	56.2	42.7	60.5	96.2	
	คาดการณ์ EIA	-	64.7-73.0	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)	62.5	51.4	68.7	109.1	
		17-22 ตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)	62.0	54.9	69.2	107.6	
มาตรฐาน[3]			**≯70.0**	**-**	**-**	**≯115.0**	

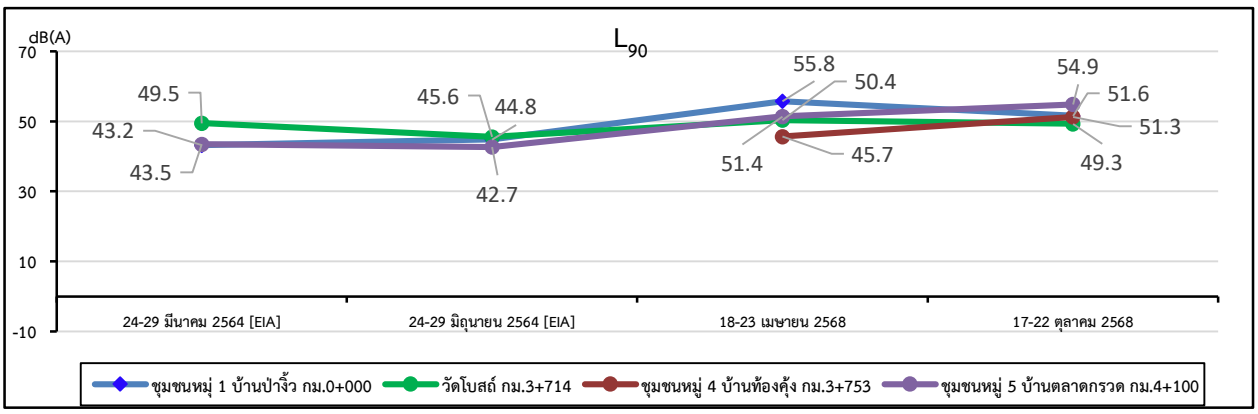
ที่มา : [1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2565

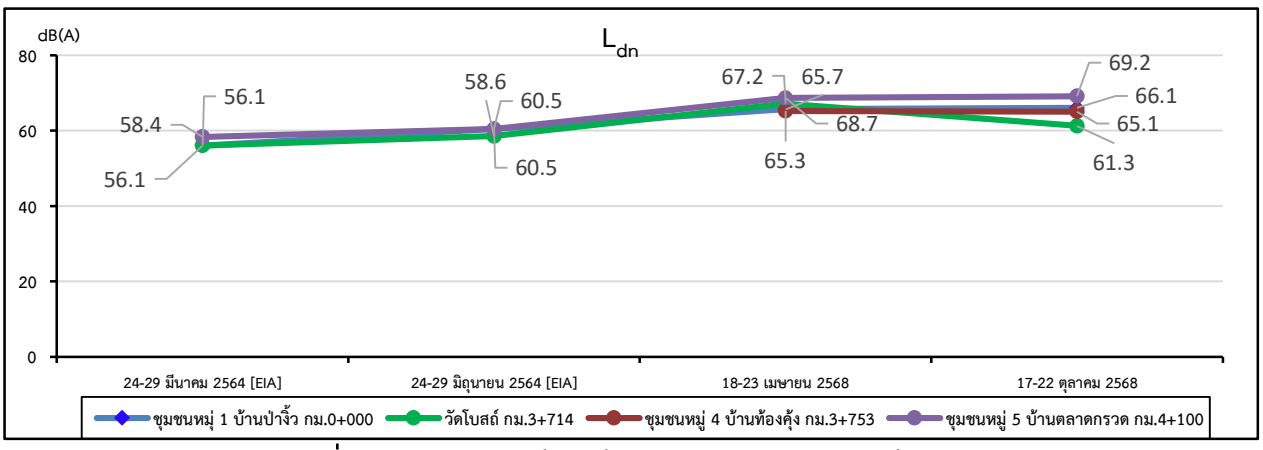
: [2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2568-2570

หมายเหตุ : [3] มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540









รูปที่ 4.2.4-4 กราฟเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง

4.2.5 ความสั่นสะเทือน

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ

3) เพื่อประเมินผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการ

4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของโครงการ

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. เก็บตัวอย่างความสั่นสะเทือน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สถานีเก็บตัวอย่าง : จำนวน 3 สถานี **(รูปที่ 4.2.5-1)** ได้แก่

สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714

สถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

2) ดัชนีตรวจวัด : ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.5-1**

3) มาตรฐาน : นำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

3.1) มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้ (Reicher and Meister) **(ตารางที่ 4.2.5-2)**

3.2) มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 **(ตารางที่ 4.2.5-3)**

ตารางที่ 4.2.5-1 ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ทำการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity)	Seismometer	Ground Vibration Recording	ISO 2631-2
2. ความถี่ (Frequency)	Seismometer	Ground Vibration Recording	ISO 2631-2

ตารางที่ 4.2.5-2 มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้

ระดับความสั่นสะเทือน	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ผลกระทบต่อปฏิกิริยาของมนุษย์
ระดับที่ 1	0.00-0.14	ไม่สามารถรับรู้ได้
ระดับที่ 2	0.15-1.99	รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย
ระดับที่ 3	2.00-2.49	สามารถรับรู้ได้โดยง่าย
ระดับที่ 4	2.50-4.99	มีความรู้สึกรำคาญ
ระดับที่ 5	5.00-9.99	รู้สึกไม่สบายและถูกรบกวน
ระดับที่ 6	10.00-15.00	รู้สึกเจ็บปวด

ที่มา : Reicher and Meister

ตารางที่ 4.2.5-3 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

อาคาร ประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตรต่อวินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	f ≤ 10	20	-
		10 < f ≤ 50	0.5 f + 15	
		50 < f ≤ 100	0.2 f + 30	
		f > 100	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	f ≤ 10	5	-
		10 < f ≤ 50	0.25 f + 2.5	
		50 < f ≤ 100	0.1 f + 10	
		f > 100	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	f ≤ 10	3	-
		10 < f ≤ 50	0.125 f + 1.75	
		50 < f ≤ 100	0.04 f + 6	
		f > 100	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุดมีหน่วยเฮิรตซ์

: * หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

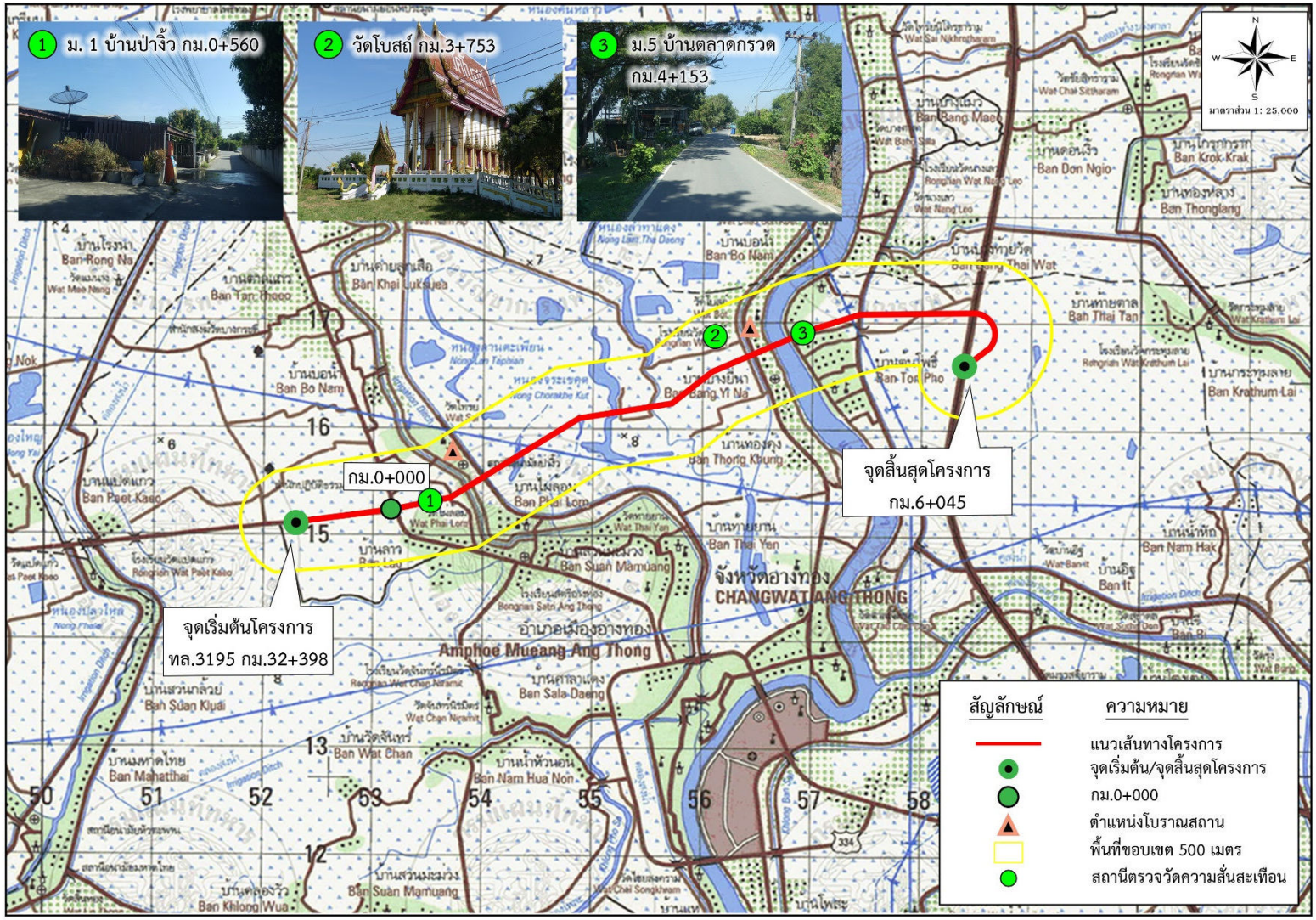
: ** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ที่มา : มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553



รูปที่ 4.2.5-1 จุดตรวจวัดความสั่นสะเทือน

4) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบความสั่นสะเทือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ติดต่อกัน 5 วันต่อเนื่อง ความถี่ 2 ครั้ง/ปี

- ครั้งที่ 1 วันที่ 18 – 23 เมษายน 2568 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 17 – 22 เดือนตุลาคม 2568 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 3 เดือนเมษายน 2569 (ฤดูแล้ง)
- ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2569 (ฤดูฝน)

ค. ผลการศึกษา

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 มีสถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ (กม.3+714) และสถานีที่ 3 ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) โดยมีผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 และเดือนมิถุนายน 2564 ดัง**ตารางที่ 4.2.5-4**

โดยผลการตรวจวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า สถานีที่ทำการตรวจวัดทั้งหมดมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่วัดได้จัดอยู่ในระดับที่ 4 มีความรู้สึกรำคาญ ตามมาตรฐานระดับความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์ของ Reicher & Meister ดัง**ตารางที่ 4.2.5-2** และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ดัง**ตารางที่ 4.2.5-4**

2. ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ โดยทำการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ปีละ 2 ครั้งเดือนเมษายน กันยายน 2568 เดือนเมษายน และเดือนกันยายน 2569 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเมื่อเดือนเมษายน 2568

จากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนเมษายน 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, วัดโบสถ์ กม.3+714 และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 แสดงผลการตรวจวัด ดัง**ตารางที่ 4.2.5-4** และ**รูปที่ 4.2.5-2** สรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุและงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 2.41 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 73.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 3 สามารถรับรู้ได้โดยง่าย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 0.76 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 23.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

สถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง จากผลการตรวจวัด พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 1.08 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 27.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร



หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000



วัดโบสถ์ กม.3+714



หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

รูปที่ 4.2.5-2 การตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 18-23 เมษายน 2568

2.2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเมื่อเดือนตุลาคม 2568

จากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, วัดโบสถ์ กม.3+714 และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 แสดงผลการตรวจวัด ดัง**ตารางที่ 4.2.5-4** และ**รูปที่ 4.2.5-2** สรุปได้ดังนี้

สถานีที่ 1 หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 1 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัดพบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 1.26 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 76.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัด พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 0.88 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 93.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

สถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีที่ใกล้บริเวณก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง ตอน 4 โดยขณะตรวจวัดมีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ จากผลการตรวจวัดพบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ที่ 1.26 mm/s และมีความถี่อยู่ที่ 76.00 Hz ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออาคาร



หมู่ที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000



วัดโบสถ์ กม.3+714

รูปที่ 4.2.5-3 การตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 17-22 ตุลาคม 2568



หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

รูปที่ 4.2.5-3 (ต่อ) การตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 17-22 ตุลาคม 2568

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในช่วงที่ผ่านมา

จากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 และบ้านตลาดกรวด กม.4+100 สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงฤดูเดียวกันกับที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**รูปที่ 4.2.5-3** รายละเอียดดังนี้

สถานีที่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากในเดือนเมษายน 2568 โครงการมีกิจกรรมการตอกเสาเข็ม กิจกรรมฐานราก กิจกรรมการขนส่งวัสดุ และงานบดอัดคันทาง ใกล้กับสถานีตรวจวัดที่อยู่ในระยะประชิดเขตทาง ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้สามารถรับรู้ได้โดยง่าย แต่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนใกล้เคียงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย แต่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 2 วัดโบสถ์ กม.3+714 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนใกล้เคียงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย แต่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สถานีที่ 3 หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 เป็นสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง และเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน) เมื่อนำผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน 2568 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกัน พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

สำหรับผลการตรวจวัด ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นช่วงฤดูเดียวกันกับที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนใกล้เคียงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย แต่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

3.2 การเปรียบเทียบความสั่นสะเทือนกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่าในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างจะเกิดความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และการขนส่ง มีค่าอยู่ในช่วง 0.260-1.257, 0.0190-0.0920 และ 0.2106-1.0168 มิลลิเมตร/วินาที ตามลำดับ แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่จะใช้เวลาไม่มากนัก จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน

จากการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี คือ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 วัดโบสถ์ กม.3+714 และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 พบว่า ทั้ง 3 สถานี ในเดือนตุลาคม 2568 มีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมการขนส่งวัสดุ โดยผลการตรวจวัดทั้ง 3 สถานี มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 1.26, 0.88 และ 1.26 มิลลิเมตร/วินาที ตามลำดับ ซึ่งค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้บริเวณหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 มาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 30 เมตร และค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้บริเวณวัดโบสถ์ กม.3+714 มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 263 เมตร โดยค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้มาจากกิจกรรมการจราจรทั่วไปภายในวัดโบสถ์ และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 53 เมตร โดยค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้มาจากกิจกรรมการจราจรทั่วไปภายในชุมชนตลาดกรวด ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้นั้นจะรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยจนถึงสามารถรับรู้ได้โดยง่าย แต่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีค่าความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากในช่วงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) และ (อาคารประเภทที่ 3) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ง. สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในช่วงเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 ทั้ง 3 สถานี ได้แก่ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), วัดโบสถ์ (กม.3+714) และชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) และ (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ทั้ง 3 สถานี ซึ่งผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่ออาคารและประชาชนสามารถรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยถึงสามารถรับรู้ได้โดยง่าย เท่านั้น แสดงให้เห็นว่า กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่ออาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด และยังไม่พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมโครงการ

ตารางที่ 4.2.5-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ

สถานีตรวจวัด	การตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน[3] (mm/s)			การประเมินผลการตรวจวัดเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
			ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) (mm/s)	ความถี่ (Hz)	อาคารประเภท 1	อาคารประเภท 2	อาคารประเภท 3	
1. บ้านป่างิ้ว กม.0+000	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	1.18	22	24	7	4	จากผลการติดตามตรวจวัดความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2568 บริเวณหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว (กม.0+000), วัดโบสถ์ (กม.3+714) และ ชุมชนหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด (กม.4+100) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) และ (ประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	0.78	73	26	8	4.5	
	คาดการณ์ EIA	-	0.260-1.257	-	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568	2.41	73	44.6	17.3	8.92	
		17-22 ตุลาคม 2568	1.26	76		17.6		
2. วัดโบสถ์ กม.3+714	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	0.859	5.3	20	5	3	
	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	0.954	>100	20	5	3	
	คาดการณ์ EIA	-	0.0190-0.0920	-	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568	0.76	23	20	5	3	
		17-22 ตุลาคม 2568	0.88	93		19.3	9.72	
3. บ้านตลาดกรวด กม. 4+100	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 1)	24-29 มีนาคม 2564	1.281	5.4	20	5	3	
	การตรวจวัดในรายงาน EIA[1] (ครั้งที่ 2)	24-29 มิถุนายน 2564	0.631	73	20	5	3	
	คาดการณ์ EIA	-	0.2106-1.0168	-	-	-	-	
	รายงาน Monitor[2] ปี 68-70	18-23 เมษายน 2568	1.08	27	20	5	3	
		17-22 ตุลาคม 2568	1.26	76		17.6		

ที่มา : [1] บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงาน EIA ปี 2565

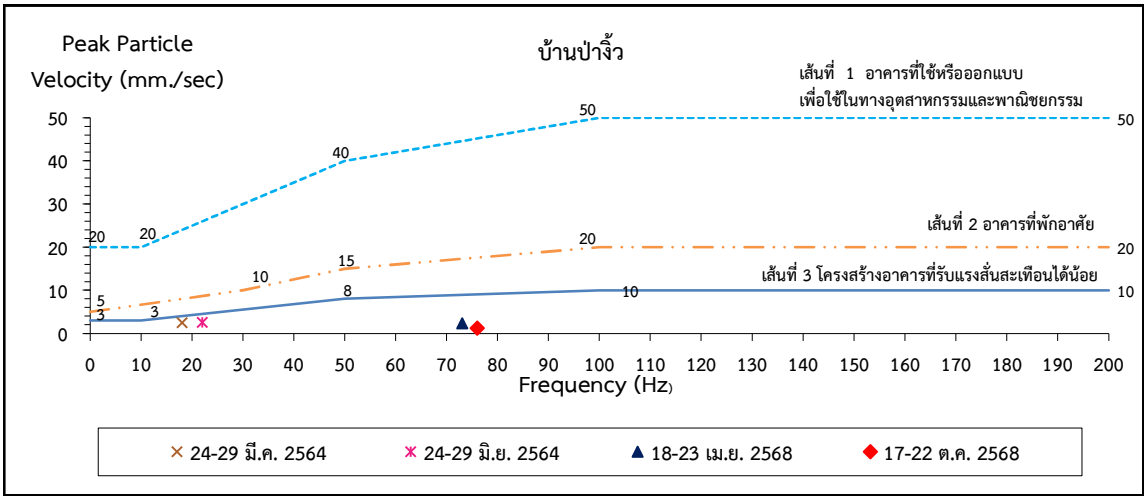
: [2] บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, รายงาน Monitor ปี 2568-2570

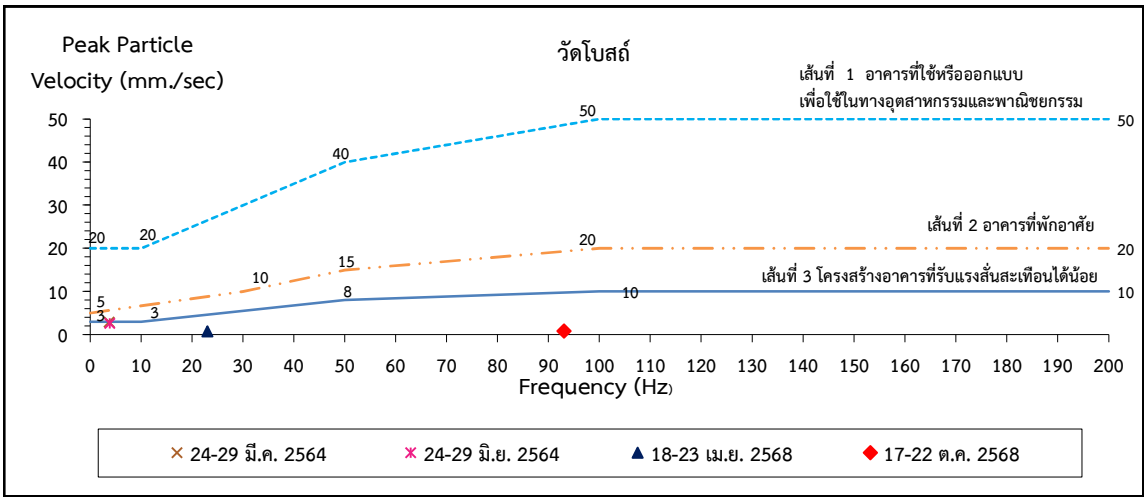
มาตรฐาน : [3] มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

