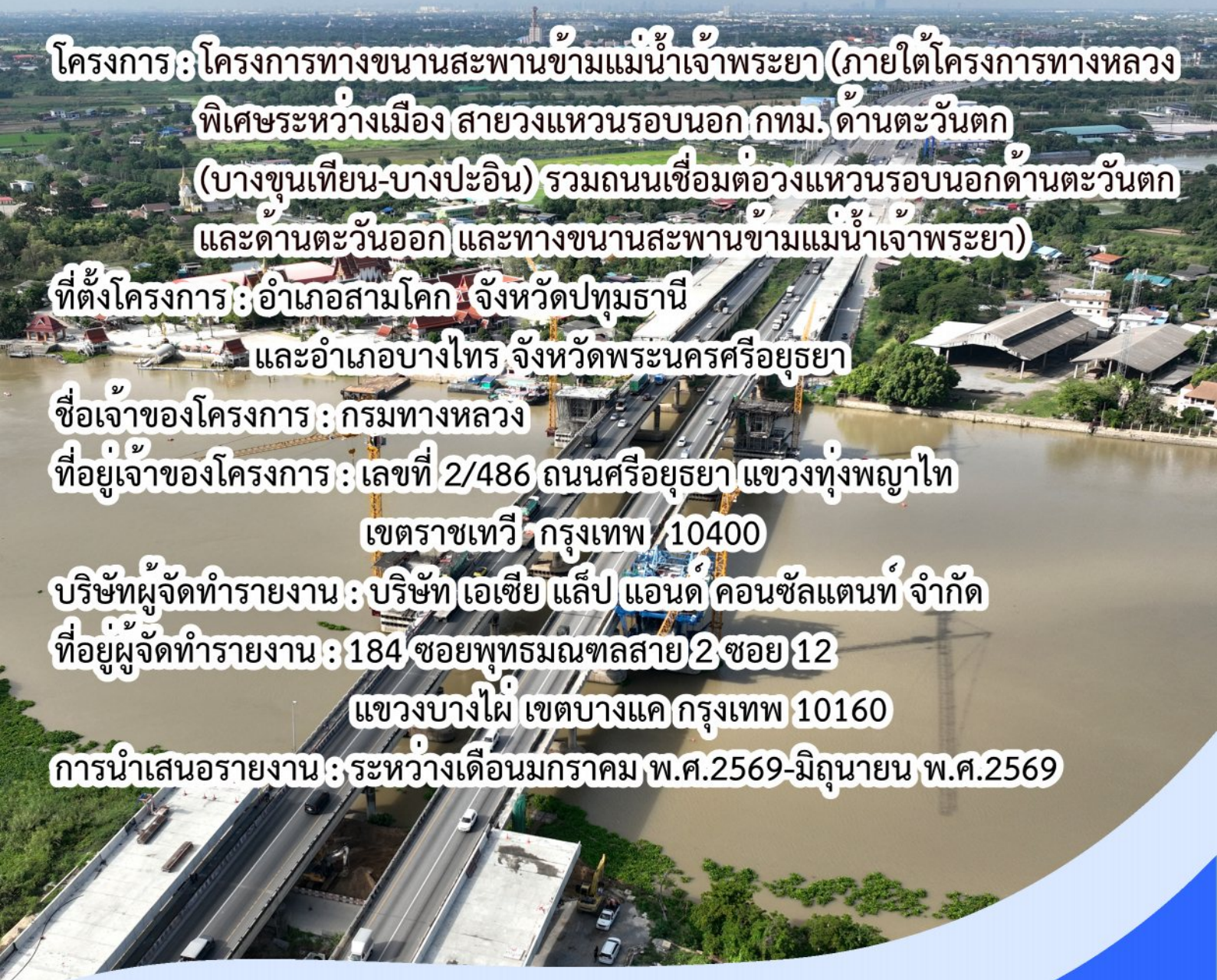
กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



โครงการ : โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569-มิถุนายน พ.ศ.2569

เสนอโดย

บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2569

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อ วงแหวนรอบนอก ด้านตะวันตก และด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

สถานที่ตั้งโครงการ : จุดเริ่มต้นที่ กม.73+800 บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี

จุดสิ้นสุดที่ กม.75+700 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ระยะทาง รวม 1.9 กิโลเมตร

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

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

จัดทำโดย : บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการผ่านการพิจารณา : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 45/2565 เมื่อ***"วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565"***

และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อ***"วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ.2566"***

ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160
184 Soi Phutthamonthon sai 2 Soi 12, Bangphai, Bangkae, Bangkok 10160
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asialabconsult@gmail.com

แบบ ตต.๑

หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

วันที่ 16 กันยายน 2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ฉบับประจำเดือน

(✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569
( ) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ._____
( ) อื่นๆ (ระบุ)_____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส	.....	ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย	.....	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ	.....	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์	.....	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง	.....	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร	.....	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ

ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD. บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน)
รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขาภิบาล - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขาภิบาล - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
3	นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขาภิบาล - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
4	นายธีรวัฒน์ เกตุหอม - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรงานทาง	355/1689 หมู่ที่ 15 ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 12130	7	
5	นายปณิธาน โลกมิตร - วศ.บ. (โยธา) - วศ.ม. (โยธา-เอกโครงสร้าง) - Mini MBA	วิศวกรโครงสร้าง	87/84 หมู่ที่ 6 ตำบลบางรักใหญ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	7	
6	นายนฤพนธ์ ภมรพล - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรระบายน้ำ / ผู้ช่วยวิศวกรงานทาง	1/9 หมู่ที่ 8 ตำบลบางคูวัด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	5	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน)
รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	รศ.ดร.ไกรชาติ ตันตระการอาภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	7	
8	ดร.ปฏิญญา สุขปัญญา - วท.บ. (เคมีอุตสาหกรรม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - ปร.ด. (การจัดการสิ่งแวดล้อม	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	588/215 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230	7	
9	ผศ.ดร.พงศ์เชฏฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ปร.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	7	
10	ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต - วท.บ.(การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
11	ว่าที่ รต.ดร.วิษณุพงศ์ เกลี้ยงช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	2	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน)
รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
12	นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ดนุสรณ์
13	นายพนัส กมลพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
14	นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	สุธีรา
15	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	จินตนา
16	นางสาวมนสิกานต์ จันทราช - วท.บ. (เทคโนโลยีการจัดการทรัพยากรทะเลและชายฝั่ง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
17	นางสาวกัณยารัตน์ กาญจนพันธุ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	กัณยารัตน์

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน)
รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)
ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
18	นางสาวเกษณี วงค์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านทรัพยากรดิน - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	เกษณี
19	นางสาวชลธิชา อ่อนฉิมพลี - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	ชลธิชา

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อ วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

สารบัญ

หน้า

สารบัญ I
สารบัญภาคผนวก III
สารบัญตาราง IV
สารบัญรูป VII
สารบัญภาพ X

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ 1-1
1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน 1-3
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 1-3
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ 1-4
1.5 ขอบเขตการศึกษา 1-6

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ 2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง 2-13
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ 2-27
2.2 สถานะโครงการ 2-36
2.3 สภาพแนวเส้นทางปัจจุบัน 2-39