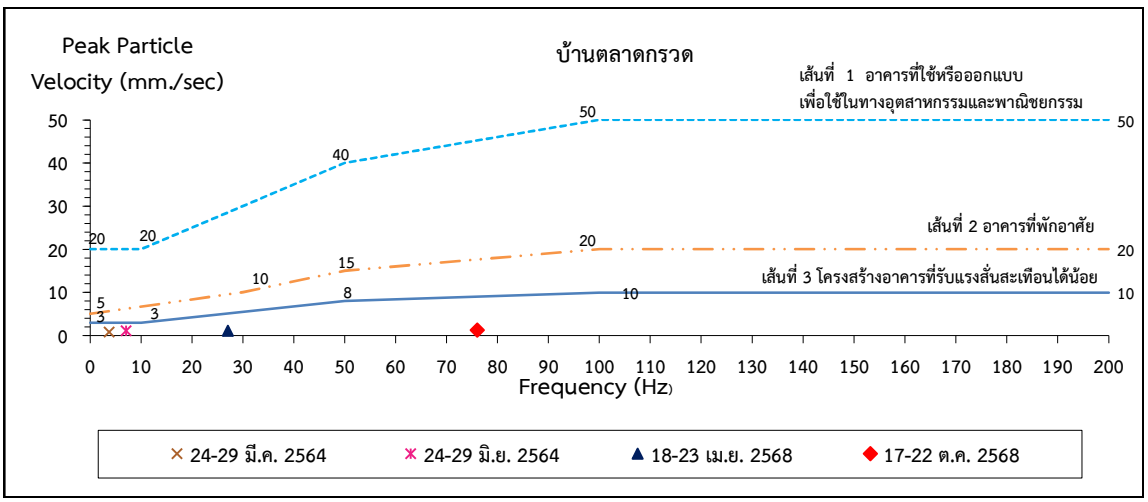
อาคารประเภทที่ 1 หมายถึงโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว ข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึงอาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝดอาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึงโบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม







รูปที่ 4.2.5-4 กราฟเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

4.2.6 การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ สภาพผิวจราจร ป้าย สัญญาณไฟ ระบบส่องสว่างตามแบบก่อสร้าง และสถิติอุบัติเหตุ

2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านคมนาคมที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการในระยะก่อสร้าง

3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านคมนาคมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย อาชีวอนามัย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) สถานีตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ได้แก่

- ตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 3195 และทางหลวงหมายเลข 309
- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- บ้านพักคนงานก่อสร้าง กม.3+000

2) ดัชนีที่ตรวจวัด

- สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง
- ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ
- ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง เวลาที่เกิดเหตุ และสาเหตุของอุบัติเหตุจากการทำงาน
- สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ได้แก่ การกำจัดขยะมูลฝอย การกำจัดสิ่งปฏิกูลและน้ำเสีย

3) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบการคมนาคม เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีรายละเอียดสรุปผลการตรวจวิเคราะห์การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัยในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565 ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด มีการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรบนช่วงถนนจำนวน 3 จุด เป็นเวลา 12 ชม. ดังนี้ ทางหลวงชนบท อท.3027 มีปริมาณจราจร 1,782 PCU/12, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ปริมาณจราจร 5,536 PCU/12, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ปริมาณจราจร 47,475 PCU/12

การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกจำนวน 1 จุด บริเวณ ทล.3064 กับ ทล.3195 เป็นเวลา 24 ชม. พบว่า มีปริมาณจราจร จาก อ.วิเศษชัยชาญ ไป อ.เมืองอ่างทอง 10,133 PCU/วัน, กลับรถไป อ.วิเศษชัยชาญ 96 PCU/วัน, จาก อ.วิเศษชัยชาญ ไป จ.สิงห์บุรี 1,335 PCU/วัน, จาก จ.สิงห์บุรี ไป อ.วิเศษชัยชาญ 1,544 PCU/วัน, กลับรถไป จ.สิงห์บุรี 42 PCU/วัน, จาก จ.สิงห์บุรี ไป อ.เมืองอ่างทอง 7,941 PCU/วัน, จาก อ.เมืองอ่างทอง ไป จ.สิงห์บุรี 6,903 PCU/วัน, กลับรถไป อ.เมืองอ่างทอง 117 PCU/วัน, จาก อ.เมืองอ่างทอง ไป อ.วิเศษชัยชาญ 10,582 PCU/วัน

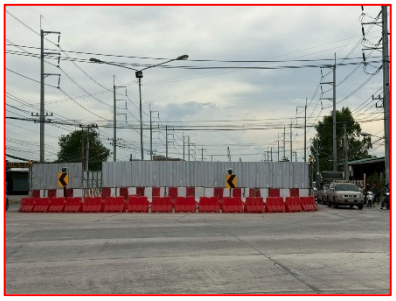
2. ผลการตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัยในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยทำการติดตามรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง มีรายละเอียดประกอบด้วย

2.1 สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง

การติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง และแนวการขนส่งวัสดุก่อสร้าง พบว่า มีสภาพเส้นทางดี ไม่มีการชำรุดเสียหาย มีการติดตั้งป้ายเตือน และป้ายบอกทางที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ป้ายเตือนความเร็วของผู้ใช้เส้นทางอยู่เป็นระยะ รวมถึงมีการติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง และสัญญาณไฟกระพริบดัง**ตารางที่ 4.2.6-1**

ตารางที่ 4.2.6-1 การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569

ผลการปฏิบัติตามมาตการติดตามตรวจสอบ	
เดือนเมษายน 2568	
	
กม. 0+000 (ทล.3195)	กม. 7+033 (ทล.309)
เดือนพฤษภาคม 2568	
	
กม. 0+000 (ทล.3195)	กม. 7+033 (ทล.309)
เดือนมิถุนายน 2568	
	
กม. 0+000 (ทล.3195)	กม. 7+033 (ทล.309)
เดือนกรกฎาคม 2568	
	
กม. 0+000 (ทล.3195)	กม. 7+033 (ทล.309)

ตารางที่ 4.2.6-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนมกราคม 2569

เดือนสิงหาคม 2568



กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

เดือนกันยายน 2568

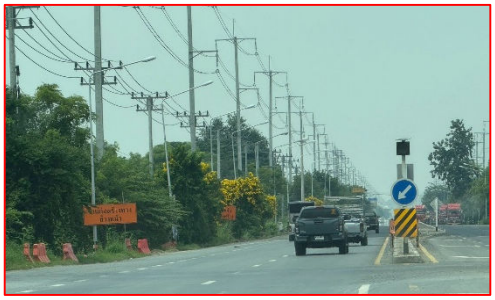


กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

เดือนตุลาคม 2568



กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

เดือนพฤศจิกายน 2568



กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

ตารางที่ 4.2.6-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนมกราคม 2569

เดือนธันวาคม 2568



กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

เดือนมกราคม 2569



กม. 0+000 (ทล.3195)



กม. 7+033 (ทล.309)

2.2 ปริมาณการจราจร

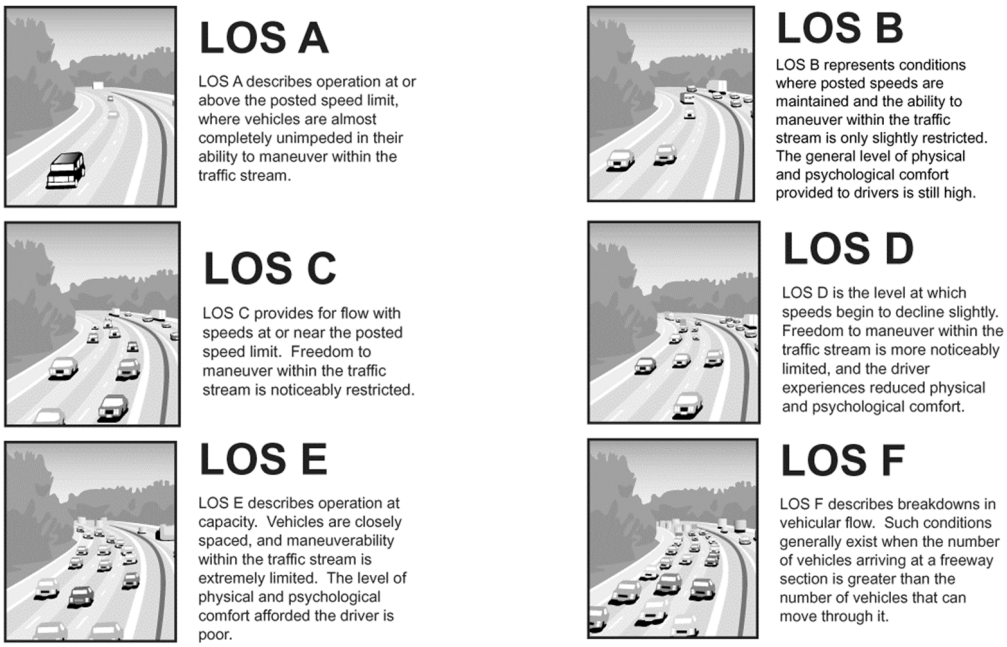
การดำเนินการประเมินสภาพการจราจร โดยแปลงปริมาณการจราจรที่เกิดจากรถประเภทต่างๆให้มีหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit, PCU) ทั้งนี้ เนื่องจากรถแต่ละประเภทมีลักษณะทางกายภาพและสมรรถนะในการเคลื่อนตัวไม่เหมือนกัน จึงต้องแปลงให้อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน โดยใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่ง (Passenger Car Equivalent, PCE) ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.2.6-2**

ตารางที่ 4.2.6-2 ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งสำหรับรถประเภทต่างๆ (Passenger Car Equivalent, PCE)

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

ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

โดยการวิเคราะห์ดัชนีที่แสดงถึงสภาพการให้บริการของถนน (Level of Service) ตามปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ เช่น ลักษณะทางกายภาพของถนน ปริมาณการจราจร สภาพแวดล้อมริมทาง การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น ซึ่งระดับการให้บริการโดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น 6 ระดับ แสดงดัง**รูปที่ 4.2.6-1**



ที่มา : MARYLAND TRANSPORTATION AUTHORITY

รูปที่ 4.2.6-1 ตัวอย่างระดับการให้บริการระดับต่าง ๆ

ซึ่งการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ อาศัยค่าความจุถนนในการวิเคราะห์ความสามารถของทางที่จะรองรับปริมาณจราจรให้รถแล่นผ่านถนนช่วงใดช่วงหนึ่งที่กำหนดให้ภายในเวลา 1 ชั่วโมง ภายใต้สภาพถนนและการจราจรปกติ (คันต่อชั่วโมง) ทั้งนี้ความจุเบื้องต้น (Basic Capacity) ซึ่งเป็นจำนวนสูงสุดของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PC) ที่แล่นผ่านจุดที่กำหนดในเวลา 1 ชั่วโมง ภายใต้สภาพจราจรสมบูรณ์แบบ (Ideal Condition) ของทางหลวง โดยการวิเคราะห์อ้างอิงจากมาตรฐาน Highway Capacity Manual 2010 (HCM 2010) ได้ให้แนวทางการพิจารณาระดับการให้บริการ (Level of Service) นอกจากนี้ การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service) สามารถวิเคราะห์ได้จากการนำสัดส่วนของปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง (Traffic Volume) หารด้วยความสามารถของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจร หรือความจุของถนน (Capacity) ในเส้นนั้น ๆ ได้ ดังนี้

ระดับการให้บริการ (Level of Service) =V/C

เมื่อ V = ปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง (Traffic Volume)

C = ความจุของถนน (Capacity)

การกำหนดเกณฑ์ระดับการให้บริการของถนนสำหรับพื้นที่การวางผังระดับชุมชน พิจารณาจากคุณภาพของการจราจรบนถนน โดยพิจารณาจากส่วนประกอบต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาในการเดินทาง ความคล่องตัวในการจราจร ความล่าช้าการเดินทาง ความเร็วของยานพาหนะ ความสะดวกสบายในการขับขี่และการเดินทาง โดยกำหนดเกณฑ์สำหรับพื้นที่วางผังในระดับชุมชนเมือง ซึ่งมีลักษณะถนนที่มีหลายช่องจราจรที่แบ่งแยกออกจากกันหรือถนนที่ไม่แบ่งช่องจราจรออกจากกันแต่มีช่องจอดรถ โดยความสามารถในการรองรับการเดินทาง และรายละเอียดเกณฑ์ระดับของการบริการจากอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความสามารถในการรองรับของถนน (V/C) **แสดงดังตารางที่ 4.2.6-3**

ตารางที่ 4.2.6-3 เกณฑ์การวิเคราะห์ระดับการให้บริการของถนนในเมือง

ระดับการให้บริการ	สภาพจราจร	V/C ratio (ทางหลวงแผ่นดิน)		V/C ratio (ถนนในเมือง)
		กรณี 2 ช่องจราจร	กรณีหลายช่องจราจร	
A	สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระ ความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี	0.00-0.07	0.00-0.30	0.00-0.60
B	สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว ความล่าช้ามีน้อย	0.08-0.10	0.31-0.47	0.61-.070
C	สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว มีข้อจำกัดในการเปลี่ยนช่องจราจรมากกว่าระดับ B มีความตึงเครียดในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ขณะขับขี่	0.11-0.28	0.48-0.68	0.71-0.80
D	ใกล้สภาวะไม่คงที่ (Approaching Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะเกือบถึงจุดไม่คงที่ ถ้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะให้เกิดความล่าช้าและความเร็วของยานพาหนะลดลงอย่างมาก	0.29-0.52	0.69-0.89	0.81-0.90
E	สภาวะไม่คงที่ (Unstable Flow) การไหลของยานพาหนะไม่คงที่ ทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าและความเร็วยานพาหนะต่ำกว่าความเร็วเฉลี่ย	0.53-1.00	0.90-1.00	0.91-1.00
F	สภาวะติดขัด (Forced Flow) การไหลของยานพาหนะ มีความเร็วต่ำมาก เนื่องจากทางแยกมีความแออัดของยวดยาน มีความล่าช้าสูงและผลข้างเคียงลำดับสัญญาไฟจราจร	มากกว่า 1.00	มากกว่า 1.00	มากกว่า 1.00

ที่มา : Highway Capacity Manual, สำนักวิศวกรรมผังเมือง



ทางหลวงหมายเลข 3195



ทางหลวงหมายเลข 309

รูปที่ 4.2.6-2 การสำรวจปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569



ทางหลวงหมายเลข 32

รูปที่ 4.2.6-2 (ต่อ) การสำรวจปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569

ตารางที่ 4.2.6-4 รายละเอียดการสำรวจปริมาณจราจรเดือนเมษายน 2568 ถึง มกราคม 2569

ลำดับที่	บริเวณตำแหน่งจุดสำรวจ	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน (MB)			
1	ทางหลวงหมายเลข 3195	25-26 เมษายน 2568	07.00-19.00 น.
		23-24 พฤษภาคม 2568	07.00-19.00 น.
		13-14 มิถุนายน 2568	07.00-19.00 น.
		18-19 กรกฎาคม 2568	07.00-19.00 น.
		1-2 สิงหาคม 2568	07.00-19.00 น.
		12-13 กันยายน 2568	07.00-19.00 น.
		30-31 ตุลาคม 2568	07.00-19.00 น.
		1-2 พฤศจิกายน 2568	07.00-19.00 น.
		19-20 ธันวาคม 2568	07.00-19.00 น.
		23-24 มกราคม 2568	07.00-19.00 น.
2	ทางหลวงหมายเลข 309	25-26 เมษายน 2568	07.00-19.00 น.
		23-24 พฤษภาคม 2568	07.00-19.00 น.
		13-14 มิถุนายน 2568	07.00-19.00 น.
		18-19 กรกฎาคม 2568	07.00-19.00 น.
		1-2 สิงหาคม 2568	07.00-19.00 น.
		12-13 กันยายน 2568	07.00-19.00 น.
		30-31 ตุลาคม 2568	07.00-19.00 น.
		1-2 พฤศจิกายน 2568	07.00-19.00 น.
		19-20 ธันวาคม 2568	07.00-19.00 น.
		23-24 มกราคม 2568	07.00-19.00 น.

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, เมษายน 2568 ถึง มกราคม 2569

ตามขอบเขตการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบสภาพปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3195 ทางหลวงหมายเลข 309 และทางหลวงหมายเลข 32 โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในวันทำงาน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 07.00-19.00 น.) และใช้อุปกรณ์ติดตั้งภาคสนาม ได้แก่ กล้อง CCTV ในการบันทึกข้อมูล แสดงจุดสำรวจ**ดังรูปที่ 4.2.6-2** รายละเอียด**ดังตารางที่ 4.2.5-4**

2.2.1 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนเมษายน 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 25 เมษายน และ เสาร์ที่ 26 เมษายน 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,456-1,846 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,577-2,670 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,131-2,235 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.2 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนพฤษภาคม 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม และ เสาร์ที่ 24 พฤษภาคม 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,347-1,841 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,162-2,445 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,122-2,229 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 309 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.3 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนมิถุนายน 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 13 มิถุนายน และ เสาร์ที่ 14 มิถุนายน 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 2,177-2,186 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,225-2,373 PCU/ชั่วโมง ส่วนทาง

หลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 3,525-4,388 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.4 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนกรกฎาคม 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม และ เสาร์ที่ 19 กรกฎาคม 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 2,132-2,203 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,260-2,577 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 3,374-4,359 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.5 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนสิงหาคม 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 1 สิงหาคม และ เสาร์ที่ 2 สิงหาคม 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 514-914 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,051-2,577 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,329-3,074 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.6 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนกันยายน 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 12 กันยายน และ เสาร์ที่ 13 กันยายน 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,894-1,954 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,220-2,527 PCU/ชั่วโมง ส่วนทาง

หลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,590-3,219 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.7 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนตุลาคม 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 30 ตุลาคม และ เสาร์ที่ 31 ตุลาคม 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,740-1,925 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,577-2,670 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,874-3,098 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย ผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.8 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนพฤศจิกายน 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 1 พฤศจิกายน และ เสาร์ที่ 2 พฤศจิกายน 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,894-1,954 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,445-2,578 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,563-3,092 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.9 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนธันวาคม 2568

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 19 ธันวาคม และ เสาร์ที่ 20 ธันวาคม 2568 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 2,138-2,562 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,645-2,948 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,914-3,931 PCU/ชั่วโมง และหาก

วิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย และผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = C สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัว โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

2.2.10 การศึกษาสำรวจข้อมูลการจราจรและการขนส่งในเดือนมกราคม 2569

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจ ช่วงวันศุกร์ที่ 23 มกราคม และ เสาร์ที่ 24 มกราคม 2569 พบว่า ปริมาณจราจรบนโครงข่ายเส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 3195 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจรประมาณ 1,942-2,466 PCU/ชั่วโมง ทางหลวงหมายเลข 309 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 2,657-3,043 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 32 ของวันทำการและวันหยุดมีปริมาณจราจร ประมาณ 1,421-2,844 PCU/ชั่วโมง และหากวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า บนทางหลวงหมายเลข 3195 มีค่า LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระความล่าช้าเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรเกือบไม่มี ผลวิเคราะห์บนทางหลวงหมายเลข 309 มี LOS = C สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวและผลวิเคราะห์บน ทางหลวงหมายเลข 32 มี LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ **ดังตารางที่ 4.2.6-5**

ตารางที่ 4.2.6-5 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 3195	**วันศุกร์ 25 เมษายน 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,818	10,992	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,666	10,276	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,484**	**21,268**	
	วันเสาร์ 26 เมษายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,456	10,396	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,846	11,248	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,302**	**21,644**	
	วันศุกร์ 23 พฤษภาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,482	9,096	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,841	10,248	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,323**	**19,344**	
	วันเสาร์ 24 พฤษภาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,452	9,496	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,347	8,576	A
	รวม 2 ทิศทาง	**2,799**	**18,072**	