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพ

3.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการ 3-1

3.2 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 3-3

3.3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-5

3.4 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-88

บทที่ 4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-1

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-6

4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน 4-6

4.2.2 คุณภาพอากาศ 4-28

4.2.3 ระดับเสียง 4-51

4.2.4 ความสั่นสะเทือน 4-68

4.2.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ 4-78

4.2.6 คมนาคมขนส่ง 4-101

4.2.7 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม 4-125

4.2.8 เศรษฐกิจและสังคม 4-134

บทที่ 5 สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินงาน 5-1

5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-1

5.1.2 สรุปผลการการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-4

5.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 5-5

5.2 ข้อเสนอแนะ 5-11

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ 5-11

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไป 5-15

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต) 5-18

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข หนังสือตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ข-1 ผลการตรวจสอบกรรมสิทธิ์เขตทาง
ภาคผนวก ค หนังสืออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ค-1 กรมเจ้าท่า
ภาคผนวก ง หลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ง-1 เอกสารข้อร้องเรียน
ง-2 รายงานผลการตรวจสอบโครงสร้างสะพานจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว
ง-3 ประสานงานศูนย์ป่าไม้จังหวัดปทุมธานี
ง-4 ประสานงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
ง-5 แผนผังสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง
ง-6 ประสานงานสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา
ภาคผนวก จ หนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ
ภาคผนวก ฉ ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ฉ-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน
ฉ-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และความเร็วและทิศทางลม
ฉ-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ฉ-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ฉ-5 ผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ฉ-6 ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
ภาคผนวก ช รายการคำนวณอาคารระบายน้ำ
ภาคผนวก ซ รายงานการประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรูปแบบ

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-6
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-7
ตารางที่ 2.1-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-28
ตารางที่ 2.2-1	รายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง	2-37
ตารางที่ 2.2-2	แผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ	2-37
ตารางที่ 2.3-1	การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว	2-39
ตารางที่ 3.1-1	เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ	3-2
ตารางที่ 3.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ	3-2
ตารางที่ 3.1-3	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ	3-2
ตารางที่ 3.2-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน / มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	3-4
ตารางที่ 3.3-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	3-5
ตารางที่ 3.3-2	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	3-6
ตารางที่ 3.3-3	สรุปผลการประเมินประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการ	3-7
ตารางที่ 3.3-4	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	3-9
ตารางที่ 3.4-1	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	3-89
ตารางที่ 4.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	4-2

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.2.1-1	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา	4-18
ตารางที่ 4.2.2-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-33
ตารางที่ 4.2.2-2	ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างโครงการ	4-35
ตารางที่ 4.2.2-3	สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดปทุมธานี	4-37
ตารางที่ 4.2.2-4	สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	4-38
ตารางที่ 4.2.2-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ	4-42
ตารางที่ 4.2.3-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-57
ตารางที่ 4.2.3-2	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้างโครงการ	4-58
ตารางที่ 4.2.3-3	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง ภายหลังการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้างโครงการ	4-58
ตารางที่ 4.2.3-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง	4-62
ตารางที่ 4.2.4-1	ผลการคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้างโครงการ	4-73
ตารางที่ 4.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน	4-75
ตารางที่ 4.2.5-1	เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา	4-93
ตารางที่ 4.2.6-1	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการบนช่วงทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	4-104
ตารางที่ 4.2.6-2	ข้อมูลปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี	4-105
ตารางที่ 4.2.6-3	จำนวนการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการฯ	4-107
ตารางที่ 4.2.6-4	สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางบกบนแนวเส้นทางโครงการ	4-108
ตารางที่ 4.2.6-5	สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	4-111
ตารางที่ 4.2.6-6	ผลการจัดการจราทางน้ำของโครงการ	4-121
ตารางที่ 4.2.7-1	สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน	4-129
ตารางที่ 4.2.8-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจ-สังคม	4-135
ตารางที่ 4.2.8-2	รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทาง	4-138
ตารางที่ 4.2.8-3	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ	4-142
ตารางที่ 4.2.8-4	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1	4-149
ตารางที่ 4.2.8-5	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-154
ตารางที่ 4.2.8-6	รายละเอียดของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-158
ตารางที่ 4.2.8-7	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-163
ตารางที่ 4.2.8-8	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-165

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.2.8-9	ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1	4-167
ตารางที่ 4.2.8-10	รายละเอียดของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ที่ได้สำรวจข้อมูลเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 1	4-168
ตารางที่ 4.2.8-11	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-175
ตารางที่ 4.2.8-12	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1	4-177
ตารางที่ 4.2.8-13	ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1	4-179
ตารางที่ 4.2.8-14	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 2	4-181
ตารางที่ 4.2.8-15	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2	4-189
ตารางที่ 4.2.8-16	รายละเอียดของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2	4-192
ตารางที่ 4.2.8-17	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2	4-198
ตารางที่ 4.2.8-18	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2	4-199
ตารางที่ 4.2.8-19	ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2	4-202
ตารางที่ 4.2.8-20	รายละเอียดของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ที่ได้สำรวจข้อมูลเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 2	4-204
ตารางที่ 4.2.8-21	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2	4-211
ตารางที่ 4.2.8-22	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2	4-212
ตารางที่ 4.2.8-23	ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2	4-215
ตารางที่ 4.2.8-24	สรุปข้อร้องเรียน โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	4-216
ตารางที่ 4.2.8-25	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา	4-218
ตารางที่ 4.2.8-26	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา	4-219

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 4.2.8-27	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มสถานประกอบการที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	4-219
ตารางที่ 4.2.8-28	การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	4-220
ตารางที่ 4.2.8-29	สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 1	4-223
ตารางที่ 4.2.8-30	สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 2	4-225
ตารางที่ 5.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน	5-2
ตารางที่ 5.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ที่ไม่ปฏิบัติ	5-3
ตารางที่ 5.2-1	สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป	5-17

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	1-2
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	1-5
รูปที่ 2.1-1	แผนผังแสดงรูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ	2-1
รูปที่ 2.1-2	รูปแบบถนนระดับดิน ขนาด 3 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
รูปที่ 2.1-3	รูปแบบทางขนานช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
รูปที่ 2.1-4	แบบแปลนการจัดวางตอม่อ และระดับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.1-5	แผนผังแสดงทางเท้าและท่อระบายน้ำตามแนวยาวของโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-6
รูปที่ 2.1-6	รูปแบบโครงสร้างหอบันได (Stair Tower) ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-7
รูปที่ 2.1-7	ตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-8
รูปที่ 2.1-8	ระบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-9
รูปที่ 2.1-9	ตำแหน่งบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) ก่อนระบายน้ำลงแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-10
รูปที่ 2.1-10	แหล่งวัสดุก่อสร้างและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-11
รูปที่ 2.1-11	ตำแหน่งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-12
รูปที่ 2.1-12	รูปแบบการก่อสร้างถนนระดับดิน ขนาด 3 ช่องจราจร	2-14
รูปที่ 2.1-13	รูปแบบการก่อสร้างทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	2-14
รูปที่ 2.1-14	แบบแปลนการจัดวางตอม่อ และระดับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	2-15
รูปที่ 2.1-15	แนวทางการปรับตำแหน่งหอบันได	2-17
รูปที่ 2.1-16	รูปแบบโครงสร้างหอบันได ในปัจจุบัน	2-18
รูปที่ 2.1-17	แผนที่แสดงขอบเขตโดยรอบ D:H ของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower	2-19
รูปที่ 2.1-18	การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง Stair Tower บริเวณบ้านท่าทราย	2-20
รูปที่ 2.1-19	การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง Stair Tower บริเวณวัดกร่าง	2-21
รูปที่ 2.1-20	ตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอมในปัจจุบัน	2-22
รูปที่ 2.1-21	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม	2-23
รูปที่ 2.1-22	ระบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	2-24
รูปที่ 2.1-23	ตำแหน่งบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) ก่อนระบายน้ำลงแม่น้ำเจ้าพระยา	2-25
รูปที่ 2.1-24	ตำแหน่งสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างในปัจจุบัน	2-26
รูปที่ 2.2-1	ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง	2-38
รูปที่ 2.3-1	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบัน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	2-40
รูปที่ 2.3-2	สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-41
รูปที่ 4.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ	4-7
รูปที่ 4.2.1-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา	4-20
รูปที่ 4.2.1-3	ที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการฯ	4-26
รูปที่ 4.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	4-29
รูปที่ 4.2.2-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง	4-30
รูปที่ 4.2.2-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ	4-44
รูปที่ 4.2.2-4	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม	4-46