ตารางที่ 4.2.6-5 แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 3195 (ต่อ)	**วันศุกร์ 13 มิถุนายน 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,177	14,195	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,177	14,570	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,354**	**28,765**	
	วันเสาร์ 14 มิถุนายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,186	14,226	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,177	14,676	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,363**	**28,902**	
	วันศุกร์ 18 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,132	14,096	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,170	14,526	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,302**	**28,622**	
	วันเสาร์ 19 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,203	14,347	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,169	14,563	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,372**	**28,910**	
	วันศุกร์ 1 สิงหาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	755	6,991	
	ไป จ.สิงห์บุรี	914	7,800	A
	รวม 2 ทิศทาง	**1,669**	**14,791**	
	วันเสาร์ 2 สิงหาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	617	8,187	
	ไป จ.สิงห์บุรี	767	10,837	A
	รวม 2 ทิศทาง	**1,384**	**19,024**	
	วันศุกร์ 12 กันยายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,918	12,192	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,925	12,387	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,843**	**24,579**	
	วันเสาร์ 13 กันยายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,894	12,307	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,954	12,548	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,848**	**24,855**	
	วันศุกร์ 30 ตุลาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,982	12,508	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,948	12,431	B
	รวม 2 ทิศทาง	**3,930**	**24,939**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 3195 (ต่อ)	**วันเสาร์ 31 ตุลาคม 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,740	12,221	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,883	12,205	B
	รวม 2 ทิศทาง	**3,623**	**24,426**	
	วันศุกร์ 1 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,918	12,192	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,925	12,387	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,843**	**24,579**	
	วันเสาร์ 2 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,894	12,307	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,954	12,548	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,848**	**24,855**	
	วันศุกร์ 19 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,138	14,112	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,204	13,856	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,342**	**27,968**	
	วันเสาร์ 20 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	**2,292**	**16,180**	
	ไป จ.สิงห์บุรี	**2,562**	**16,968**	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,854**	**33,148**	
	วันศุกร์ 23 มกราคม 2569			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,466	16,405	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,352	14,641	A
	รวม 2 ทิศทาง	**4,818**	**31,046**	
	วันเสาร์ 24 มกราคม 2569			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,036	15,646	
	ไป จ.สิงห์บุรี	1,942	13,303	A
	รวม 2 ทิศทาง	**3,978**	**28,949**	
ทางหลวงหมายเลข 309	**วันศุกร์ 25 เมษายน 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,661	20,731	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,653	20,479	B
	รวม 2 ทิศทาง	**5,314**	**41,124**	
	วันเสาร์ 26 เมษายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,670	20,995	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,577	20,544	B
	รวม 2 ทิศทาง	**5,247**	**41,539**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 309 (ต่อ)	**วันศุกร์ 23 พฤษภาคม 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,283	17,619	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,368	16,789	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,651**	**34,408**	
	วันเสาร์ 24 พฤษภาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,162	17,252	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,445	19,393	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,607**	**36,645**	
	วันศุกร์ 13 มิถุนายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,225	16,339	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,324	17,140	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,549**	**33,479**	
	วันเสาร์ 14 มิถุนายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,373	18,394	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,267	17,993	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,640**	**36,387**	
	วันศุกร์ 18 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,577	19,740	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,260	18,134	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,837**	**37,874**	
	วันเสาร์ 19 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,355	17,244	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,353	18,420	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,708**	**35,664**	
	วันศุกร์ 1 สิงหาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,577	19,740	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,355	17,244	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,932**	**36,984**	
	วันเสาร์ 2 สิงหาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,051	18,134	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2353	18,420	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,404**	**36,554**	
	วันศุกร์ 12 กันยายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,527	20,390	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,313	17,452	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,840**	**37,842**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 309 (ต่อ)	**วันเสาร์ 13 กันยายน 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,220	19,192	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,445	19,393	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,665**	**38,585**	
	วันศุกร์ 30 ตุลาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,661	20,731	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,654	20,479	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,315**	**41,210**	
	วันเสาร์ 31 ตุลาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,670	20,995	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,577	20,544	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,247**	**41,539**	
	วันศุกร์ 1 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,617	21,090	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,578	19,615	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,195**	**40,705**	
	วันเสาร์ 2 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,575	20,592	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,445	19,393	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,020**	**39,985**	
	วันศุกร์ 19 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,943	22,952	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,645	21,417	B
	รวม 2 ทิศทาง	**5,588**	**44,369**	
	วันเสาร์ 20 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,948	23,182	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,900	23,290	B
	รวม 2 ทิศทาง	**5,848**	**46,472**	
	วันศุกร์ 23 มกราคม 2569			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,043	24,546	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,657	20,979	C
	รวม 2 ทิศทาง	**5,700**	**45,525**	
	วันเสาร์ 24 มกราคม 2569			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,693	22,406	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,964	24,086	C
	รวม 2 ทิศทาง	**5,657**	**46,492**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 32	**วันศุกร์ 25 เมษายน 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,235	14,558	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,131	14,421	B
	รวม 2 ทิศทาง	**4,365**	**28,979**	
	วันเสาร์ 26 เมษายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,169	14,284	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,146	14,438	B
	รวม 2 ทิศทาง	**4,315**	**28,722**	
	วันศุกร์ 23 พฤษภาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,229	14,459	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,122	14,305	B
	รวม 2 ทิศทาง	**4,351**	**28,764**	
	วันเสาร์ 24 พฤษภาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,164	14,266	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,178	14,598	B
	รวม 2 ทิศทาง	**4,342**	**28,864**	
	วันศุกร์ 13 มิถุนายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,699	20,835	
	ไป จ.สิงห์บุรี	4,388	22,258	B
	รวม 2 ทิศทาง	**8,087**	**43,093**	
	วันเสาร์ 14 มิถุนายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,525	22,063	
	ไป จ.สิงห์บุรี	4,350	22,181	B
	รวม 2 ทิศทาง	**7,875**	**44,244**	
	วันศุกร์ 18 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,613	20,429	
	ไป จ.สิงห์บุรี	4,314	21,933	B
	รวม 2 ทิศทาง	**7,927**	**42,362**	
	วันเสาร์ 19 กรกฎาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,374	20,798	
	ไป จ.สิงห์บุรี	4,359	22,123	B
	รวม 2 ทิศทาง	**7,733**	**42,921**	
	วันศุกร์ 1 สิงหาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,074	17,142	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,698	14,835	A
	รวม 2 ทิศทาง	**5,772**	**31,977**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 32 (ต่อ)	**วันเสาร์ 2 สิงหาคม 2568**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,329	8,986	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,910	15,117	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,239**	**24,103**	
	วันศุกร์ 12 กันยายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,219	19,111	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	3,167	17,276	
	รวม 2 ทิศทาง	**6,386**	**36,387**	
	วันเสาร์ 13 กันยายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,590	12,877	A
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,910	15,117	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,500**	**27,994**	
	วันศุกร์ 30 ตุลาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,961	15,667	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,956	16,140	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,917**	**31,807**	
	วันเสาร์ 31 ตุลาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,098	16,236	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,874	15,851	
	รวม 2 ทิศทาง	**5,972**	**32,087**	
	วันศุกร์ 1 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,936	15,742	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	3,092	16,376	
	รวม 2 ทิศทาง	**6,028**	**32,118**	
	วันเสาร์ 2 พฤศจิกายน 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,563	12,677	B
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,910	15,117	
	รวม 2 ทิศทาง	**4,473**	**27,794**	
	วันศุกร์ 19 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,077	18,467	C
	ไป จ.สิงห์บุรี	3,931	21,041	
	รวม 2 ทิศทาง	**7,008**	**39,508**	
	วันเสาร์ 20 ธันวาคม 2568			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	3,367	18,338	C
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,914	17,562	
	รวม 2 ทิศทาง	**6,281**	**35,900**	

ตารางที่ 4.2.6-5 (ต่อ) แสดงผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนนเดือนเมษายน 2568 - มกราคม 2569

จุดสำรวจ	รายละเอียด	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด	ปริมาณจราจรต่อวัน	ระดับการให้บริการ
		PCU/ชั่วโมง	คัน/วัน	LOS
ทางหลวงหมายเลข 32 (ต่อ)	**วันศุกร์ 23 มกราคม 2569**			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	2,726	16,638	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,844	16,376	B
	รวม 2 ทิศทาง	**5,570**	**33,014**	
	วันเสาร์ 24 มกราคม 2569			
	ไป อ.เมืองอ่างทอง	1,421	12,677	
	ไป จ.สิงห์บุรี	2,662	15,117	B
	รวม 2 ทิศทาง	**4,083**	**27,794**	

ที่มา : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด, 2568

2.3 การสำรวจการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุของโครงการ ในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-6**

ตารางที่ 4.2.6-6 การติดตามตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569

เดือน	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	อุบัติเหตุจากการก่อสร้าง (ราย)			อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการ (ราย)		
		บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม
เมษายน 2568	0	0	0	0	0	0	0
พฤษภาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
มิถุนายน 2568	0	0	0	0	0	0	0
กรกฎาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
สิงหาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
กันยายน 2568	0	0	0	0	0	0	0
ตุลาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
พฤศจิกายน 2568	0	0	0	0	0	0	0
ธันวาคม 2568	0	0	0	0	0	0	0
มกราคม 2569	0	0	0	0	0	0	0

2.4 สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณบ้านพักคนงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างของโครงการตอน 1 - ตอน 5 ในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 แสดงดัง**รูปที่ 4.2.6-3** โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณน้ำใช้ จัดให้มีน้ำใช้ภายในที่พักคนงานให้เพียงพอต่อความต้องการของคนงานก่อสร้างในปริมาณน้ำใช้ 200 ลิตร/คน/วัน ซึ่งภายในที่พักคนงาน 1 แห่ง มีคนงาน จำนวน 14-98 คน ดังนั้น จัดเตรียมน้ำใช้ภายในที่พักคนงานประมาณ 60 ลูกบาศก์เมตร/วัน

การจัดการขยะมูลฝอย จัดให้มีถังพลาสติกขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง ไว้บริการตามบ้านพักคนงาน และประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลป่างิ้ว ย่านซื่อ และตลาดกรวด ให้มีการเก็บขนขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานไปกำจัดทุก 2 ครั้ง/เดือน

การบำบัดน้ำเสีย จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับห้องส้วม-น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่บ่อซึม



ตอน 1 - ตอน 3

รูปที่ 4.2.6-3 สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงาน








ตอน 4




ตอน 5

รูปที่ 4.2.6-3 (ต่อ) สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงาน






ตอน 5

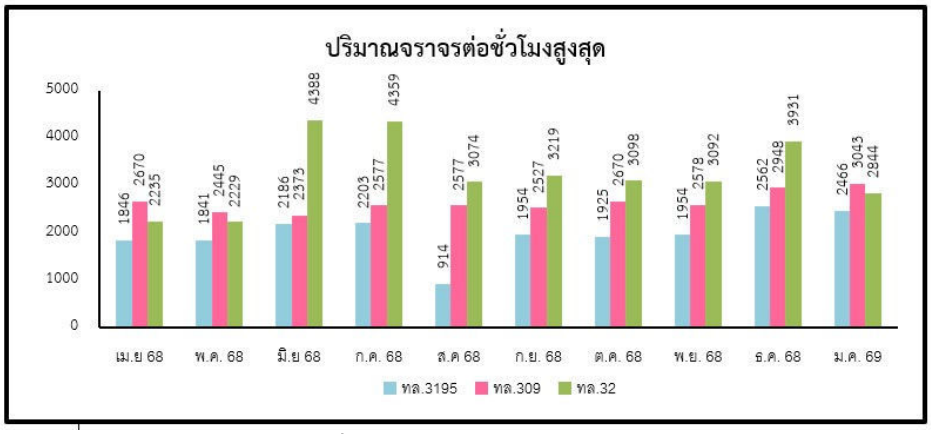
รูปที่ 4.2.6-3 (ต่อ) สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงาน

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย ในช่วงที่ผ่านมา

- คมนาคมขนส่ง จากการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรจากรายงาน EIA เมื่อเดือนมีนาคม 2564 บริเวณทางหลวงหมายเลข 3195 รวม 2 ทิศทาง มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,878 – 1,944 PCU/ชั่วโมง สำหรับบริเวณทางหลวงหมายเลข 309 รวม 2 ทิศทาง มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 9,737 - 13,242 PCU/ชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบจากการติดตามตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง) ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่า การคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 3195 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง เมื่อนำค่ามาเปรียบเทียบกัน พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,456 – 1,846 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤษภาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,347 - 1,841 PCU/ชั่วโมง เดือนมิถุนายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,177 – 2,186 PCU/ชั่วโมง เดือนกรกฎาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,132 – 2,203 PCU/ชั่วโมง เดือนสิงหาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 514 - 914 PCU/ชั่วโมง เดือนกันยายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,894 – 1,954 PCU/ชั่วโมง เดือนตุลาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,740 – 1,925 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤศจิกายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,894 – 1,954 PCU/ชั่วโมง เดือนธันวาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,138 – 2,562 และเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณ

จราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,942 – 2,466 PCU/ชั่วโมง PCU/ชั่วโมง ซึ่งจำนวนปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด และปริมาณจราจรต่อวันมีค่าที่ใกล้เคียงกัน โดยระดับการให้บริการ LOS = A สภาพอิสระ (Free Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างอิสระ สำหรับบริเวณทางหลวงหมายเลข 309 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง เมื่อนำค่ามาเปรียบเทียบกัน พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,577 – 2,670 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤษภาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,162 – 2,445 PCU/ชั่วโมง เดือนมิถุนายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,225 – 2,373 PCU/ชั่วโมง เดือนกรกฎาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,260 – 2,577 PCU/ชั่วโมง เดือนสิงหาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,051 – 2,577 PCU/ชั่วโมง เดือนกันยายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,220 – 2,527 PCU/ชั่วโมง เดือนตุลาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,577 – 2,670 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤศจิกายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,445 – 2,578 PCU/ชั่วโมง เดือนธันวาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,645 – 2,948 PCU/ชั่วโมง และเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,657 – 3,043 PCU/ชั่วโมง ซึ่งจำนวนปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด และปริมาณจราจรต่อวันมีค่าที่ใกล้เคียงกัน โดยระดับการให้บริการ LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย สำหรับบริเวณทางหลวงหมายเลข 32 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง เมื่อนำค่ามาเปรียบเทียบกัน พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,131 – 2,235 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤษภาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 2,122 – 2,229 PCU/ชั่วโมง เดือนมิถุนายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 3,525 – 4,388 PCU/ชั่วโมง เดือนกรกฎาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 3,374 – 4,359 PCU/ชั่วโมง เดือนสิงหาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 1,329 – 3,074 PCU/ชั่วโมง เดือนกันยายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 1,590 – 3,219 PCU/ชั่วโมง เดือนตุลาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,874 – 3,098 PCU/ชั่วโมง เดือนพฤศจิกายน 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 1,563 – 3,092 PCU/ชั่วโมง เดือนธันวาคม 2568 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 2,914 – 3,931 PCU/ชั่วโมง และเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด อยู่ในช่วง 1,421 – 2,844 PCU/ชั่วโมง ซึ่งจำนวนปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด และปริมาณจราจรต่อวันมีค่าที่ใกล้เคียงกัน โดยระดับการให้บริการ LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะคงตัวความล่าช้ามีน้อย แสดงดัง**รูปที่ 4.2.5-4**



รูปที่ 4.2.6-4 แสดงปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดของเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569

- อุบัติเหตุและความปลอดภัย จากการผลการติดตามตรวจสอบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุของโครงการ ในช่วงเดือนเมษยายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต

- อาชีวอนามัย จากข้อมูลการตรวจสอบสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างตอน 1 - ตอน 5 จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับห้องส้วม-น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่บ่อซึม และจัดให้มีถังพลาสติกขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง ไว้บริการตามบ้านพักคนงานเพิ่มรองรับขยะมูลฝอย และประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลป่างิ้ว ย่านซื่อ และตลาดกรวด ให้มีการเก็บขนขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานไปกำจัดทุก 2 ครั้ง/เดือน และยังไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านอาชีวอนามัยที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง

3.2 การเปรียบเทียบผลการตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย กับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การคมนาคมขนส่ง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุว่างานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง การขนส่งคนงาน การลำเลียง ชิ้นส่วนและวัสดุก่อสร้าง และการขนย้ายเครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ จะส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการถนนเพิ่มมากขึ้น โดยทางหลวงหมายเลข 3195 ได้ผลกระทบโดยตรง จากผลการประมาณจำนวนยานพาหนะสำหรับขนส่งเครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ และการขนส่งวัสดุก่อสร้างประมาณ 66 PCU/ชม., 38 PCU/ชม., ตามลำดับ ซึ่งระยะเวลาในการขไนส่งเป็นเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ ในช่วงระยะที่มีการก่อสร้างโครงการและไม่ได้เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาของโครงการ

จากการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง เดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่า ในส่วนการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 3195 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 14,791 - 33,148 PCU/วัน ใน 2 ทิศทาง ทางหลวงหมายเลข 309 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่า

ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 33,479 – 46,492 PCU/วัน ใน 2 ทิศทาง ซึ่งอยู่ในระดับการให้บริการ LOS = B สภาพคงที่ (Stable Flow) การไหลของยานพาหนะเป็นไปอย่างคงตัวความล่าช้ามีน้อย ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากกระแสจราจรมีสภาพอิสระ คล่องตัวดี (ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระไม่มีการติดขัด ดังนั้นการขนส่งวัสดุของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในพื้นที่แต่อย่างใด

- อุบัติเหตุและความปลอดภัย รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่า กิจกรรมในการก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ งานปรับปรุงคุณภาพดิน งานดิน งานผิวดิน งานผิวทางชั้นทาง งานก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ จำนวน 8 แห่ง กิจกรรมดังกล่าวจะดำเนินการภายในเขตทาง ซึ่งอาจจะมีการวางกองดินหรือเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางสัญจรหรือการร่วงหล่นของเศษวัสดุจากรถบรรทุกขณะทำการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งการขับขี่รถโดยประมาทให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในบริเวณพื้นที่โครงการทั้งทางหลวงสายหลักของโครงการ 2 สายที่ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3195 และทางหลวงหมายเลข 309 และบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 6 แห่ง ทั้งนี้ กิจกรรมที่เกิดขึ้นจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างค่อนข้างนาน อีกทั้งส่วนใหญ่มีประชาชนใช้เส้นทางดังกล่าวในการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางหลวงสายหลักจะมีประชาชนสัญจรค่อนข้างมาก ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น จะมีทั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่และอุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ได้แก่ รถตักดิน รถชุดชุน รถบดพื้นถนน เป็นต้น อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง หากขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจนอาจทำให้คนที่สัญจรไปมารวมทั้งผู้ใช้รถได้รับอันตรายได้ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน คนที่สัญจรไปมา รวมทั้งผู้ใช้รถอาจมองไม่เห็นพื้นที่ก่อสร้างหรือไม่ทราบว่าบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ก่อสร้างก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

จากการข้อมูลการตรวจสอบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุของโครงการ ในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุของโครงการ ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- อาชีวอนามัย รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่าสภาพในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างจะต้องมีสภาพที่ถูกสุขลักษณะ หากคนงานก่อสร้างไม่ช่วยกันรักษาความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบ้านพักคนงานก็จะส่งผลกระทบให้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างมีสภาพไม่ถูกสุขลักษณะ รวมถึงกิจกรรมการอุปโภคบริโภค ซึ่งกิจกรรมต่างๆเหล่านี้ก่อให้เกิดน้ำเสียและขยะมูลฝอย คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 48 ลูกบาศก์เมตร/วัน และปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น 800 ลิตร/วัน หากไม่มีการจัดการที่ถูกหลักสุขาภิบาล ก็อาจส่งผลกระทบให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคได้ ซึ่งอาจเป็นพาหะทำให้เกิดโรคและติดต่อมาสู่คนงานก่อสร้างได้

จากข้อมูลการตรวจสอบสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างตอน 1 - ตอน 5 ในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับห้องส้วม-น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาดไม่น้อยกว่า 48 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่บ่อซึมและจัดให้มีถังพลาสติกขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง ไว้บริการตามบ้านพักคนงานเพิ่มรองรับขยะมูลฝอย และ

ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลป่างิ้ว ย่านซื่อ และตลาดกรวด ให้มีการเก็บขนขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานไปกำจัดทุก 2 ครั้ง/เดือน ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีระบบบำบัดน้ำเสียและภาชนะรองรับมูลฝอยที่เพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียและขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น และไม่มีการร้องเรียนเรื่องน้ำเสียและการจัดการขยะที่เกิดจากบริเวณบ้านพักคนงานแต่อย่างใด

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย อาชีวอนามัย เดือนเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่า ไม่มีการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางขนส่งวัสดุ และสภาพผิวจราจร ในส่วนการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 3195 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อวันสูงสุดอยู่ในช่วง 14,791-33,148 คัน/วัน สำหรับการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 309 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 33,479 - 46,492 คัน/วัน สำหรับการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 32 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 24,103 - 44,244 คัน/วัน และโครงการมีการเฝ้าระวังและบันทึกสถิติอุบัติเหตุไว้ อย่างไรก็ตาม ทางโครงการไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากโครงการ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เช่น การติดตั้งป้ายเตือน การติดตั้งไฟส่องสว่าง การจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณ เป็นต้น สำหรับที่พักคนงานมีสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมความเป็นอยู่ถูกสุขลักษณะทั้งในส่วนของบ้านพักคนงานรวมไปถึงพื้นที่ที่ใช้ร่วมกันในสถานที่ก่อสร้าง

4.2.7 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อรวบรวมข้อมูล และการเปลี่ยนแปลงสภาพของแหล่งน้ำ และอาคารระบายน้ำต่าง ๆ

2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการในระยะก่อสร้าง

3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. ดำเนินการตรวจสอบการการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) สถานีตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

2) ดัชนีที่ตรวจสอบ : ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำ และการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้ง 8 แห่ง

3) ระยะเวลาตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจการสภาพการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ตลอดระยะก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน และตรวจสอบประสิทธิภาพของการระบายน้ำในพื้นที่โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตกหนัก

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565

1.1 สภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม.32+398 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3195 ห่างจากจุดตัดของกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3064 ไปทางทิศตะวันตกประมาณ 1 กิโลเมตรจากจุดเริ่มต้นเส้นทางโครงการมีแนวไปทางทิศตะวันออกไปตัดผ่านพื้นที่ราบลุ่มสองฝั่งของลำท่าแดงและแม่น้ำเจ้าพระยา ระดับดินเดิมตามแนวเส้นทางโครงการมีค่าผันแปรค่อนข้างน้อยอยู่ในช่วง 3.9 – 7.6 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยบริเวณที่พื้นดินมีระดับต่ำ ได้แก่ แนวถนนช่วงตัดผ่านที่ราบสองฝั่งของลำท่าแดง ระดับพื้นดินมีความลาดเทโดยรวมจากทิศเหนือไปทางทิศใต้ ดังรูปที่ 3.4.3-2 แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านคลองส่งน้ำ คลองระบายน้ำชลประทาน และคลองธรรมชาติหลายสาย