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 4.2.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง	4-52
รูปที่ 4.2.3-2	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง	4-53
รูปที่ 4.2.3-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียง	4-61
รูปที่ 4.2.3-4	ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	4-66
รูปที่ 4.2.4-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	4-69
รูปที่ 4.2.4-2	ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง	4-74
รูปที่ 4.2.5-1	ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา	4-95
รูปที่ 4.2.6-1	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.78+099 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง	4-105
รูปที่ 4.2.6-2	ปริมาณจราจรบริเวณ กม.78+099	4-106
รูปที่ 4.2.6-3	สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางบกบนแนวเส้นทางโครงการ	4-108
รูปที่ 4.2.6-4	รายละเอียดการติดป้ายและอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายจากการก่อสร้าง	4-117
รูปที่ 4.2.6-5	ทางเบี่ยงช่องจราจร	4-118
รูปที่ 4.2.6-6	การประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงการจราจร	4-119
รูปที่ 4.2.6-7	แนวเขตก่อสร้างทางน้ำ และการแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง	4-120
รูปที่ 4.2.8-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ	4-136
รูปที่ 4.2.8-2	ตำแหน่งสถานประกอบการ และครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1	4-140
รูปที่ 4.2.8-3	ตำแหน่งสถานประกอบการ และครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 2	4-141
รูปที่ 4.2.8-4	การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-163
รูปที่ 4.2.8-5	ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-164
รูปที่ 4.2.8-6	การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-175
รูปที่ 4.2.8-7	ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1	4-176
รูปที่ 4.2.8-8	การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2	4-197
รูปที่ 4.2.8-9	การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2	4-211
รูปที่ 5.2-1	ตัวอย่างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนดินชั่วคราว บริเวณพื้นที่กองดินปนเบนโทไนท์	5-12
รูปที่ 5.2-2	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบการกัดเซาะริมตลิ่ง	5-16
รูปที่ 5.2-3	แสดงแนวเขตก่อสร้างทางน้ำ และการแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง	5-19

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2.1-1	หารือรูปแบบ Stair Tower กับเจ้าอาวาส และผู้แทนวัดกร่าง	2-17
ภาพที่ 2.1-2	การสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนรูปแบบ Stair Tower กับประชาชน	2-18
ภาพที่ 2.2-1	สภาพกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569	2-36
ภาพที่ 4.2.1-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา	4-8
ภาพที่ 4.2.2-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ	4-31
ภาพที่ 4.2.3-1	การตรวจวัดระดับเสียง	4-54
ภาพที่ 4.2.3-2	กิจกรรมบริเวณวัดกร่าง ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567	4-59
ภาพที่ 4.2.4-1	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง กม.74+472	4-70
ภาพที่ 4.2.5-1	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา	4-79
ภาพที่ 4.2.6-1	เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ติดตามตรวจสอบพื้นที่โครงการฯ	4-122
ภาพที่ 4.2.8-1	ตัวอย่างการสัมภาษณ์ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-160
ภาพที่ 4.2.8-2	ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-160
ภาพที่ 4.2.8-3	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1	4-171
ภาพที่ 4.2.8-4	ตัวอย่างการสัมภาษณ์ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2	4-194
ภาพที่ 4.2.8-5	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2	4-207
ภาพที่ 5.2-1	การจัดการดินปนสารละลายเบนโทไนท์ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	5-14
ภาพที่ 5.2-2	พื้นที่กองดินชั่วคราวบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	5-14
ภาพที่ 5.2-3	การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการจัดจราจรทางน้ำ	5-20