1.2 สภาพอาคารระบายน้ำ

การกำหนดตำแหน่งอาคารระบายน้ำตามแนวขวางถนน สรุปได้ว่า แนวเส้นทางโครงการมี อาคารระบายน้ำตามแนวขวางถนน รวมจำนวน 13 แห่ง (ไม่รวมสะพานยกระดับ จำนวน 4 แห่ง) แยกเป็นสะพาน จำนวน 5 แห่ง ท่อลอดถนนเหลี่ยม จำนวน 4 แห่ง และท่อลอดถนนกลม จำนวน 4 แห่ง

2. ผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568 - 2570

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดผลการติดตามการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในระยะก่อสร้าง พบว่ามีแหล่งน้ำตัดผ่านจำนวน 8 แห่ง ได้แก่ คลองส่งน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+688) คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) หนองจระเข้คุด (กม.2+225) คลองลำท่าแดง (กม.2+580) คลองส่งน้ำ 1 ซ้าย – 3 ซ้าย (กม.3+601) แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (4+670) ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 ไม่พบว่า มีการอุดตันของทางระบายน้ำและไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ สภาพทางน้ำมีการไหลโดยปกติไม่มีสิ่งกีดขวางทางน้ำ หรือมีสภาพที่ทำให้แหล่งน้ำเกิดการตื้นเขินแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจ ดังตารางที่ **4.2.7-1**

ตารางที่ 4.2.7-1 การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
1. คลองส่งน้ำ 3 ซ้าย กม.0+688	ความกว้างประมาณ 15 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน ไม่มีวัชพืชขวางลำน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568
		 เดือนตุลาคม 2568	 เดือนพฤศจิกายน 2568	 เดือนธันวาคม 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
1. คลองส่งน้ำ 3 ซ้าย กม.0+688 (ต่อ)		 เดือนมกราคม 2569		
2. คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890	ความกว้างประมาณ 15 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน มีวัชพืชปกคลุมเล็กน้อยแต่ไม่ขวางทางลำน้ำ และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
2. คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890 (ต่อ)		 เดือนตุลาคม 2568	 เดือนพฤศจิกายน 2568	 เดือนธันวาคม 2568
		 เดือนมกราคม 2569		
3. หนองลาดตะเพียน กม.1+285	ความกว้างประมาณ 45 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน ไม่มีวัชพืชขวางลำน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
3. หนองลาดตะเพียน กม.1+285 (ต่อ)		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568
		เดือนตุลาคม 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	เดือนพฤศจิกายน 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	 เดือนธันวาคม 2568
		 เดือนมกราคม 2569		

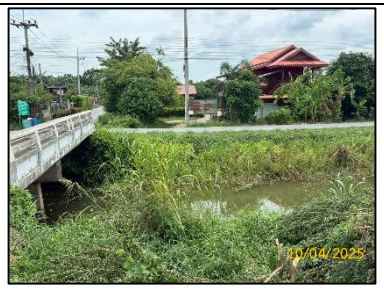
ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
4. หนองจระเข้คุด กม.2+225	ความกว้างประมาณ 45 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน ไม่มีวัชพืชขวางลำน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568
		เดือนตุลาคม 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	เดือนพฤศจิกายน 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	 เดือนธันวาคม 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
4. หนองจระเข้คุด กม.2+225 (ต่อ)		 เดือนมกราคม 2569		
5. คลองลำท่าแดง กม.2+580	ความกว้างประมาณ 20 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน ไม่มีวัชพืชขวางลำน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
5. คลองลำท่าแดง กม.2+580 (ต่อ)		เดือนตุลาคม 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	เดือนพฤศจิกายน 2568 ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้เนื่องจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่	 เดือนธันวาคม 2568
		 เดือนมกราคม 2569		
6. คลองส่งน้ำ 1 ซ้าย - 3 ซ้าย กม.3+601	ความกว้างประมาณ 15 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน มีวัชพืชขวางลำน้ำเล็กน้อย ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
6. คลองส่งน้ำ 1 ซ้าย - 3 ซ้าย กม.3+601 (ต่อ)		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568
		 เดือนตุลาคม 2568	 เดือนพฤศจิกายน 2568	 เดือนธันวาคม 2568
		 เดือนมกราคม 2569		

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
7. แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895	ความกว้างประมาณ 190 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน ไม่มีวัชพืชขวางลำน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568
		 เดือนตุลาคม 2568	 เดือนพฤศจิกายน 2568	 เดือนธันวาคม 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
7. แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (ต่อ)		 เดือนมกราคม 2569		
8. คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา กม.4+670	ความกว้างประมาณ 20 เมตร บริเวณแหล่งน้ำไม่พบเศษตะกอน มีวัชพืชขวางลำน้ำเล็กน้อย ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	 เดือนเมษายน 2568	 เดือนพฤษภาคม 2568	 เดือนมิถุนายน 2568
		 เดือนกรกฎาคม 2568	 เดือนสิงหาคม 2568	 เดือนกันยายน 2568

ตารางที่ 4.2.7-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบสภาพแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง

แหล่งน้ำ	ผลการติดตามตรวจสอบ	ภาพประกอบ		
8. คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา กม.4+670 (ต่อ)		 เดือนตุลาคม 2568	 เดือนพฤศจิกายน 2568	 เดือนธันวาคม 2568
		 เดือนมกราคม 2569		

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา

การตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตามแนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้าง ซึ่งผ่านแหล่งน้ำ 8 แห่ง ได้แก่ คลองส่งน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+688) คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม. 0+890) หนองลาดตะเพียน (กม.1+285) หนองจระเข้คุด (กม.2+225) คลองลำท่าแดง (กม.2+580) คลองส่งน้ำ 1 ซ้าย – 3 ซ้าย (กม.3+601) แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา (4+670) พบว่า การระบายน้ำทั้งหมดมีสภาพดีและมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำและรองรับน้ำในพื้นที่โครงการได้ และในช่วงที่ผ่านมาได้เกิดเหตุอุทกภัยจากปัจจัยทางธรรมชาติในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2568 ส่งผลให้ไม่สามารถเข้าสำรวจพื้นที่ได้ในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบริเวณแหล่งน้ำบางแห่งได้แก่ หนองลาดตะเพียน(กม.1+285) และหนองจระเข้คุด (กม.2+225) ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำแล้ว และมีวัชพืชปกคลุมบริเวณริมตลิ่ง ซึ่งงานก่อสร้างไม่ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่แต่อย่างใด ยังมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำและรองรับน้ำในพื้นที่โครงการได้ดี และไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ

3.2 การเปรียบเทียบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบุว่ากิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง เช่น การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า สายไฟฟ้าแรงสูง และสายสื่อสาร งานแผ้วถางพื้นที่ งานก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางเบี่ยงชั่วคราว งานก่อสร้าง ทางระบายน้ำชั่วคราว งานระบบระบายน้ำ งานดิน งานผิวทางและชั้นทาง ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างจะต้องมี การกองดิน หิน ทราย และวัสดุก่อสร้างซึ่งหากมีการกองวัสดุเหล่านี้ใกล้ทางระบายน้ำและแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน เมื่อฝนตกน้ำฝนจะชะล้างเศษดิน หิน ทราย และวัสดุก่อสร้างลงไปสะสมและทับถมอยู่ในแหล่งน้ำหรือทางระบายน้ำ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น

จากการสำรวจการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม บริเวณแหล่งน้ำ 8 แห่ง ในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 ไม่พบว่า มีการอุดตันของทางระบายน้ำและไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ สภาพทางน้ำมีการไหลโดยปกติไม่มีสิ่งกีดขวางทางน้ำ หรือมีสภาพที่ทำให้แหล่งน้ำเกิดการตื้นเขินแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับการคาดการณ์ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในช่วงที่ผ่านมาได้เกิดเหตุอุทกภัยจากปัจจัยทางธรรมชาติในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2568 ส่งผลให้ไม่สามารถเข้าสำรวจพื้นที่ได้ในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ และระหว่างการก่อสร้างไม่มีการกองการไหลของเศษดินหินหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ อีกทั้ง ทางโครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบด้านการระบายน้ำ

ง. สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 พบว่าโครงการมีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ซึ่งจากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างไม่กีดขวางส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด อีกทั้ง ยังมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้ดี ทั้งนี้ในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2568 ได้เกิดเหตุอุทกภัยบริเวณหนองลาดตะเพียน กม.1+285 หนองจระเข้คุด กม.2+225 และคลองลำท่าแดงกม.2+580 อันเนื่องมาจากปัจจัยทางธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม ไม่พบเรื่องร้องเรียนการกีดขวางทางน้ำหรือการเกิดน้ำท่วมขังที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำแต่อย่างใด

4.2.8 เศรษฐกิจ-สังคม

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจสังคมของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ

2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจสังคม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการ

3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคม ของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. การทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง

2. ขอบเขตพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม กำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-1**

3. กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม ดำเนินการศึกษาด้านเศรษฐกิจ-สังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีบทบาท ในการพัฒนาชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน มีจำนวน 15 คน ประกอบด้วย ผู้นำปกครองท้องที่ในเขตหมู่บ้านและตำบล ได้แก่ กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน มีจำนวน 11 คน และองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น ได้แก่ นายกเทศมนตรี/นายกองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 4 คน รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.2.8-1**

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เป็นพื้นที่ไวต่อการรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ เจ้าอาวาสวัด ผู้อำนวยการสถานศึกษา และผู้ดูแลโบราณสถาน รวมทั้งสิ้น 8 ตัวอย่าง รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.2.8-2**

(3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ คือ ประชากรกลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบทางด้านบวก/ลบ หากมีการก่อสร้างโครงการในด้านความไม่สะดวกสบายต่อการดำเนินชีวิตประจำวันหรือการประกอบ อาชีพ การบดบังทัศนียภาพและผลกระทบจากมลภาวะต่างๆ เช่น เสียงรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เป็นต้น

ตารางที่ 4.2.8-1 กลุ่มผู้นำชุมชน

อำเภอ	ตำบล	กลุ่มผู้นำชุมชน	จำนวน
เมืองอ่างทอง	ป่างิ้ว	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่างิ้ว	1
		กำนันตำบลป่างิ้ว	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านคลองห้วยโพธิ์	1
	ศาลาแดง	นายกเทศมนตรีตำบลศาลาแดง	1
		กำนันตำบลศาลาแดง	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านไผ่ล้อม	1
	ย่านซื่อ	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ	1
		กำนันตำบลย่านซื่อ	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านบางยี่นาง	1
	ตลาดกรวด	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลตลาดกรวด	1
		กำนันตำบลตลาดกรวด	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านต้นโพธิ์	1
		ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด	1
รวม			**15**

ตารางที่ 4.2.8-2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	**จำนวน (ตัวอย่าง)**
1) ศาสนสถาน	
คริสตจักรไทยอ่างทอง	1
วัดไทรย์	1
วัดโบสถ์	1
วัดแจ้ง	1
2) สถานศึกษา	
โรงเรียนวัดไทรย์	1
โรงเรียนวัดโบสถ์	1
3) สถานพยาบาล	
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว	1
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด	1
รวม	**8**

(4) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ คือ ประชากรกลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบทางด้านบวก/ลบ หากมีการก่อสร้างโครงการในด้านความไม่สะดวกสบายต่อการดำเนินชีวิตประจำวันหรือการประกอบ อาชีพ การบดบังทัศนียภาพและผลกระทบจากมลภาวะต่างๆ เช่น เสียงรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เป็นต้น รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-3**

ตารางที่ 4.2.8-3 จำนวนกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

เขตการปกครอง				ครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ		
จังหวัด	**อำเภอ**	**ตำบล**	**หมู่บ้าน**	**จำนวนครัวเรือน (หลัง)**	**จำนวนตัวอย่างจากการคำนวณ (ราย)**	**จำนวนตัวอย่างในการสำรวจจริง (ราย)**
อ่างทอง	เมืองอ่างทอง	ป่างิ้ว	หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว	1,266	190.99	191
			หมู่ 2 บ้านคลองห้วยโพธิ์	254	38.33	39
		ศาลาแดง	หมู่ 6 บ้านไผ่ล้อม	52	7.84	8
		ย่านซื่อ	หมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง	271	40.90	41
			หมู่ 5 บ้านบางยี่นาง	189	28.51	29
		ตลาดกรวด	หมู่ 3 บ้านต้นโพธิ์	125	18.85	19
			หมู่ 5 บ้านตลาดกรวด	90	13.58	14
1 จังหวัด	**1 อำเภอ**	**4 ตำบล**	**7 หมู่บ้าน**	**2,247**	**339**	**341**

4. ขนาดกลุ่มตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามเขตปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ผู้นำชุมชน รวมทั้งสิ้น 15 ตัวอย่าง รายละเอียดดังนี้

- นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่างิ้ว นายกเทศมนตรีตำบลศาลาแดง นายกองค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลตลาดกรวด รวม 4 ตัวอย่าง โดยทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนายกเทศมนตรีแต่ละตำบล และนายกองค์การบริหารส่วนตำบลหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากนายกเทศมนตรี/ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล/ผู้ใหญ่บ้านให้เป็นผู้ให้สัมภาษณ์แทน
- กำนันตำบลป่างิ้ว ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านป่างิ้ว ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านคลองห้วยโพธิ์ กำนันตำบลศาลาแดง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านไผ่ล้อม กำนันตำบลย่านซื่อ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านบางยี่นาง กำนันตำบลตลาดกรวด ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านต้นโพธิ์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด หมู่บ้านละ 1 ตัวอย่าง รวม 11 ตัวอย่าง โดยทำการสัมภาษณ์ผู้ใหญ่บ้านหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ใหญ่บ้านให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามเขตปกครองครอบคลุม

พื้นที่ศึกษา ได้แก่ เจ้าอาวาสวัด ผู้อำนวยการสถานศึกษา และผู้อำนวยการสถานพยาบาล รวม 8 ตัวอย่าง โดยทำการเก็บตัวอย่าง 100 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดดังนี้

- **ศาสนาสถาน** ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จำนวน 4 แห่ง คือ คริสตจักรไทยอ่างทอง วัดไทรย์ วัดโบสถ์ และวัดแจ้ง โดยทำการสัมภาษณ์ เจ้าอาวาส หรือผู้ให้สัมภาษณ์แทน ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าอาวาส

- **สถานศึกษา** จำนวน 2 แห่ง คือ โรงเรียนวัดไทรย์ และโรงเรียนวัดโบสถ์ รวม 2 ตัวอย่าง โดยทำการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการสถานศึกษาให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน

- **สถานพยาบาล** จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด รวม 2 ตัวอย่าง โดยทำการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน

(3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร ทำการสำรวจประชากรกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรส ซึ่งถือเป็นตัวแทนของครัวเรือน ในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อมูลเกี่ยวกับครัวเรือนได้เป็นอย่างดี โดยการกำหนดจำนวนตัวอย่างในการสำรวจ คำนวณตาม (Taro Yamane Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ไกยวรรณ์) โดยกำหนดให้จำนวนตัวอย่างที่สำรวจมีค่าความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และให้ระดับความคลาดเคลื่อนหรือยอมให้มีความผิดพลาดได้ไม่เกินร้อยละ 5 ดังสมการ (1)

(4) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 100-500 เมตร ทำการสำรวจประชากรกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ใน ระยะ 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นหัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรส ซึ่งถือเป็นตัวแทนของครัวเรือน ในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อมูลเกี่ยวกับครัวเรือนได้เป็นอย่างดี โดยการกำหนดจำนวนตัวอย่างในการสำรวจ คำนวณตาม (Taro Yamane Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ไกยวรรณ์) โดยกำหนดให้จำนวนตัวอย่างที่สำรวจมีค่าความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และให้ระดับความคลาดเคลื่อนหรือยอมให้มีความผิดพลาดได้ไม่เกินร้อยละ 5 ดังสมการ (1)

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ n คือ จำนวนตัวอย่างหรือขนาดกลุ่มตัวอย่าง
N คือ ขนาดของประชากรทั้งหมด
e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่ม; ในที่นี้ให้มีค่าเท่ากับ 5%
หรือเท่ากับ 0.05

$$n = \frac{2,247}{1+ (2,247 \times 0.05^2)}$$

$$= 339$$

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งย่อยจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N}$$

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย
n_1 คือ จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย
N คือ จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา
n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

$$A = \frac{n_1 n}{N}$$

$$= \frac{\text{(จำนวนครัวเรือนแต่ละหมู่บ้าน) (339)}}{2,247}$$

ทั้งนี้ ได้เลือกใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 100-500 เมตร โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งเป็นการเลือกตัวอย่างโดยเปิดโอกาสให้ทุกๆ หน่วยประชากรมีสิทธิ์ที่จะได้รับเลือกขึ้นมาเป็นตัวแทนเท่าๆ กัน การเลือกตัวอย่างโดยวิธีการนี้ มีหลักประกันทางสถิติที่จะเชื่อได้ว่า ตัวอย่างที่ได้รับเลือกขึ้นมานั้นเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรนั้นๆ โดยดำเนินการสำรวจกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จำนวน 72 ตัวอย่าง และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 100-500 เมตร จำนวน 269 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรนั้นๆ

โดยกำหนดให้แต่ละครัวเรือนเป็นหนึ่งหน่วยประชากร และจะสัมภาษณ์ผู้แทนของครัวเรือนนั้นๆ ซึ่งถือว่าเป็นขนาดตัวอย่างที่มีความเหมาะสมและสามารถเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรได้ และทำการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น หมายความว่า หน่วยตัวอย่างทุกหน่วยในประชากรมีโอกาสที่จะถูกเลือกใช้ เป็นตัวอย่างโดยกระบวนการสุ่ม โดยเก็บตัวอย่างเท่าที่จะทำได้ตามที่มีอยู่หรือที่ได้รับความร่วมมือ ตัวอย่างที่ได้จึงเป็นกรณีที่ยินดีให้ความร่วมมือหรืออยู่ในสถานที่หรือตกอยู่ในสภาวะดังกล่าวตามจำนวนที่ต้องการ

5. เครื่องมือที่ใช้สำรวจ

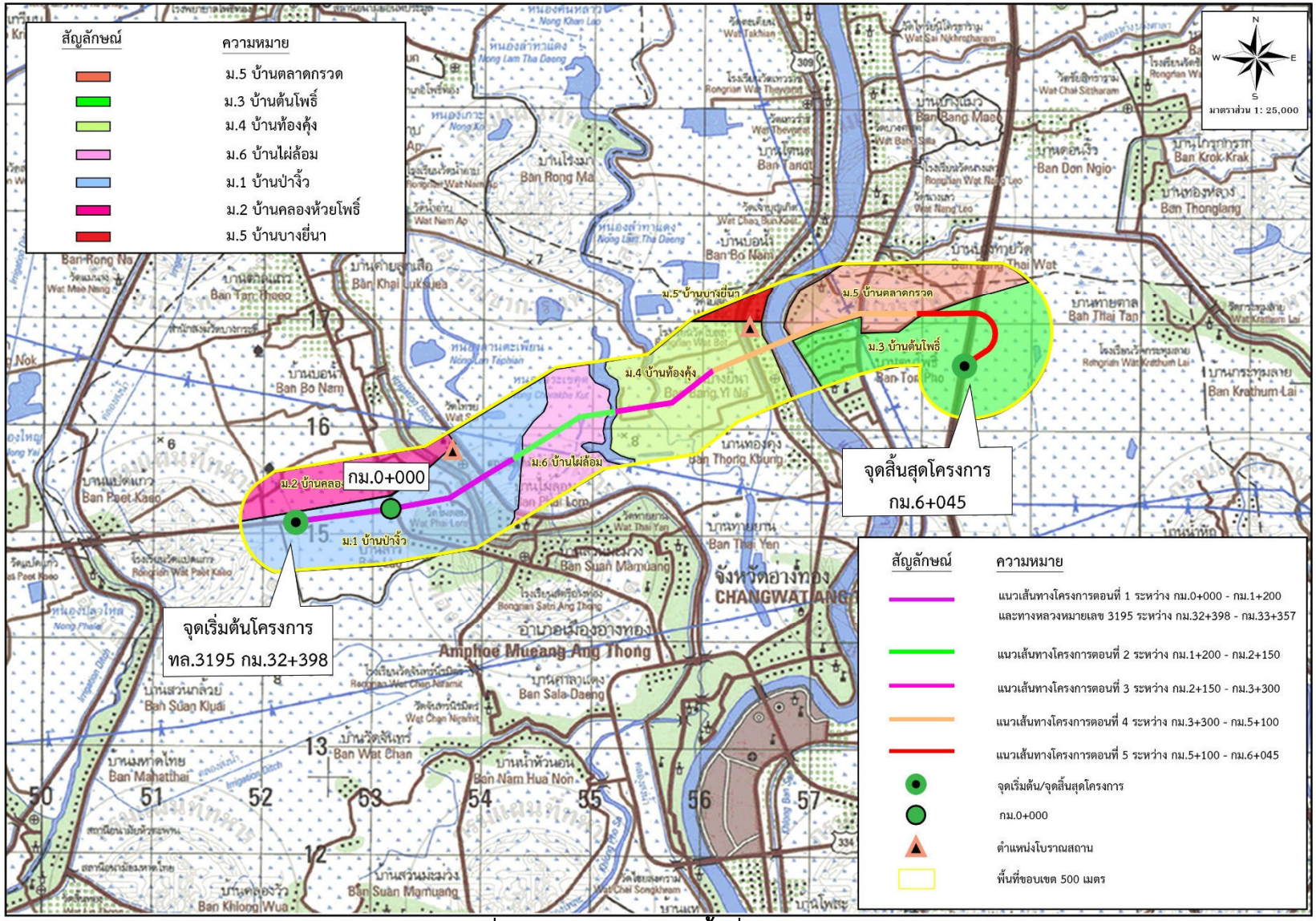
เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม คือ แบบสอบถามที่ได้จัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย โดยจะกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งในที่นี้มี 3 กลุ่ม ดังกล่าวมาแล้ว คือ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มได้รับผลกระทบจากการเวนคืน กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร โดยมีรายละเอียดของแบบสอบถาม ประกอบด้วย การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นและความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ เป็นต้น

7. ระยะเวลาที่ดำเนินการ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจสังคมในระยะก่อนก่อสร้าง ในเดือนพฤษภาคม 2568 และติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจสังคมในระยะก่อสร้าง ปีละ 1 ครั้ง ในเดือนตุลาคม 2568 และเดือนพฤษภาคม 2569



รูปที่ 4.2.8-1 ชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

ค. ผลการศึกษา

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2565

จากการทบทวนการสำรวจความคิดเห็นครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้างของกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือน ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

1.1 กลุ่มผู้นำชุมชน

ทำการสัมภาษณ์จำนวน 15 ราย มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ได้แก่ คลองชลประทาน หนองจระเข้คุด หนองลำท่าแดง และแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ ฝุ่นละอองจาก การก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง การรบกวนการดำรงชีวิตในน้ำบริเวณลำน้ำที่มีแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมจากการโยกย้ายเวนคืน การจ้างงานแรงงานในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน การจับจ่ายใช้สอยของคนงานก่อสร้าง เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของ คนในชุมชน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง การรื้อย้ายบ้านเรือน ออกจากเขตพื้นที่ ก่อสร้างโครงการจากการโยกย้ายเวนคืน ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการบริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างของคนงาน ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทาง การจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียบริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ

ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ขอให้ประเมินราคาที่ดินให้มีความเป็นธรรมกับประชาชนผู้ถูกเสนอคืนที่ดินเนื่องจากอยู่กันมาตั้งแต่เกิด และให้ข้อมูลการเวนคืนที่ชัดเจน เป็นต้น

1.2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ศาสนสถาน : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง การจ้างงานแรงงานในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน การจับจ่ายใช้สอยของคนงานก่อสร้าง สามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชน เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า ท่อจ่ายน้ำ การรื้อย้ายบ้านเรือน ออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการจากการโยกย้ายเวนคืน ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างของคนงาน ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทาง การจัดการมูลฝอยและน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ

ด้านความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นด้วย เนื่องจากเป็นการพัฒนาความเจริญของจังหวัดอ่างทองในอนาคต และการจราจรสะดวกสบายยิ่งขึ้น

ผลดี ได้แก่ การเดินทางเพื่อประกอบอาชีพในพื้นที่เกษตรกรรมสะดวกขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอำเภอเมืองอ่างทองและการเชื่อมโยงระหว่างเมือง เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ ผู้ใช้เส้นทาง สามารถเดินทางไปจุดหมายได้เร็วขึ้น ทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง ช่วยลดอุบัติเหตุในการเดินทาง เพราะลดความหนาแน่นของจราจร ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเทศกาลต่างๆ และสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ผลเสีย ได้แก่ ฝุ่นละออง เสียงดัง แรงสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง และความไม่สะดวกของการเดินทางในระหว่างก่อสร้าง

สถานศึกษา : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ได้แก่ คลองชลประทาน หนองจระเข้คุด หนองลำท่าแดง และแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง การรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ บริเวณลำน้ำที่มีแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ปัญหาน้ำท่วม เนื่องจากแนวถนนของโครงการอาจกีดขวางทางระบายน้ำ การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมจากการโยกย้ายเวนคืน การจ้างงานแรงงานในพื้นที่

ด้านความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์มีทั้งเห็นด้วย เนื่องจากทำให้การคมนาคม สะดวก และไม่แสดงความคิดเห็น เนื่องจากเพิ่งย้ายเข้ามาทำงานในพื้นที่ 5 เดือนยังไม่แน่ใจในปัญหาผลกระทบที่พื้นที่ได้รับ

ผลดี ได้แก่ ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอำเภอเมืองอ่างทองและการเชื่อมโยงระหว่างเมือง เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทาง สามารถเดินทางไปยังจุดหมายได้เร็วขึ้น ทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง ช่วยลดอุบัติเหตุในการเดินทาง เพราะลดความหนาแน่นของจราจร ลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันหยุดเทศกาลต่างๆ และสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ผลเสีย ได้แก่ เกิดการสูญเสียอาคารบ้านเรือน/ที่อยู่อาศัยที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างบางส่วน ฝุ่นละออง เสียงดัง แรงสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง อาจก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ หากออกแบบไม่เพียงพอ เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงด้านความสัมพันธ์ในชุมชน ความไม่สะดวกของการเดินทางในระหว่างการก่อสร้าง และความสะดวกในการเดินทางไปประกอบอาชีพลดลง ภายในสถานพยาบาลมีการกำจัดขยะมูลฝอยโดยใช้บริการของเทศบาล/อบต.

สถานพยาบาล : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ปัญหาน้ำท่วม เนื่องจากแนวถนนของโครงการ อาจกีดขวางทางระบายน้ำ การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ ทั้งนี้ขณะที่มีการก่อสร้าง

โครงการจะก่อให้เกิดการจ้างงานแรงงานในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน และการจับจ่ายใช้สอยของคนงานก่อสร้าง สามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชนได้

ด้านความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง

ผลดี ได้แก่ ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอำเภอเมืองอ่างทอง และการเชื่อมโยงระหว่างเมือง การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนมีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทาง

ผลเสีย ได้แก่ การสูญเสียที่ดินทำกินที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการบางส่วน สูญเสียอาคารบ้านเรือน/ที่อยู่อาศัยที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างบางส่วน ปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง แรงสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง อาจก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ หากออกแบบไม่เพียงพอ

1.3 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ทำการสัมภาษณ์ 72 ตัวอย่าง ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ ในด้านการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง การรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ปัญหาน้ำท่วม การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมจากการโยกย้ายเวนคืน การจ้างแรงงานในพื้นที่ การใช้จ่ายของคนงานก่อสร้าง แรงงานต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่อาจเกิดความขัดแย้งกับคนในชุมชน ความไม่สะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง การรื้อย้ายบ้านเรือนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน การจ้างแรงงานต่างถิ่นอาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น มีผลต่อการให้บริการหน่วยสาธารณสุขในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างของคนงาน ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทาง การจัดการมูลฝอยและน้ำเสียบริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ และฝุ่นจากการก่อสร้าง เสียงรบกวน และความสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่อโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร

กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ทำการสัมภาษณ์ 269 ตัวอย่าง ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ ในด้านการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน การรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ปัญหาน้ำท่วม การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมจากการโยกย้ายเวนคืน การจ้างแรงงานในพื้นที่ การใช้จ่ายของคนงานก่อสร้าง แรงงานต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่อาจเกิดความขัดแย้งกับคนในชุมชน ความไม่สะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง การรื้อย้ายบ้านเรือนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น มีผลต่อการให้บริการหน่วย

สาธารณสุขในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างของคนงาน ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทาง การจัดการมูลฝอยและน้ำเสียบริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ และฝุ่นจากการก่อสร้าง เสียงรบกวนและความสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่อโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร ส่วนผลกระทบที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่คาดว่าจะได้รับมาจากฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง

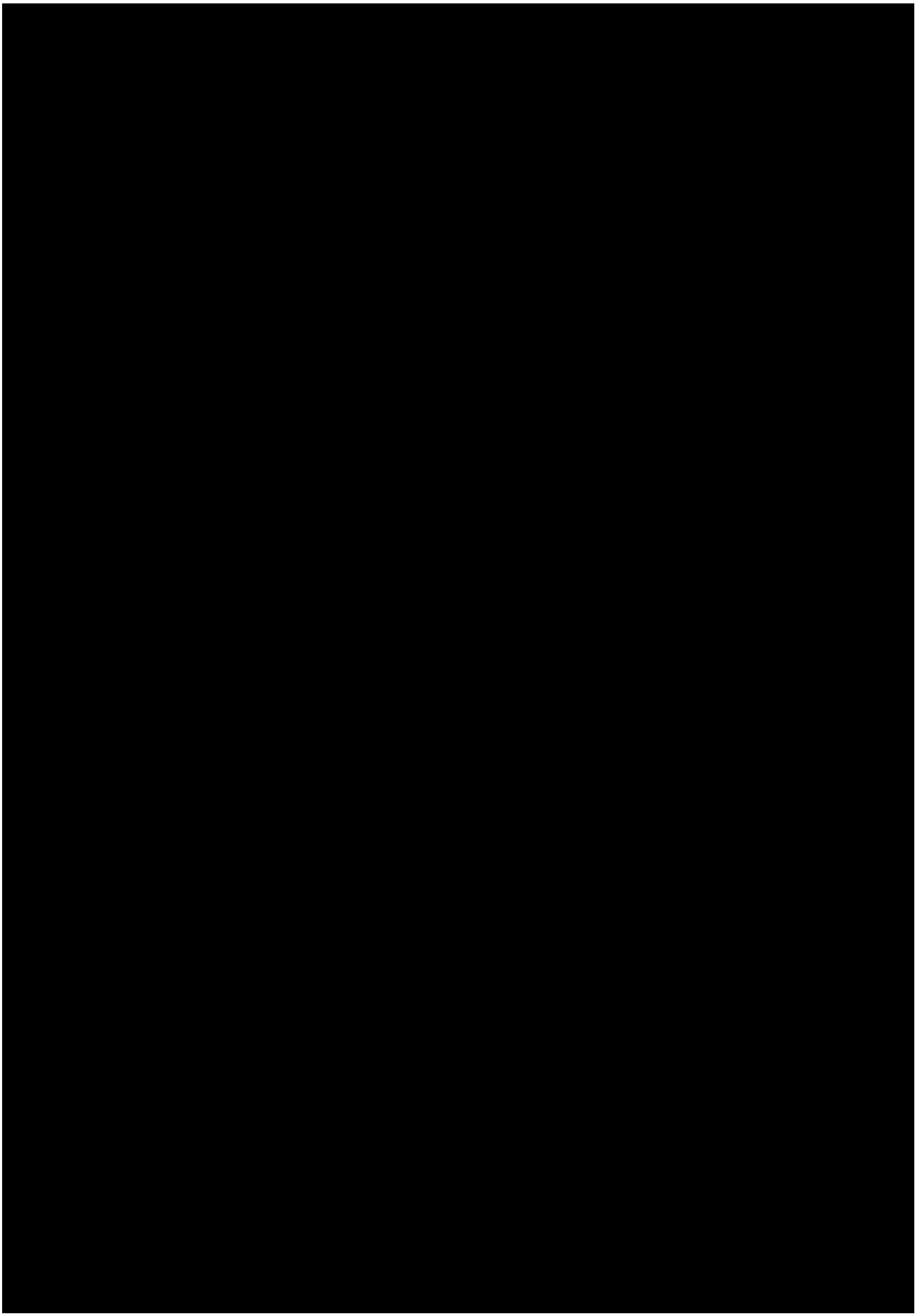
2. ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2568-2570

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ระยะก่อนก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม 2568 และระยะก่อสร้าง ในเดือนธันวาคม 2568 ดัง**รูปที่ 4.2.8-2** และ**รูปที่ 4.2.8-3** มีผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน 3 กลุ่มตัวอย่าง ดังนี้



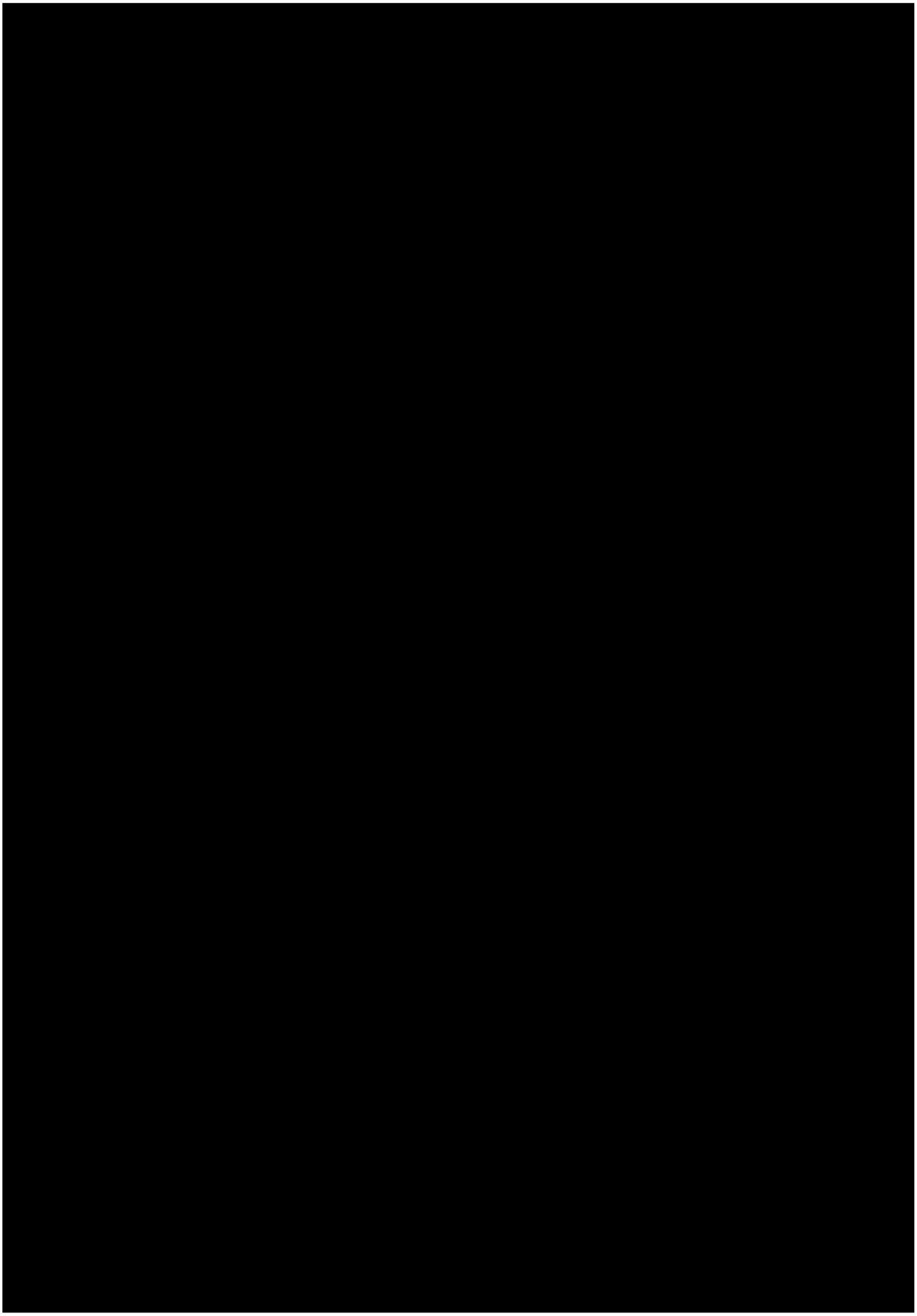
กลุ่มครัวเรือน

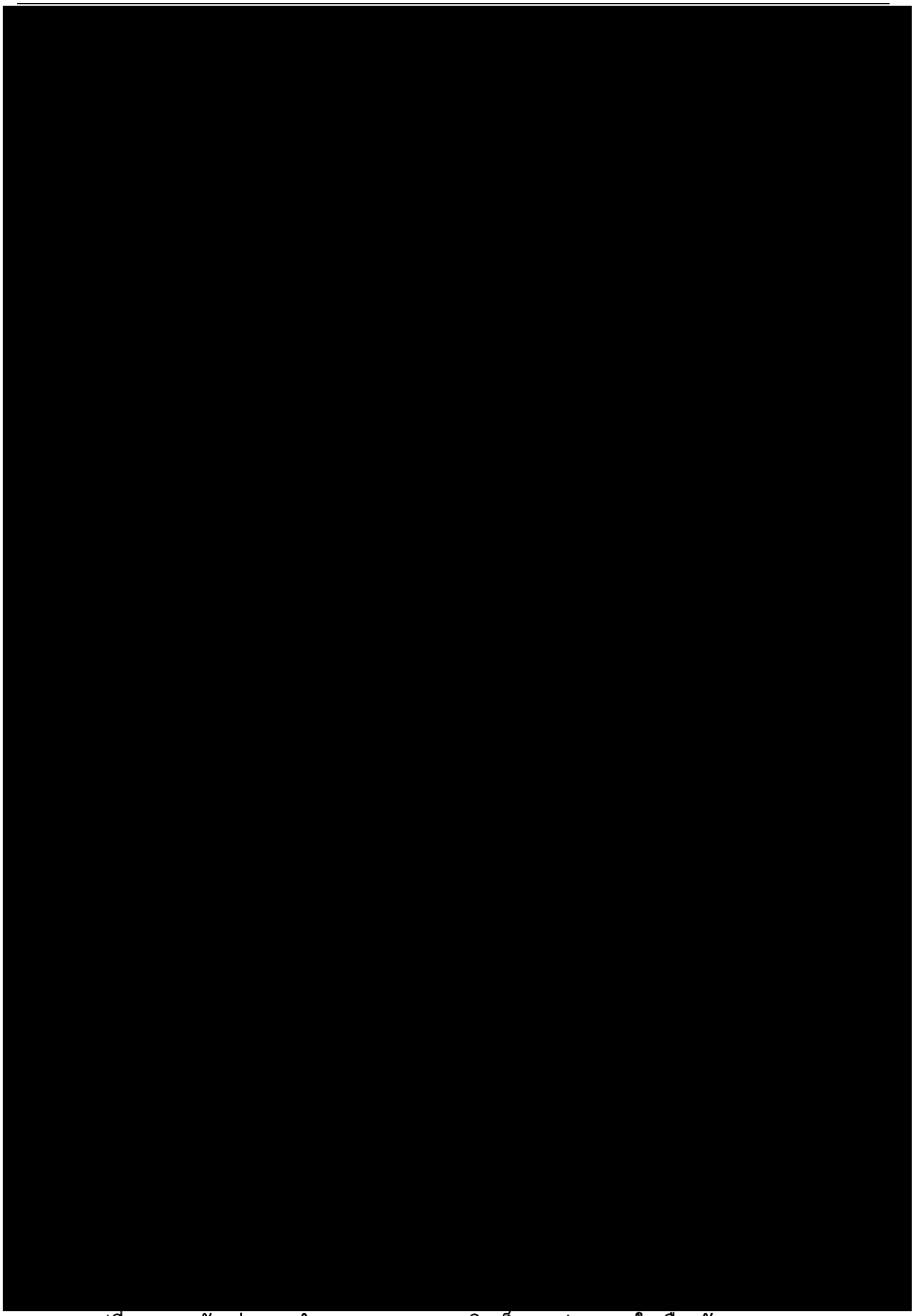
รูปที่ 4.2.8-2 ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤษภาคม 2568



กลุ่มผู้นำชุมชน

รูปที่ 4.2.8-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤษภาคม 2568





รูปที่ 4.2.8-3 ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนธันวาคม 2568



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

รูปที่ 4.2.8-3 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนธันวาคม 2568

2.1 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 1 เดือนพฤษภาคม 2568

2.1.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-100 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

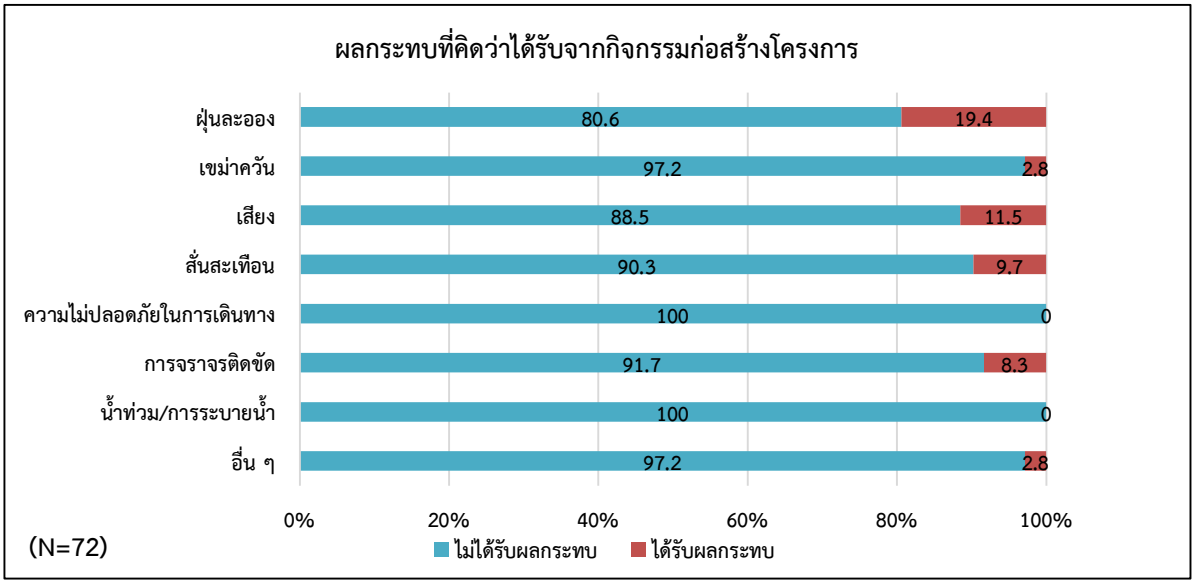
ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 72 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 37.5 และเพศหญิงร้อยละ 62.5 ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 31.9 และอยู่ในช่วง 51-60 ปี ร้อยละ 10.53 ซึ่งเป็นคู่สมรส ร้อยละ 45.8 เป็นหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 33.3 และบิดา/มารดา ร้อยละ 11.1 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 48.6 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 23.6 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 18.1 โดยส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิมร้อยละ 90.3 ข้อมูลพื้นฐานชุมชนประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 52.8 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 33.3 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 6.9 และเป็นเกษตรกร ร้อยละ 5.8