บทที่ 1
บทนำ

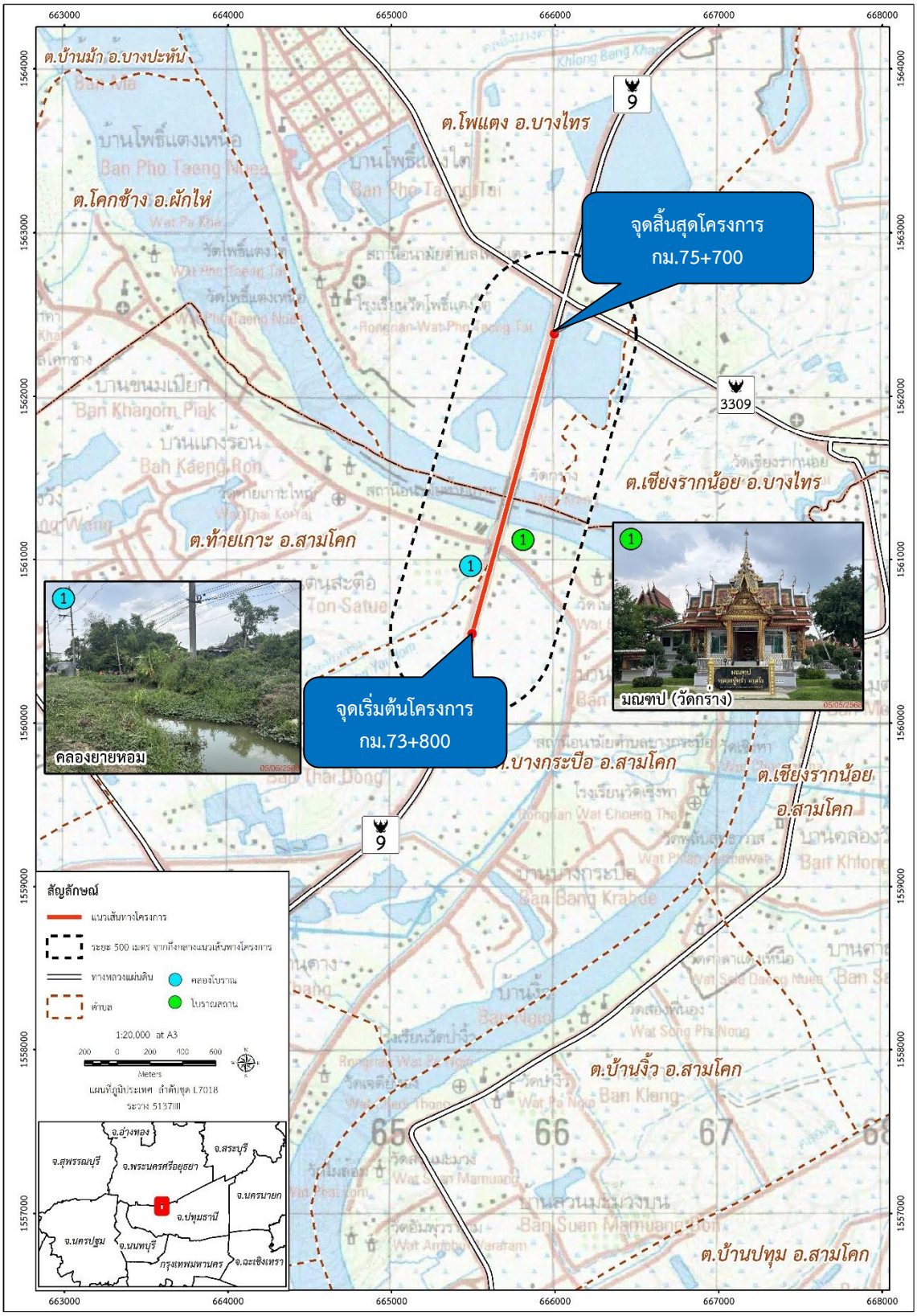
บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจากถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 9) หรือถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางปะอิน มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น จนเกิดปัญหาการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและการขนส่งสินค้า กรมทางหลวงจึงมีแนวคิด ในการพัฒนาถนนวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก ในช่วงบางขุนเทียน - บางปะอิน ให้เป็นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมทางเข้าออกโดยสมบูรณ์ เพื่อให้สอดรับกับถนนวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันออกและด้านใต้ และเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 3 สายทาง ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาถนนวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก เป็นทางหลวงพิเศษตลอดแนวเส้นทาง ทำให้มีความจำเป็นต้องก่อสร้างทางขนานทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทางในช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน เพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่ โดยส่วนหนึ่งของแนวเส้นทางดังกล่าว มีช่วงงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีจุดเริ่มต้นโครงการที่ กม.73+800 และสิ้นสุดที่ กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ***ทางขนานในช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา*** พบว่า ในระยะ 500 เมตร มีโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ เนินมณฑปวัดกร่าง (ระยะห่าง 180 เมตร) และมีคลองโบราณ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ คลองยายหอม (ตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการที่ กม.74+227.80) (**รูปที่ 1.1-1**) จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) **โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)** โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 45/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2565 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบ ระบุให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

ในปี พ.ศ.2566 กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้างที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้การควบคุมงานก่อสร้างโดย สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง โดยมี*นายณัฐวุฒิ เอกกิตติ* เป็นนายช่างควบคุมโครงการ ตามสัญญาเลขที่ สส.15/2566 ลงวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2566 มีระยะก่อสร้างตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน พ.ศ.2566 สิ้นสุดวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ.2569 รวมระยะเวลา 1,080 วัน ต่อมาได้รับการขยายสัญญาอีก 150 วัน และจะสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2570 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,230 วัน



รูปที่ 1.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

เนื่องจากกรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่กำหนดให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) เท่านั้น รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด

ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้าง ที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร จึงจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็นการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตาม**สัญญาเลขที่ สผ.14/2567** ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2567 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2569 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานต่างๆ และผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ

5) เพื่อตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

6) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน

7) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไปของโครงการ

8) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาทางหลวงสายอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

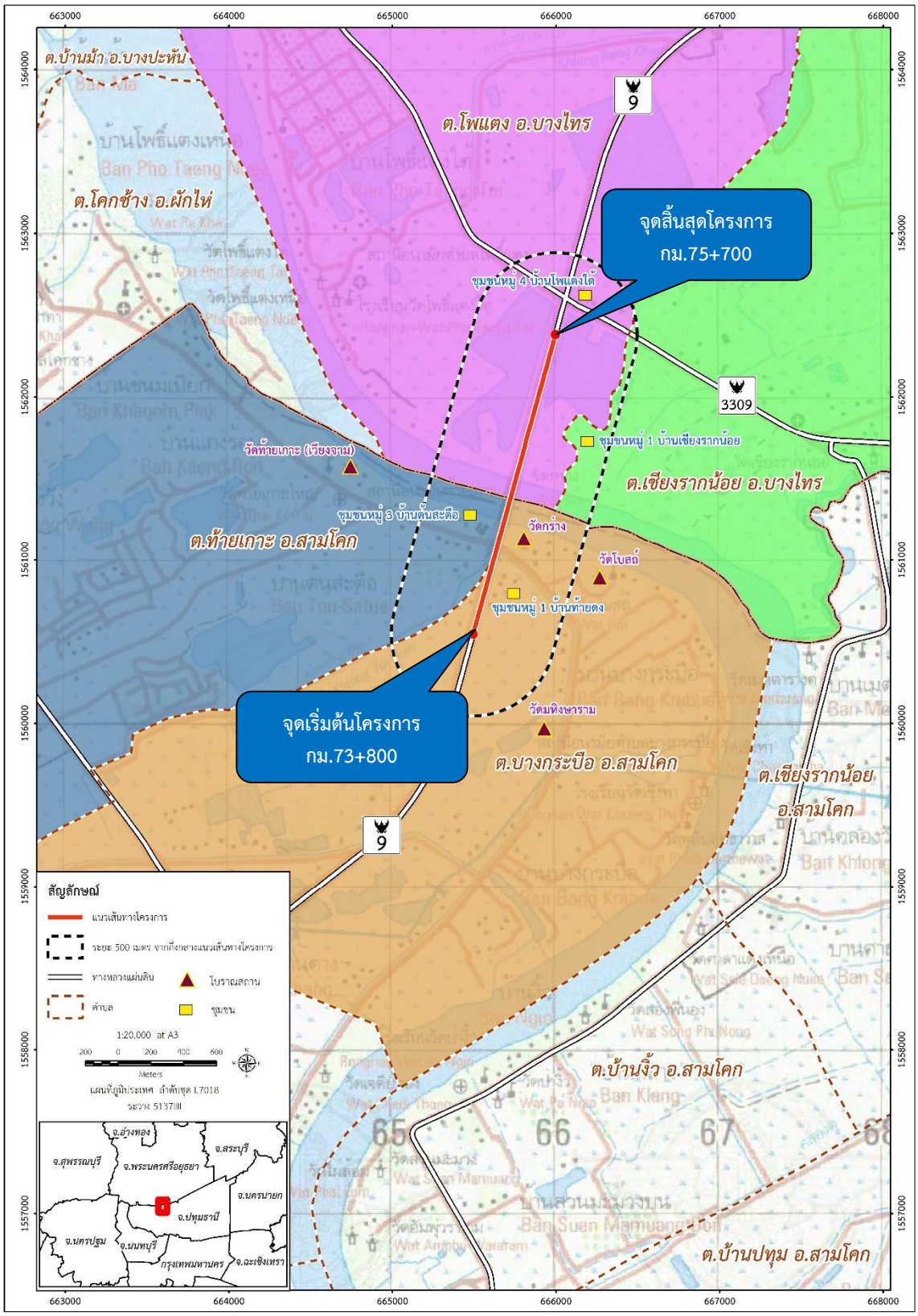
การติดตามตรวจสอบคุณภาพ*สิ่งแวดล้อม* ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร จะดำเนินการอยู่ในพื้นที่ศึกษาที่ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของเส้นทางเป็นหลัก ครอบคลุมพื้นที่ในเขตปกครองรวม 4 หมู่บ้าน ในตำบลบางกระบือ ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และตำบลเชียงรากน้อย ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดัง**ตารางที่ 1.4-1** และ **รูปที่ 1.4-1** แต่หากพบว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องไปยังพื้นที่อื่นๆ จะดำเนินการศึกษาพื้นที่ดังกล่าวด้วย