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองและเสียง ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 23.1 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากผู้นำชุมชน ร้อยละ 58.8 เจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 25.8 เพื่อนบ้าน/ญาติ

ร้อยละ 12.9 เอกสารเผยแพร่โครงการ ร้อยละ 5.9 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 3.2 และสื่อออนไลน์ ร้อยละ 1.1 ซึ่งทั้งหมดให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-4** ประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 19.4 ผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 11.5 ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ร้อยละ 9.7 ผลกระทบด้านการจราจรติดขัด ร้อยละ 8.3 และผลกระทบด้านเขม่า/ควัน ร้อยละ 2.8 อีกทั้ง ประชาชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 51.4 เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 44.4 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 29.2. ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 6.5 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 6.9 ช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 4.2 ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 1.1 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 27.8 นอกจากนี้ แสดงความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทาง ไม่ส่งผลเสียต่อชุมชน ร้อยละ 56.9 ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 41.7 และเสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 1.4



รูปที่ 4.2.8-4 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 0-100 เมตร ในเดือนพฤษภาคม 2568

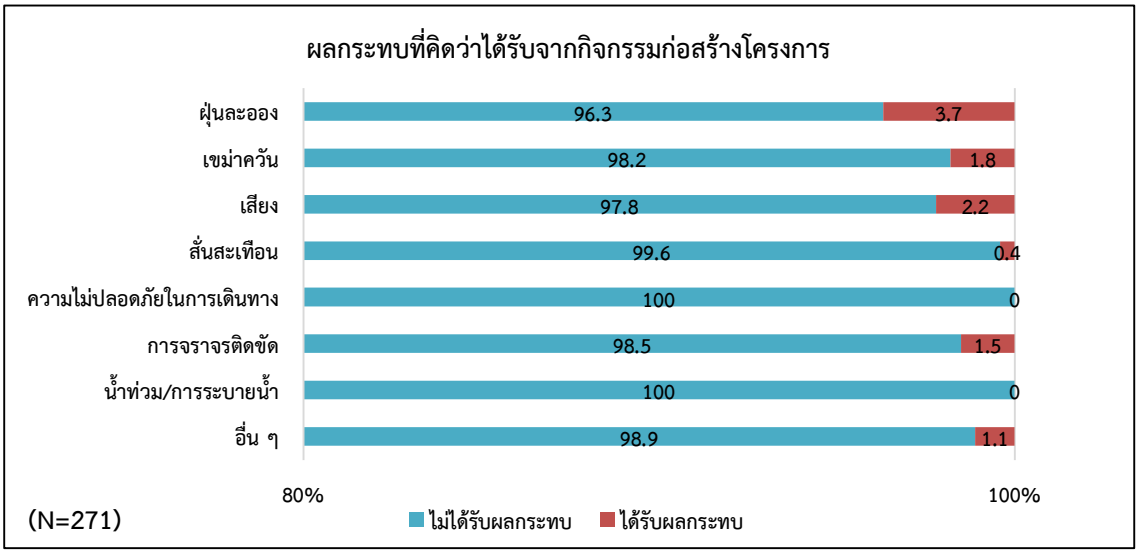
2.1.2 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 100-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 271 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 44.6 และเพศหญิงร้อยละ 55.4 ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี ร้อยละ 38.0 มากกว่า 60 ปี ร้อยละ 28.4 และอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 19.2 ซึ่งเป็นคู่สมรส ร้อยละ 42.1 เป็นหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 40.2 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 9.2 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 47.6 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 27.7 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.และอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 11.8 ปริญญาตรี ร้อยละ 1.1 โดยสมาชิกในครอบครัวส่วนใหญ่อยู่กัน 4-6 คน และเป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิม ร้อยละ 62.7 ข้อมูลพื้นฐานชุมชนประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 38.7 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 38.4 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 20.7 เกษตรกร ร้อยละ 1.5 และเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 0.7

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 7.7 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน และปัญหาเสียงดังได้รับผลกระทบ ร้อยละ 13.3 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน น้ำท่วม/การระบายน้ำ ร้อยละ 0.4 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากกิจกรรมในชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากผู้นำชุมชน ร้อยละ 45.3 เจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 32.6 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 21.4 เอกสารเผยแพร่โครงการ ร้อยละ 5.9 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 2.2 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 1.8 ซึ่งทั้งหมดให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-5** ประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 3.7 ผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 2.2 ผลกระทบด้านเขม่า/ควัน ร้อยละ 1.8 ผลกระทบด้านการจราจรติดขัด ร้อยละ 1.5 และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ร้อยละ 0.4 อีกทั้ง ประชาชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 54.2 เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 47.9 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 30.3 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 10.7 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 8.5 ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 3.7 ช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 3.3 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 23.6 นอกจากนี้ แสดงความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทาง ไม่ส่งผลเสียต่อชุมชน ร้อยละ 69.7 ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 29.8 และอื่นๆ ร้อยละ 0.4



รูปที่ 4.2.8-5 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 100-500 เมตร ในเดือนพฤษภาคม 2568

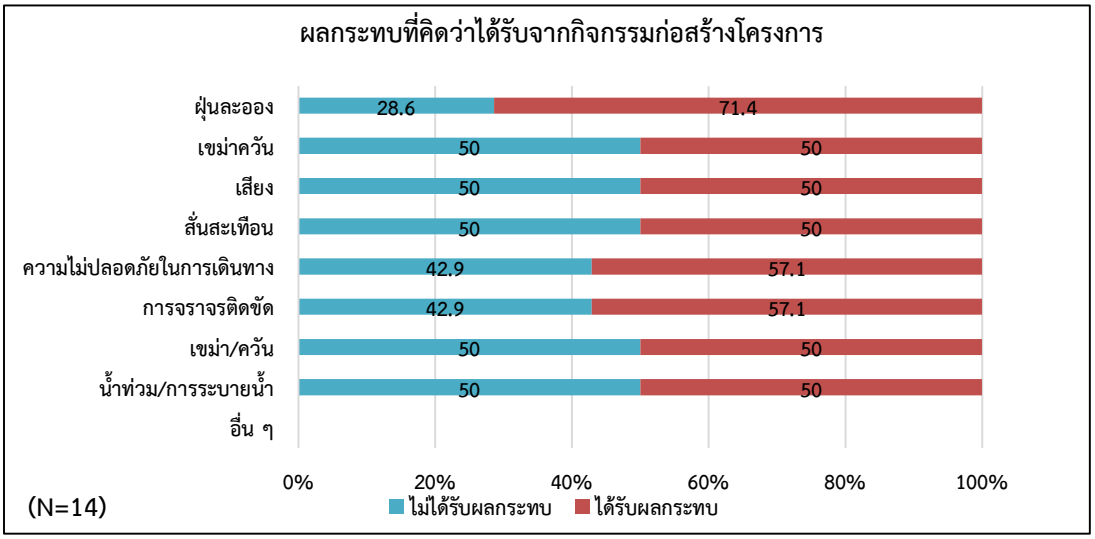
2.1.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 14 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 64.3 และเพศหญิงร้อยละ 35.7 ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี ร้อยละ 45.5 อายุ 31-40 ปี ร้อยละ 27.3 และอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 18.2 จบการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 35.7 ปริญญาตรี ร้อยละ 21.4 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 14.3 และเป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิมร้อยละ 92.9 ข้อมูลพื้นฐานชุมชน ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.6 เป็นพนักงานบริษัทเอกชนและข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 21.4 รับจ้างทั่วไปและเกษตรกร ร้อยละ 14.3

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบ 50.0 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน ปัญหาเสียงดัง ปัญหาการคมนาคมและอุบัติเหตุ ขยะมูลฝอย น้ำท่วม/การระบายน้ำ ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 42.9 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรและกิจกรรมรอบบริเวณชุมชน ปัญหาความสั่นสะเทือน และน้ำเสีย ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 35.7 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการกิจกรรมในชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากเจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 45.2 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 19.4 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 12.9 เพื่อนบ้าน/ญาติ เอกสารเผยแพร่โครงการ และสื่อออนไลน์ ร้อยละ 6.5 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 3.2 และให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 85.7

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-6** ผู้นำชุมชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 71.4 ผลกระทบด้านเสียง ผลกระทบด้านเขม่า/ควัน ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนและน้ำท่วม/การระบายน้ำ ร้อยละ 50.0 ผลกระทบความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ผลกระทบด้านการจราจรติดขัด ร้อยละ 57.1 อีกทั้ง ผู้นำชุมชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 29.5 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 27.3 ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 18.2 ช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 9.1 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 6.8 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 4.5



รูปที่ 4.2.8-6 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชน ในเดือนพฤษภาคม 2568

2.1.4 พื้นที่อ่อนไหว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ 8 แห่ง แบ่งเป็น ศาสนสถาน 4 แห่ง สถานศึกษา 2 แห่ง และสถานพยาบาล 2 แห่ง สรุปไว้ใน**ตารางที่ 4.2.8-4** มีรายละเอียด ดังนี้

4.2.1ตารางที่ 4.2.8-4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นางสาวฐิตารีย์ เกตุอาร อายุ 50 ปี ตำแหน่ง ธุรการโรงเรียน โรงเรียนวัดโบสถ์ ระยะเวลาที่ทำงาน 5 ปี	- โรงเรียนวัดโบสถ์ (ประภาสวิทยาคาร) ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ตำบลย่านซื่อ อำเภอเมืองจังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2500 อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เปิดสอนระดับชั้นอนุบาล 2 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีจำนวนนักเรียน 61 คน และบุคลากร 11 คน	- การคมนาคมและอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรของผู้ใช้เส้นทางในชุมชนย่านซื่อ	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงและเพื่อนบ้านหรือญาติ	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบให้การจราจรติดขัดเนื่องจากปิดช่องจราจรเดิมบนทางหลวงหมายเลข 309 - ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เขม่า/ควัน ความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อสุขภาพของเด็ก - ห่วงกังวลเรื่องความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง	- โครงการมีการทำทางเบี่ยงช่องจราจรเพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรได้ดังเดิม - จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน เมื่อเดือนเมษายน 2568 มีผลอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยโครงการมีการฉีดพรมน้ำในระหว่างการก่อสร้างเพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง และมีการติดตั้งกำแพงกันเสียง - มีการติดตั้งป้ายเตือนป้องกันอุบัติเหตุ 

ตารางที่ 4.2.8-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นางสาวอัจฉรารักษ์ บุรีรักษ์ ตำแหน่ง ครู โรงเรียนวัดไทรย์ ระยะเวลาที่ทำงาน 8 ปี	- โรงเรียนวัดไทรย์ (เกษมจริยคุณ) ตั้งอยู่ที่ หมู่1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เปิดสอนระดับชั้นอนุบาล 2 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีจำนวนนักเรียน 38 คน และบุคลากร 10 คน	- ขยะมูลฝอย ฝุ่นละออง และเสียงจากกิจกรรมในชุมชน	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง	- การจราจรติดขัดจากการปิดถนนภายในหมู่บ้าน (ถนนติดคลอง) เนื่องจากการก่อสร้างโครงการทำให้การสัญจรภายในหมู่บ้านติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง - ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และ ความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	- ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ถนน อท.3027 ในการสัญจร - จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เมื่อเดือนเมษายน 2568 มีผลอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยโครงการมีการฉีดพรมน้ำในระหว่างการก่อสร้างเพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง และมีการติดตั้งกำแพงกันเสียง
นายสหัสวรรษ์ พรหมรักษา อายุ 63 ปี ตำแหน่ง ผู้จัดการ คริสตจักรไทยอ่างทอง ระยะเวลาที่ทำงาน 15 ปี	- คริสตจักรไทยอ่างทอง ตั้งอยู่ที่ หมู่ 5 ตำบลบางพลับ อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2542 เป็นศูนย์อบรมคุณธรรม จริยธรรม และปฏิบัติธรรมทางศาสนาคริสต์ มีกิจกรรมทางศาสนาทุกวันอาทิตย์	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง และผู้นำชุมชน	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบให้การจราจรติดขัดเนื่องจากปิดช่องจราจร - ห่วงกังวลเรื่องความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง	- โครงการมีการทำทางเบี่ยงช่องจราจรเพื่อให้ผู้ใช้ถนนได้สามารถสัญจรได้ดังเดิม - ติดตั้งป้ายเตือนป้องกันอุบัติเหตุ 

ตารางที่ 4.2.8-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
พระครูกิตตยาภินันท์ กิตติภทโท อายุ 54 ปี ตำแหน่ง เจ้าอาวาส วัดโบสถ์ ระยะเวลาที่จำวัด 25 พรรษา	- วัดโบสถ์ ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ตำบล ย่านซื่อ อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อ ปี พ.ศ.2425 เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆโอกาส มีจำนวนพระจำพรรษา 12 รูป	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-
พระชุมพล ชุติมัญโญ อายุ 39 ปี ตำแหน่ง พระลูกวัด วัดแจ้ง ระยะเวลาที่จำวัด 1 พรรษา	- วัดแจ้ง ตั้งอยู่ที่ หมู่ 5 ตำบล ตลาดกรวด อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-

ตารางที่ 4.2.8-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
พระจินดา คุณวฑฒโน ตำแหน่ง ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดโรงเรียนวัดไทรย์ ระยะเวลาที่จำวัด 2 พรรษา	- วัดไทรย์ ตั้งอยู่ที่ หมู่1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน มีจำนวนพระจำพรรษา 5 รูป	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากผู้นำชุมชน	- การจราจรติดขัดจากการปิดถนนเนื่องจากการก่อสร้างโครงการทำให้การสัญจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง	- ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ถนน อท.3027 ในการสัญจร
นางสาวเพ็ญนภา ฮวบเจริญ ตำแหน่ง เจ้าพนักงานสาธารณสุขปฏิบัติงาน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว ระยะเวลาที่ทำงาน 13 ปี	- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว ตั้งอยู่ที่ หมู่ 1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง มีจำนวนบุคลากร 9 คน และผู้ป่วยนอกโดยเฉลี่ย/วัน 20 คน ช่วงเวลาทำการ 8:30 น. - 16:30 น.	- การคมนาคมและอุบัติเหตุจากการสัญจรในชุมชน	– เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง สื่อท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สื่อ Social Media เอกสารเผยแพร่ของโครงการ และ อบจ.อ่างทอง	- ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และ ความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมก่อสร้างของโครงกร	- จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เมื่อเดือนเมษายน 2568 มีผลอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยโครงการมีการฉีดพรมน้ำในระหว่างการก่อสร้างเพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง และมีการติดตั้งกำแพงกันเสียง
นายโนรี วงษ์เขียว ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด ระยะเวลาที่ทำงาน 3 ปี	- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด ตั้งอยู่ที่ หมู่4 ตำบลตลาดกรวด อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง มีจำนวนบุคลากร 10 คน และผู้ป่วยนอกโดยเฉลี่ย/วัน 15 คน ช่วงเวลาทำการ 8:30 น. -16:30 น.	- ฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมในชุมชน	– เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง สื่อท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สื่อ Social Media เอกสารเผยแพร่ของโครงการ	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบให้การจราจรติดขัดเนื่องจากปิดช่องจราจรเพื่อทำการก่อสร้างโครงการ - ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เขม่า/ควัน เสียง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงกร	- ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ถนน อท.2034 ในการสัญจร - จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เมื่อเดือนเมษายน 2568 มีผลอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 2 เดือนธันวาคม 2568

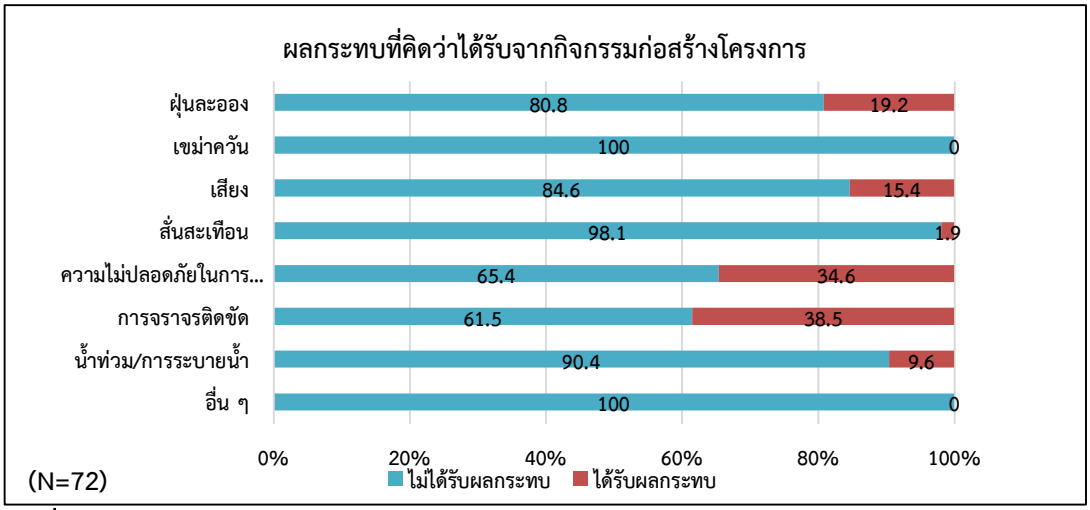
2.2.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-100 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 72 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 48.1 และเพศหญิงร้อยละ 51.9 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 51-60 ปี ร้อยละ 36.5 และอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 25.0 ซึ่งเป็นหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 46.2 คู่สมรส ร้อยละ 30.8 เป็น และบุตร/ธิดา ร้อยละ 17.3 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 46.2 ประถมศึกษา ร้อยละ 26.9 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 19.2 โดยส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิมร้อยละ 98.1 ข้อมูลพื้นฐานชุมชนประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 44.2 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 42.3 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 7.7 และเป็นเกษตรกร ร้อยละ 5.8

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองและเสียง ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 9.6 และ 36.5 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากผู้นำชุมชน ร้อยละ 38.4 เจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 27.9 เอกสารเผยแพร่โครงการ ร้อยละ 18.6 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 11.6 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 1.2 และสื่อออนไลน์ ร้อยละ 1.1 ซึ่งทั้งหมดให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-7** ประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านการจราจรติดขัด ร้อยละ 38.5 ผลกระทบความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง 34.6 ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 19.2 ผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 15.4 ผลกระทบด้านน้ำท่วม/ระบายน้ำ ร้อยละ 9.6 และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ร้อยละ 1.9 อีกทั้ง ประชาชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 35.9 เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 32.6 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10.9. ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 3.3 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 2.2 ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 1.1 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 14.1 นอกจากนี้ แสดงความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทาง ไม่ส่งผลเสียต่อชุมชน ร้อยละ 51.8 ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 23.2 และเดินทางไกลเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ 7.1



รูปที่ 4.2.8-7 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 0-100 เมตร ในเดือนธันวาคม 2568

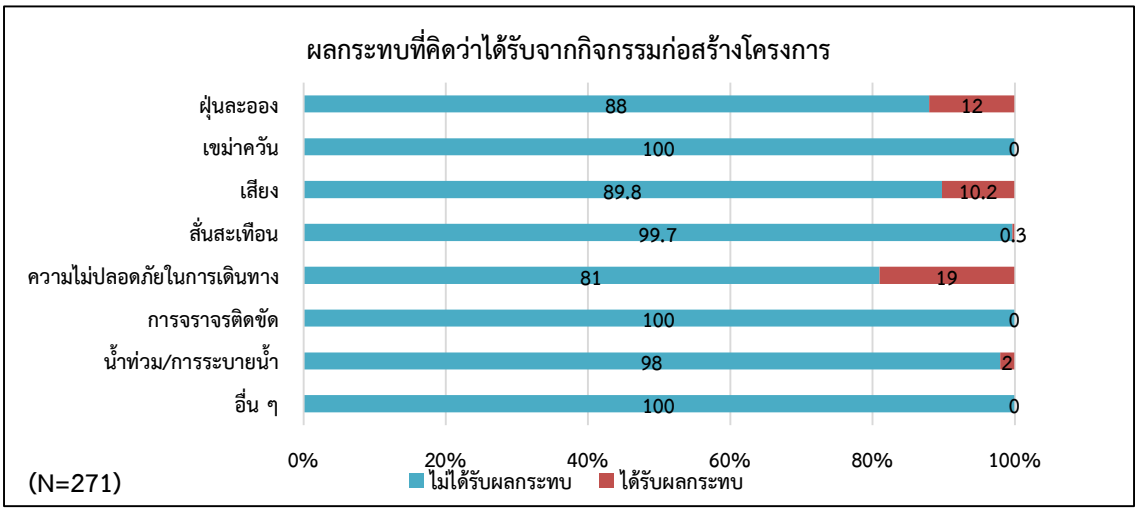
2.2.2 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 100-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 271 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 44.6 และเพศหญิงร้อยละ 54.8 ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี ร้อยละ 34.4 มากกว่า 60 ปี ร้อยละ 28.3 และอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 21.9 ซึ่งเป็นคู่สมรส ร้อยละ 39.1 เป็นหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ 36.4 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 19.5 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 36.7 ประถมศึกษา ร้อยละ 30.0 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 20.7 และอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 9.0 ปริญญาตรี ร้อยละ 3.5 โดยส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิม ร้อยละ 97.7 ข้อมูลพื้นฐานชุมชนประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 42.0 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 38.5 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 16.9 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.3 และเป็นเกษตรกร ร้อยละ 0.3

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 10.8 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน และปัญหาเสียงดังได้รับผลกระทบ ร้อยละ 28.0 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรรอบบริเวณชุมชน คมนาคมและอุบัติเหตุ ร้อยละ 3.2 น้ำท่วม/การระบายน้ำ ร้อยละ 1.5 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากกิจกรรมในชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากผู้นำชุมชน ร้อยละ 39.7 เจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 23.2 เอกสารเผยแพร่โครงการ ร้อยละ 15.5 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 14.7 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 2.9 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 2.8 ซึ่งทั้งหมดให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-8** ประชาชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ร้อยละ 19.0 ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 12.0 ผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 10.2 ผลกระทบด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ ร้อยละ 2.0 และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ร้อยละ 0.3 อีกทั้ง ประชาชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 42.0 เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 38.3 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 31.3 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 16.1 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 14.5 ชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 3.6 และช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 1.6 นอกจากนี้ แสดงความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทาง ไม่ส่งผลเสียต่อชุมชน ร้อยละ 61.5 ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 24.6 และอื่นๆ ร้อยละ 0.3



รูปที่ 4.2.8-8 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 100-500 เมตร ในเดือนธันวาคม 2568

2.2.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

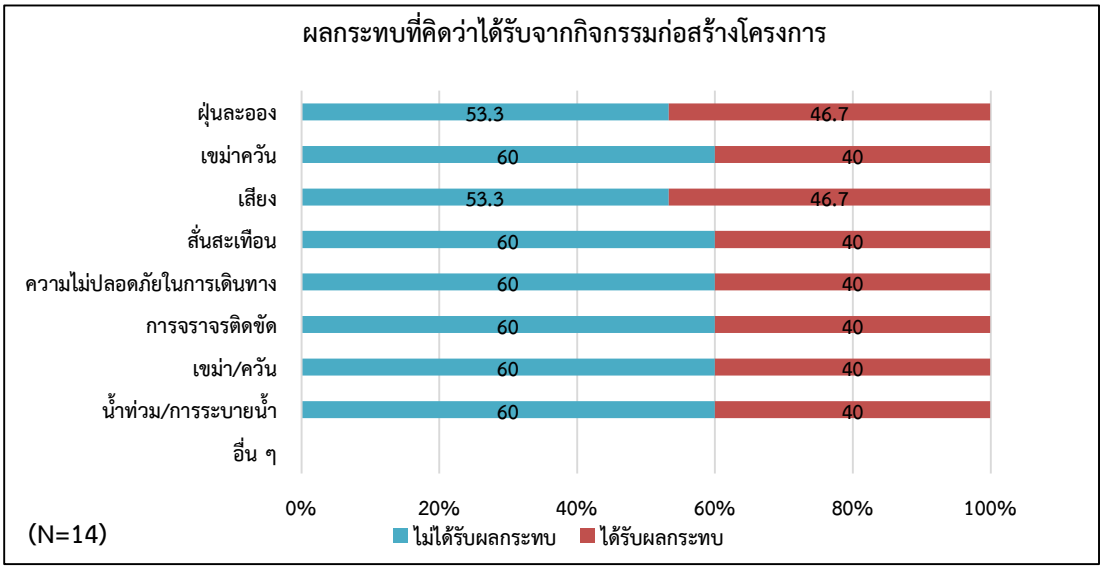
ทำการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 14 ตัวอย่าง มีเพศชายร้อยละ 73.3 และเพศหญิงร้อยละ 26.7 ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 40.0 อายุ 51-60 ปี ร้อยละ 33.3 และอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 20.0 จบการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 33.3 ปริญญาตรี ร้อยละ 26.7 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.และมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 13.3 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 6.7 และเป็นคนท้องถิ่นมาแต่เดิมร้อยละ 93.3 ข้อมูลพื้นฐานชุมชนประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 46.7 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 20.0 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจและเกษตรกร ร้อยละ 13.3 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 6.7

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 53.3 ปัญหาเสียงดัง น้ำเสีย คมนาคมและอุบัติเหตุ ขยะมูลฝอย น้ำท่วม/การระบายน้ำ ได้รับผลกระทบร้อยละ 40.0 โดยส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากการจราจรและกิจกรรมรอบบริเวณชุมชน

การรับรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารมาก่อน ร้อยละ 100.00 จากเจ้าหน้าที่รัฐ/กรมทางหลวง ร้อยละ 46.9 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 18.8 เอกสารเผยแพร่โครงการ ร้อยละ 12.5 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา เพื่อนบ้าน/ญาติ และสื่อออนไลน์ ร้อยละ 6.3 สื่อท้องถิ่น ร้อยละ 3.1 และให้ความคิดเห็นว่าข้อมูลข่าวสารเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 80.0

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ดัง**รูปที่ 4.2.8-9** ผู้นำชุมชนให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง และผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 46.7 ผลกระทบด้านเขม่า/ควัน ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ผลกระทบความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ผลกระทบด้านการจราจรติดขัด ผลกระทบน้ำเสีย และน้ำท่วม/การระบายน้ำ ร้อยละ 40 อีกทั้ง ผู้นำชุมชนยังให้ความเห็นว่าโครงการเมื่อเปิดดำเนินการแล้วส่งผลดี ได้แก่ มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25.0 เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 22.7 ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและช่วยเศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น

ร้อยละ 18.2 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 6.8 เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและชุมชนได้รับการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคมากขึ้น ร้อยละ 4.5



รูปที่ 4.2.8-9 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชน ในเดือนธันวาคม 2568

2.2.4 พื้นที่อ่อนไหว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ 8 แห่ง แบ่งเป็น ศาสนสถาน 4 แห่ง สถานศึกษา 2 แห่ง และสถานพยาบาล 2 แห่ง สรุปไว้ใน**ตารางที่ 4.2.8-5** มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-5 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นางสาวฐิตารีย์ เกตุอาร อายุ 50 ปี ตำแหน่ง ธุรการโรงเรียน โรงเรียนวัดโบสถ์ ระยะเวลาที่ทำงาน 5 ปี	- โรงเรียนวัดโบสถ์ (ประภาสวิทยาคาร) ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ตำบลย่านซื่อ อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2500 อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เปิดสอนระดับชั้นอนุบาล 2 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีจำนวนนักเรียน 61 คน และบุคลากร 11 คน	- การคมนาคมและอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรของผู้ใช้เส้นทางในชุมชนย่านซื่อ	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงและเพื่อนบ้านหรือญาติ	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-
นางสาวอัจฉรารักษ์ บุรีรักษ์ ตำแหน่ง ครู โรงเรียนวัดไทรย์ ระยะเวลาที่ทำงาน 8 ปี	- โรงเรียนวัดไทรย์ (เกษมจริยคุณ) ตั้งอยู่ที่ หมู่1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เปิดสอนระดับชั้นอนุบาล 2 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีจำนวนนักเรียน 38 คน และบุคลากร 10 คน	- ขยะมูลฝอย ฝุ่นละออง และเสียง จากกิจกรรมในชุมชน	– เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-

ตารางที่ 4.2.8-5 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นายสุรพล ช่วงชัย อายุ 65 ปี ตำแหน่ง สมาชิก คริสตจักรไทยอ่างทอง ระยะเวลาที่ทำงาน 1 ปี	- คริสตจักรไทยอ่างทอง ตั้งอยู่ที่ หมู่ 5 ตำบลบางพลับ อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2542 เป็นศูนย์อบรมคุณธรรม จริยธรรม และปฏิบัติธรรมทางศาสนาคริสต์ มีกิจกรรมทางศาสนาทุกวันอาทิตย์	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง และผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-
พระครูกิตตยาภินันท์ กิตติภทโท อายุ 54 ปี ตำแหน่ง เจ้าอาวาส วัดโบสถ์ ระยะเวลาที่จำวัด 25 พรรษา	- วัดโบสถ์ ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ตำบลย่านซื่อ อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2425 เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มีจำนวนพระจำพรรษา 12 รูป	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-

ตารางที่ 4.2.8-5 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
พระบุญญ ขันต์ อายุ 68 ปี ตำแหน่ง พระลูกวัด วัดแจ้ง ระยะเวลาที่จำวัด 10 พรรษา	- วัดแจ้ง ตั้งอยู่ที่ หมู่ 5 ตำบล ตลาดกรวด อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-
พระจินดา คุณวฑฒโน อายุ 52 ปี ตำแหน่ง ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัด โรงเรียนวัดไทรย์ ระยะเวลาที่จำวัด 5 พรรษา	- วัดไทรย์ ตั้งอยู่ที่ หมู่1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง เป็นศาสนสถานที่เคารพนับถือของคนในชุมชน และเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มีจำนวนพระจำพรรษา 5 รูป	- ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม	- เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากผู้นำชุมชน	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-

ตารางที่ 4.2.8-5 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อ่อนไหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นางสาวเพ็ญนภา ฮวบเจริญ ตำแหน่ง เจ้าพนักงานสาธารณสุขปฏิบัติงาน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว ระยะเวลาที่ทำงาน 13 ปี	- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลป่างิ้ว ตั้งอยู่ที่ หมู่ 1 ตำบลป่างิ้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง มีจำนวนบุคลากร 9 คน และผู้ป่วยนอกโดยเฉลี่ย/วัน 20 คน ช่วงเวลาทำการ 8:30 น. - 16:30 น.	- การคมนาคมและอุบัติเหตุจากการสัญจรในชุมชน	– เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง สื่อท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สื่อ Social Media เอกสารเผยแพร่ของโครงการ และ อบจ.อ่างทอง	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-
นายโนรี วงษ์เขียว ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด ระยะเวลาที่ทำงาน 3 ปี	- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดกรวด ตั้งอยู่ที่ หมู่4 ตำบลตลาดกรวด อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง มีจำนวนบุคลากร 10 คน และผู้ป่วยนอกโดยเฉลี่ย/วัน 15 คน ช่วงเวลาทำการ 8:30 น. -16:30 น.	- ฝุนละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมในชุมชน	– เคยทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากเจ้าหน้าที่จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/กรมทางหลวง สื่อท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สื่อ Social Media เอกสารเผยแพร่ของโครงการ	- ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมา

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ความคิดเห็นต่อโครงการก่อสร้างโดยภาพรวมมีความคิดเห็นเชิงบวกว่าโครงการจะมีผลประโยชน์ต่อชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่ มีเส้นทางจราจรเพื่อระบายรถได้เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความสะดวกสบาย และประหยัดเวลาในการเดินทาง สามารถระบายรถได้มีประสิทธิภาพ เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภค และส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นได้ในอนาคต ส่วนผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ฝุ่นละออง เขม่าควัน เสียงดังและความสั่นสะเทือน การจราจรติดขัดและความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ทางโครงการมีการดำเนินการตามมาตรการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เช่น มีการฉีดพรมน้ำ ติดตั้งกำแพงกันเสียง เมื่อมีกิจกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่น มีป้ายสัญลักษณ์เตือนเขตงานก่อสร้างหรือทางเบี่ยง หรือให้ใช้เส้นทางถนนอื่นทดแทน เพื่อประหยัดเวลาการเดินทาง และมีการประสานงานกับตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน หลีกเลี่ยงการทำงานในยามวิกาล เพื่อลดผลกระทบกับชุมชน เป็นต้น อีกทั้ง ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

3.2 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจ-สังคมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่พิจารณาสภาพชุมชนและหมู่บ้านตามแนวเส้นทางโครงการ ระบุว่าแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหมู่บ้านหรือชุมชน จนทำให้เกิดสภาพหมู่บ้าน/ชุมชนแยกเป็น 2 ฝั่งริมถนนของโครงการ คือ หมู่ 1 บ้านป่างิ้ว หมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง หมู่ 3 บ้านต้นโพธิ์ และหมู่ 5 บ้านตลาดกรวด ทำให้การเดินทางไปมาระหว่างชุมชนไม่สะดวก และอาจทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนลดน้อยลง ดังนั้นกิจกรรมการพัฒนาโครงการจึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

จากการตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนเมื่อธันวาคม 2568 พบว่า ประชาชนไม่ได้รับผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่งริมถนนของโครงการ โดยบริเวณถนนชุมชนที่ถูกปิดเนื่องจากการก่อสร้างของโครงการ ประชาชนสามารถใช้เส้นทางอื่นที่ใกล้เคียงกันเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปมาหาสู่กันได้โดยปกติ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางโดยใช้เส้นทางใกล้เคียงทดแทนถนนชุมชนที่ถูกปิดจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการได้ ทั้งนี้ ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น เมื่อโครงการมีการก่อสร้างแล้วเสร็จถนนที่ถูกปิดจะได้รับการปรับปรุงและกลับมาใช้งานได้ดังเดิม

ง. สรุปผลการศึกษา

ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ ในเดือนพฤษภาคม 2568 และเดือนธันวาคม 2568 พบว่ามีข้อห่วงกังวลในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ ดังนี้

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบ /เหตุผลสนับสนุน	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
ข้อห่วงกังวลผลกระทบสิ่งแวดล้อม **<u>กลุ่มครัวเรือน</u>** ระยะ0-100 เมตร มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียง, ความสั่นสะเทือน และการจราจรติดขัด ส่วนระยะ 100-500 เมตร มีข้อห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละออง, เขม่าควัน, เสียง, ความสั่นสะเทือน, และการจราจรติดขัด **<u>กลุ่มผู้นำชุมชน</u>** ประกอบด้วย - **ฝุ่นละออง** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว นายกอบต.ย่านซื่อ และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง - **เขม่าควัน** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว นายกอบต.ย่านซื่อ และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง - **ความสั่นสะเทือน** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง - **ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง - **น้ำท่วมและการระบายน้ำ** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง - **การจราจรติดขัด** ได้แก่ นายกอบต.ป่างิ้ว และบ้านหมู่ 4 บ้านท้องคุ้ง **<u>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว</u>** - มีข้อห่วงเรื่องฝุ่นละออง, เสียง, การจราจรติดขัด และความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง	- **ด้านฝุ่นละออง และเขม่าควัน** โครงการมีการฉีดพรมน้ำ ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - **ด้านเสียง** กำหนดให้มีการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-17.00 น.) และมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้รบกวนประชาชนในพื้นที่โดยรอบ - **ด้านความสั่นสะเทือน** กำหนดให้มีการใช้เครื่องจักรในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-17.00 น.) และมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้รบกวนประชาชนในพื้นที่โดยรอบ - **ด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง** โครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟส่องสว่างเพียงพอเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรบนท้องถนน - **ด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ** โครงการมีการดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง มีการตรวจตราระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ และมีการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดินโดยไม่กีดขวางการไหลของน้ำ - **ด้านการจราจรติดขัด** โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดทำแผนการจัดจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับกิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง	- ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - ผลการตรวจวัดระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านความไม่ปลอดภัย และอุบัติเหตุในการเดินทาง จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ จากพื้นที่โครงการ - ไม่มีข้อร้องเรียนด้านการจราจรติดขัด จากพื้นที่โครงการ

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะ

บทที่ 5
สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การปฏิบัติงานโครงการของบริษัทที่ปรึกษา เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2570 ดำเนินการมาแล้วประมาณ 360 วัน โดยมีความก้าวหน้าของงานติดตามตรวจสอบคิดเป็นร้อยละ 57.0 ซึ่งเป็นไปตามแผนการปฏิบัติงานที่วางไว้

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ตอน 1 (ปี 2567) ตั้งแต่ กม.0+000 - กม.1+200 ระยะทาง 1.200 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บัญชากิจ จำกัด เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 5 กันยายน 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ตอน 2 (ปี 2567) ตั้งแต่ กม.1+200 - กม.2+150 ระยะทาง 0.950 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย พรรณีวรกิจก่อสร้างและขนส่ง จำกัด เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 20 สิงหาคม 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ตอน 3 (ปี 2567) ตั้งแต่ กม.2+150 - กม.3+300 ระยะทาง 1.150 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บัญชากิจ จำกัด เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 5 กันยายน 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ตอน 4 (ปี 2567) ตั้งแต่ กม.3+300 - กม.5+100 ระยะทาง 1.800 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย ไทยวัฒน์วิศวการทาง จำกัด เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กันยายน 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ตอน 5 (ปี 2567) กม. 5+100 - กม.6+045 ระยะทาง 0.945 กิโลเมตร เป็นโครงการที่อยู่ในระยะก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนจิเนียริ่ง (1964) จำกัด เริ่มต้นสัญญาตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2567 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 12 กันยายน 2570 รวมระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน

5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 27 ปัจจัย 242 มาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 8 ปัจจัย 20 แผนปฏิบัติการฯ โดยมีรายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการ ดังนี้

1) มาตรการที่กำหนดในรายงาน EIA จำนวน 242 มาตรการ

โครงการตอน 1

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 196 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 33 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติและไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น
- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 13 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 1

โครงการตอน 2

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 189 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 36 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติและไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น
- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 17 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 2

โครงการตอน 3

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 188 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 37 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติและไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 17 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 3

โครงการตอน 4

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 198 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 37 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติและไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น
- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 7 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 4

โครงการตอน 5

- มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 190 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 35 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติและไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น
- มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 17 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 5

2) แผนปฏิบัติการที่กำหนดในรายงาน EIA จำนวน 20 แผนปฏิบัติการ

โครงการตอน 1

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 12 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 3 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น
- แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 5 แผนปฏิบัติการ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 1

โครงการตอน 2

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ

- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 4 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

- แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 6 แผนปฏิบัติการ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 2

โครงการตอน 3

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ

- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 4 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

- แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 6 แผนปฏิบัติการ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 3

โครงการตอน 4

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 16 แผนปฏิบัติการ

- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 3 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

- แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 1 แผนปฏิบัติการ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 4

โครงการตอน 5

- แผนปฏิบัติการที่ปฏิบัติ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติได้ จำนวน 4 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น
- แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ จำนวน 6 แผนปฏิบัติการ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตอน 5

5.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) มาตรการในรายงาน EIA จำนวน 242 มาตรการ

โครงการตอน 1

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 196 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 46 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

โครงการตอน 2

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 189 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 53 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

โครงการตอน 3

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 188 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 54 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

โครงการตอน 4

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 198 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 44 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

โครงการตอน 5

- มาตรการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 190 มาตรการ
- มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 52 มาตรการ ส่วนใหญ่จะเป็นมาตรการที่ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ เช่น มาตรการที่กำหนดให้พื้นที่ก่อสร้างที่ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที มาตรการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 แห่ง มาตรการก่อสร้างทางแยกแบบวงเวียน จำนวน 1 แห่ง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยก และทางแยกแบบวงเวียน เป็นต้น

2) แผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA จำนวน 20 แผนปฏิบัติการ

โครงการตอน 1

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 12 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 8 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอมดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

โครงการตอน 2

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 10 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความ

สวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

โครงการตอน 3

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 10 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

โครงการตอน 4

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 16 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 4 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

โครงการตอน 5

- แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 10 แผนปฏิบัติการ
- แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 10 แผนปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะเป็นแผนปฏิบัติการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม เช่น จัดภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดความสวยงามทั้งสองฝั่งและเป็นสถานที่สันทนาการและพื้นที่ออกกำลังกายของชุมชนโดยปลูกต้นโมกโดยเว้นระยะทุก 0.50 เมตร จำนวน 842 ต้นต้นมะพลับ โดยเว้นระยะทุก 10 เมตร จำนวน 50 ต้น และต้นมะลิลาจำนวน 294 ต้น ซึ่งต้นโมกเป็นไม้พุ่มถึงไม้ยืนต้นขนาดกลางและต้นมะลิลาเป็นไม้พุ่มขนาดเล็กมีความสูงไม่มาก ใช้พื้นที่ปลูกน้อยสามารถตัดแต่งให้เกิดความสวยงามได้ง่ายอีกทั้งยังมีดอกสวยงามและกลิ่นหอม ดูแลง่าย ทนทานได้หลายสภาพแวดล้อมและต้นมะพลับเป็นต้นไม้ประจำจังหวัดอ่างทองเป็นต้นไม้ที่มีอายุยืน ทนทานต่อความแห้งแล้งได้ดีและดูแลง่าย เป็นต้น

5.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ในช่วงเดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ประกอบไปด้วยปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม และเศรษฐกิจ-สังคมโดยมีรายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 5.1.3-1**

ตารางที่ 5.1.3-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1. คุณภาพอากาศ	- มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวม (TSP) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน - มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน	- สถานีที่ทำการตรวจวัด บริเวณ ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, วัดโบสถ์ กม.3+714 และ ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในบรรยากาศโดยทั่วไป และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในบรรยากาศโดยทั่วไป - สำหรับ Wind Speed& Wind Directions ยังไม่มีมาตรฐานที่กำหนดไว้สำหรับการควบคุม	-	-
2. เสียง	- มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)	- สถานีที่ทำการตรวจวัด บริเวณ ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, วัดโบสถ์ กม.3+714, ม.4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 และ ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)	-	-

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

<table>
<tr><th>ปัจจัยที่ตรวจวัด</th><th>ค่ามาตรฐาน</th><th>ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน</th><th>สาเหตุ</th><th>แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ</th></tr>
<tr><td>3. ความสั่นสะเทือน</td><td>- มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้ (Reicher and Meister) ดังนี้
<table>
<tr><th>ความสั่นสะเทือน</th><th>ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)</th><th>ผลกระทบต่อปฏิกิริยาของมนุษย์</th></tr>
<tr><td>ระดับที่ 1</td><td>0.00-0.14</td><td>ไม่สามารถรับรู้ได้</td></tr>
<tr><td>ระดับที่ 2</td><td>0.15-1.99</td><td>รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย</td></tr>
<tr><td>ระดับที่ 3</td><td>2.00-2.49</td><td>สามารถรับรู้ได้โดยง่าย</td></tr>
<tr><td>ระดับที่ 4</td><td>2.50-4.99</td><td>มีความรู้สึกรำคาญ</td></tr>
<tr><td>ระดับที่ 5</td><td>5.00-9.99</td><td>รู้สึกไม่สบายและถูกรบกวน</td></tr>
<tr><td>ระดับที่ 6</td><td>10.00-15.00</td><td>รู้สึกเจ็บปวด</td></tr>
</table></td><td>- สถานีที่ทำการตรวจวัด บริเวณ ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000, วัดโบสถ์ กม.3+714 และ ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reicher and Meister) ระดับที่ 2 และ ระดับที่ 3 และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2)</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>- มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ดังนี้
<table>
<tr><td>อาคารประเภทที่ 1</td><td>หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว ข้างต้น</td></tr>
<tr><td>อาคารประเภทที่ 2</td><td>หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษาเพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น</td></tr>
<tr><td>อาคารประเภทที่ 3</td><td>หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม</td></tr>
</table></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 2: สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ ประเภทที่ 3: สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร ประเภทที่ 4: สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรม ประเภทที่ 5: สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม	- สถานีที่ทำการตรวจวัด บริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890 และแม่น้ำเจ้าพระยา กม. 3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแหล่งน้ำประเภทที่ 3 (สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค และการเกษตร)และประเภทที่ 2 (สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคบริโภค การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ)	-	-
5. นิเวศวิทยาในน้ำ	- มาตรฐานตามเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris (1968) ดังนี้ < 1.0: คุณภาพน้ำต่ำ (ไม่ค่อยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ) = 1.0-3.0: คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (สิ่งมีชีวิตในน้ำอาศัยอยู่ได้) > 3.0: คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก (เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ)	- สถานีที่ทำการตรวจวัด บริเวณคลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย (กม.0+890) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) พบว่า แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน และพรรณไม้น้ำ มีค่าอยู่ในช่วง 1.0-3.0 ซึ่งหมายถึงคุณภาพน้ำของสถานีตรวจวัดอยู่ระดับ	-	-

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
5. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)		ปานกลางโดยสิ่งมีชีวิตสามารถดำรงในสถานีตรวจวัดได้ ตามเกณฑ์ดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (1986) ส่วนปลาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.3+895) ในเดือนเมษายน 2568 มีค่าน้อยกว่า 1.0 ซึ่งหมายถึงสถานีตรวจวัดไม่มีความเหมาะสมสำหรับการดำรงชีพของปลา		
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ		- เนื่องจากปัจจัยนี้ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนดไว้ ดังนั้น จึงนำเสนอข้อมูลตามที่ได้การติดตาม ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง (ระยะก่อสร้าง) ในช่วงที่ผ่านมาโครงการมีกิจกรรมทำฐานราก ตอกเสาเข็ม ซึ่งจากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างไม่กีดขวางส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ และยังมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้ดี และไม่มีน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ ไม่มีเรื่องร้องเรียนการกีดขวางทางน้ำหรือการเกิดน้ำท่วมขังที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ และไม่สอดคล้องกับผลการตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เนื่องจากระหว่างการ		

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)		ก่อสร้างไม่มีการกองการไหลของเศษดินหินหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ อีกทั้ง ทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบด้านการระบายน้ำ แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ		
7. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย		- เนื่องจากปัจจัยนี้ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนดไว้ ดังนั้นจึงนำเสนอข้อมูลตามที่ได้การติดตาม ซึ่งสามารถสรุปได้ว่า ไม่มีการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางขนส่งวัสดุ และสภาพผิวจราจรในส่วนการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 3195 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อวันสูงสุดอยู่ในช่วง 28,532-28,979 คัน/วัน สำหรับการคมนาคม บริเวณทางหลวงหมายเลข 32 ทิศทางไป อ.เมืองอ่างทอง และไป จ.สิงห์บุรี		

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
7. การคมนาคมขนส่ง/ อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ อาชีวอนามัย (ต่อ)		รวมทั้ง 2 ทิศทาง พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 ถึงเดือนมกราคม 2569 มีค่าปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วง 42,053 - 42,921 คัน/วัน และ โครงการการเฝ้าระวังและบันทึกสถิติอุบัติเหตุไว้ อย่างไรก็ตาม ทางโครงการไม่พบการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากโครงการ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เช่น การติดตั้งป้ายเตือน การติดตั้งไฟส่องสว่าง การจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณ เป็นต้น สำหรับที่พักคนงานมีสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมความเป็นอยู่ถูกลักษณะทั้งในส่วนของบ้านพักคนงานรวมไปถึงพื้นที่ที่ใช้ร่วมกันทั้งในสถานที่ก่อสร้าง		
8. เศรษฐกิจ-สังคม		- เนื่องจากปัจจัยนี้ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนดไว้ ดังนั้นจึงนำเสนอข้อมูลตามที่ได้การติดตาม ซึ่งสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความห่วงกังวลในเรื่องของการก่อสร้างจะก่อให้เกิดฝุ่นละอองต่อพื้นที่ใกล้เคียงและอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างและตอกเสาเข็ม ส่วนการเกิดเสียงดัง		

ตารางที่ 5.1.3-1 (ต่อ) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) เดือนมีนาคม 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		และความสั่นสะเทือน พบว่า มาจากการบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการเจาะหรือตอกเสาเข็มเป็นบางช่วงเวลา แต่ไม่ได้มีผลกระทบนอกเหนือจากช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรการ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการปรับปรุงตามที่ประชาชนห่วงกังวล ในส่วนข้อห่วงกังวลอื่นๆ เช่น ด้านคมนาคม ด้านการจราจร และด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ที่ประชาชนห่วงกังวลนั้น ได้แก่ ป้ายเตือนไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ และการปิดช่องจราจร ทางโครงการได้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพิ่มเติมตามความเหมาะสมของพื้นที่ และป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและเข้าใจถึงรูปแบบการจัดการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยประชาชนที่มีการสังเกตป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว สามารถใช้เส้นทางโครงการได้โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร		

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

ไม่มี

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไปของโครงการ

ไม่มี

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่ต้องจัดทำรายงาน EIA ในอนาคต

ไม่มี

5.3 แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป

ในการดำเนินงานในระยะต่อไป ของบริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดัง**ตารางที่ 5.3-1** และมีขอบเขตงาน ดังนี้

1) นำมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปใช้ในภาคสนาม เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานจริงตามแผนปฏิบัติการและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) นำมาตรการตรวจวัดและวิเคราะห์ที่ได้จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามมาสรุปผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ

3) ภาพรวมของผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมข้อเสนอแนะ และแสดงผลความก้าวหน้าของการดำเนินงาน

ผลการศึกษาและการปฏิบัติงานดังกล่าวจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงในรายงานความก้าวหน้า 2 (Progress Report 2) ภายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 5.3-1 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพน้ำผิวดิน • ลักษณะทางกายภาพ • ความลึกของน้ำ • อัตราการไหล • อุณหภูมิของน้ำ • ความขุ่น • ความโปร่งแสง • ความนำไฟฟ้า • ของแข็งแขวนลอย • ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด • ความเป็นกรดด่าง • ออกซิเจนละลายน้ำ • BOD_5 • ฟอสเฟต • น้ำมันและไขมัน • แอมโมนีย-ไนโตรเจน • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม • แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม	ก่อสร้าง	5	-	2 ครั้ง/ปี	• เมษายน 2569 • ตุลาคม 2569	• คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม.0+890 • แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ) • หนองลาดตะเพียน กม. 1+285 • หนองจระเข้คุด กม.2+225 • คลองส่งน้ำสายใหญ่ชัยนาท-อยุธยา กม.4+670

ตารางที่ 5.3-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ • ชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ • ชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน • ชนิดและปริมาณพันธ์ปลาขนาดและปลาขนาดต่อพื้นที่ • ชนิดพรรณไม้น้ำ • ความหลากหลายทางชีวภาพ • สภาพนิเวศ	ก่อสร้าง	2	-	2 ครั้ง/ปี	• เมษายน 2569 • ตุลาคม 2569	• คลองริมคันกั้นน้ำ 3 ซ้าย กม. 0+890 • แม่น้ำเจ้าพระยา กม.3+895 (พื้นที่ชุ่มน้ำ)
3. คุณภาพอากาศ • TSP • PM_{10} • NO_2 • CO • Total Hydrocarbon (THC) • ความเร็วและทิศทางลม	ก่อสร้าง	3	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• เมษายน 2569 • ตุลาคม 2569	• ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 • วัดโบสถ์ กม.3+714 • ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100
4. เสียง • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) • ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • L_{90}	ก่อสร้าง	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• เมษายน 2569 • ตุลาคม 2569	• ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 • วัดโบสถ์ กม.3+714 • ม.4 บ้านท้องคุ้ง กม.3+753 • ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100

ตารางที่ 5.3-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
5. สั่นสะเทือน • ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) • ความถี่และความสั่นสะเทือนทั้ง 3 แกน • ระยะขจัดทั้ง 3 แกน	ก่อสร้าง	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• เมษายน 2569 • ตุลาคม 2569	• ม.1 บ้านป่างิ้ว กม.0+000 • วัดโบสถ์ กม.3+714 • ม.5 บ้านตลาดกรวด กม.4+100
6. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/อาชีวอนามัย • สภาพการชำรุดเสียหายตลอดแนวเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง • ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ • ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยว กับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง เวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุจากการทำงาน • สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ได้แก่ การกำจัดขยะมูลฝอย การกำจัดสิ่งปฏิกูล น้ำเสีย	ก่อสร้าง	-	-	1 เดือน/ครั้ง	• เดือนกุมภาพันธ์ 2569 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2570	• ตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทล.3195 และ ทล.309 • ตลอดแนวเส้นทางโครงการ • บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง กม.3+000

ตารางที่ 5.3-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวนอย่างน้อยที่สุด				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
7. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม • สภาพการระบายน้ำการอุดตันของทางระบายน้ำ และการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ • ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้ง 8 แห่ง	ก่อสร้าง	-	-	เดือนละ 1 ครั้งและภายใน 24 ชั่วโมง ในกรณีที่มีฝนตกหนัก	• เดือนกุมภาพันธ์ 2569 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2570	• แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 8 แห่ง
8. เศรษฐกิจสังคม • การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ • ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง • ความคิดเห็นที่มีต่อโครงการบันทึกสถิติการรับเรื่องร้องเรียน • การแก้ไขปัญหาในการรับเรื่องร้องเรียน	ก่อสร้าง	-	-	1 ครั้ง/ปี	• พฤษภาคม 2569	• ผู้นำชุมชน • พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม • ครัวเรือน

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิงภาษาไทย

กรมควบคุมมลพิษ. 2553. **มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37.** กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

..... 2547. **มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24.** กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

..... 2537. **มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8.** กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

..... 2548. มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ง.) **ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ.** กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

..... 2540. **มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15.** กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2546. **ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 120. ตอนที่ 74 ก.**

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด. 2561. **รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า-นครชัยศรี รายงานฉบับสมบูรณ์**.

เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ

Cox, M.J. 1991. **The Snakes of Thailand and Their Husbandry.** Kreiger Publishing Company, Florida, U.S.A.

Lekagul, B. and J.A McNeely. 1977. **Mammals of Thailand 4.** Old Custom House Lane, Bangkok.

Nabhitabhata J. and Chan-ard T. 2005. **Thailand Red Data : Mammals, Reptiles and Amphibians.**

Sanguansombat W. 2005. **Thailand Red Data : Birds.** Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning. Bangkok.

Taylor, E.H. 1962. **The Amphibian Fauna of Thailand.** The University of Kansas Science Bulletin. 49(3).

Taylor, E.H. 1970. **The turtes and crocodiles of Thailand and adjacent waters.** The University of Kansas Sciences Bullentin. 49(3).

ภาคผนวก ก

หนังสือเห็นชอบที่มีต่อโครงการ

ภาคผนวก ก (1)

หนังสือเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๑ ๗ ๘ ๗๕

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๕

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ของกรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๑๓๕๕๙ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๕
๒. หนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๓๘.๗/๑๐๘๒๗ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แจ้งผลการพิจารณาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๕ มีมติให้กรมทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม ข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ของกรมทางหลวง ตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็นหรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ กรมทางหลวงได้เสนอรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง จัดทำรายงานโดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑ ดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้กรมทางหลวงรวบรวมข้อมูลรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทุกฉบับ และข้อมูลที่ได้แก้ไข เพิ่มเติม ตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดแล้ว จัดทำเป็นรายงานฯ ฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป พร้อมทั้งประสานบริษัทที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ให้เป็นไปตามประกาศสำนักงานนโยบายฯ เรื่อง แนวทางการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๕ เพื่อให้สำนักงานนโยบายฯ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ ได้มีหนังสือแจ้งบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

[redacted]

รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๘ (ปริวรรต)
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th

ภาคผนวก ก (2)

หนังสือเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม

แห่งชาติ



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒๐๔๗๗

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๗ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๔.๔ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จังหวัดอ่างทอง ของกรมทางหลวง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕ แล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าวรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ตามมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดให้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สามารถนำไปใช้เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีได้เป็นระยะเวลา ๕ ปี นับแต่วันที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีหนังสือแจ้งความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐
โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๘ ๑๗๒๕ ๔๗๕๑ (ไชยยันต์)
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ neb@onep.go.th

มติการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๕
วันศุกร์ที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๔๐ น.
ณ มูลนิธิอนุรักษ์ป่ารอยต่อ ๕ จังหวัด ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Cisco Webex Meetings

<u>กรรมการผู้มาประชุม</u>

๑.	พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒.	นายชำนิ ศักดิเศรษฐ์ ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจุรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์)	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓.	นายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๔.	นายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๕.	นายโสภณ เมฆธน ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๖.	พลเอก สนิธชนก สังขจันทร์ ปลัดกระทรวงกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๗.	นายอรรถพล สังขวาสี เลขาธิการสภาการศึกษา รักษาการปลัดกระทรวงศึกษาธิการ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๘.	นายประยูร อินสกุล รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รักษาการปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๙.	นายโชตินรินทร์ เกิดสม รองปลัดกระทรวงมหาดไทย แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๑๐.	นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ

๑๑. นายวิชญายุทธ บุญชิต กรรมการ
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑๒. นายนฤชา ฤชุพันธุ์ กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๑๓. นางสาวกนกรัตน์ ขุนทอง กรรมการ
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

๑๔. นายศุภกิจ บุญศิริ กรรมการ
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

๑๕. นายเธียรชัย ณ นคร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศิวะเดชาเทพ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๗. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๘. นางสาวลดาวัลย์ คำภา กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๙. นายยงธนิศร์ พิมลเสถียร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๐. นายสันติ บุญประคับ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๑. นางประกายรัตน์ สุขุมาลชาติ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๒. นายธเรศ ศรีสถิตย์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๓. นายจตุพร บุรุษพัฒน์ กรรมการและเลขานุการ
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

<u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u>

๑. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๒. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. นายธีระชุณ บุญสิทธิ์ รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ

๔. นายวันชัย จริยาเศรษฐโชค รองอธิบดีกรมป่าไม้
๕. นางรุ่งนภา พัฒนวิบูลย์ รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๖. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) จำนวน ๓ คน
๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ คน
๘. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ จำนวน ๒ คน
๙. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน ๑ คน
๑๐. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน ๑๑ คน
๑๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒๐ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายเกียรติชาย ไมตรีวงษ์ ผู้อำนวยการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก
๒. นายกีรติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๓. นายทิเดช เอี่ยมสาย รองผู้ว่าการพัฒนาโรงไฟฟ้าและพลังงานหมุนเวียน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๔. นายสุรชาติ มาลาศรี ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการ กรมชลประทาน
๕. นายสิทธิชัย บุญสะอาด วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๔ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จังหวัดอ่างทองของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ของกรมทางหลวง เป็นการตัดถนนแนวใหม่ด้านทิศเหนือของจังหวัดอ่างทอง เพื่อเชื่อมการจราจรจากสุพรรณบุรีเข้าทางหลวงหมายเลข ๓๒ สู่ภาคเหนือ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสระบุรีโดยไม่ผ่านตัวเมืองอ่างทอง เพิ่มความสะดวก ลดต้นทุนในการขนส่งและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างจังหวัดที่สำคัญของภาคเหนือ โดยโครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ประเภทโครงการลำดับที่ ๒๐.๗ พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ ในระยะ ๑ กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง มีจุดเริ่มต้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๙๕ ที่ กม. ๓๒+๓๙๘ จุดสิ้นสุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๓๒ ที่ กม.๕๓+๙๘๐ รวมระยะทาง ๗.๙๙๘ กิโลเมตร บนทางหลวงหมายเลข ๓๑๙๕ โดยเป็นการออกแบบปรับปรุงรูปแบบทางหลวงโดยใช้เขตทางหลวงเดิม มีความกว้างเขตทางหลวง ๔๐ เมตร ส่วนที่เป็นทางหลวงแนวใหม่จะเวนคืนเขตทางหลวงกว้าง ๖๐ - ๘๐ เมตร เป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง ๑.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านนอก

กว้าง ๒.๕๐ เมตร รูปแบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างเขตทาง ๖๐ - ๘๐ เมตร บริเวณแนวเส้นทางโครงการพบแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ (๑) แหล่งโบราณคดีวัดคลองห้วยโพธิ์ (๒) แหล่งโบราณคดีวัดไทรย์ (๓) โบราณสถานวัดไผ่ล้อม (๔) โบราณสถานวัดสังกระต่าย (๕) แหล่งโบราณคดีวัดหลุมไก่ (๖) โบราณสถานวัดสุวรรณเสวริยาราม (๗) โบราณสถานวัดโบสถ์ (๘) แหล่งโบราณคดีวัดโพธิ์ถนน (ร้าง) และ (๙) โบราณสถานวัดโบสถ์ (ร้าง)

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ มีมติให้กรมทางหลวงรวบรวมข้อมูลรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทุกฉบับ และข้อมูลที่ได้แก้ไข เพิ่มเติมตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดแล้ว จัดทำเป็นรายงานฯ ฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านเสียง ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณเกาะกลางถนนที่มีการก่อสร้างตอม่อสะพานข้ามทางแยก และในเขตทางโดยมีถนนของชุมชนกั้นอยู่ระหว่างพื้นที่ก่อสร้างถนนโครงการกับบ้านเรือนของประชาชน ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะต้องแจ้งให้สำนักศิลปากรที่ ๓ พระนครศรีอยุธยา ทราบก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้มีการทำ Boring Test เพื่อดู Artifact ก่อนการก่อสร้าง ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบรับทราบโครงการล่วงหน้าอย่างน้อย ๖ เดือน ให้โครงการต้องดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนให้ครบถ้วน ร้อยละ ๑๐๐ และจ่ายค่าชดเชยเวนคืนทั้งหมดในงวดเดียวให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านอากาศและบรรยากาศ ตรวจวัดฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม และความเร็วลมและทิศทางลม จำนวน ๓ สถานี ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ตรวจสอบลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้ง ๘ แห่ง ด้านเศรษฐกิจและสังคม ทำการสำรวจการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง ความคิดเห็นต่อโครงการ บันทึกสถิติการรับเรื่องร้องเรียน การแก้ไขปัญหาในการรับเรื่องร้องเรียน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว เห็นควรให้เพิ่มเติมมาตรการด้านอาชีวอนามัยที่เกี่ยวข้องตาม พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด โดยรับข้อเสนอแนะของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการและนำเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวง รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นมาตรการด้านอาชีวอนามัยที่เกี่ยวข้องตาม พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตาม มาตรา ๔๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

ผู้จดรายงานการประชุม

ผู้ตรวจรายงานการประชุม