ตารางที่ 1.4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
ปทุมธานี	สามโคก	บางกระบือ	หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง
		ท้ายเกาะ	หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ
พระนครศรีอยุธยา	บางไทร	เชียงรากน้อย	หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย[/1]
		โพแตง	หมู่ที่ 4 บ้านโพแตงใต้
2 จังหวัด	**2 อำเภอ**	**4 ตำบล**	**4 หมู่บ้าน**

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแทนท์ จำกัด, พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : [/1] จากการตรวจสอบขอบเขตชุมชนจาก อบต.เชียงรากน้อย เมื่อสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรเป็นสถานประกอบการเพิ่มขึ้น 1 แห่ง ในพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย ซึ่งอยู่ในขอบเขตพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน ***ขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา*** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ **“ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561** ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562 และ**ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564** ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ.2565 และ**ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2568** ลงวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568” รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษาที่มีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษา ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมถึงตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบ การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งที่ใช้และไม่ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข แผนการติดตามตรวจสอบ และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องสรุปผลออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลสนับสนุนไว้อย่างชัดเจน

2) การทบทวนการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวนและติดตามการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางหลวง โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการและการศึกษานี้ รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรค และ/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ด้วยอย่างชัดเจน

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการ กับการปฏิบัติจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เป็นรูปธรรม ประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**ตารางที่ 1.5-1**

ตารางที่ 1.5-1
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพน้ำผิวดิน ■ อุณหภูมิ ■ ความขุ่น ■ ความโปร่งแสง ■ ความเค็ม ■ ความนำไฟฟ้า ■ ความเป็นกรด-ด่าง ■ ออกซิเจนละลาย ■ BOD ■ ของแข็งทั้งหมด ■ ฟอสเฟต ■ ไนเตรต ■ ไขมันและน้ำมัน ■ Total Coliform Bacteria* ■ Fecal Coliform Bacteria*	3	-	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูแล้ง ■ ฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเฉพาะที่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงแหล่งน้ำ	■ แม่น้ำเจ้าพระยา 1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร* 2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร*
2. คุณภาพอากาศ ■ TSP ■ PM_{10} ■ NO_2 ■ CO ■ THC ■ ความเร็วและทิศทางลม	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูแล้ง ■ ฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ วัดกร่าง

ตารางที่ 1.5-1
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
3. เสียง ■ L_{eq} 24 hr ■ L_{eq} 1 hr* ■ L_{dn} ■ L_{max}	2	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูแล้ง ■ ฤดูฝน ■ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ วัดกร่าง ■ หมู่ 1 บ้านท้ายดง
4. ความสั่นสะเทือน ■ ความเร็วอนุภาคสูงสุด ■ ความถี่	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูแล้ง ■ ฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ วัดกร่าง
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ ■ แพลงก์ตอนพืช ■ แพลงก์ตอนสัตว์ ■ สัตว์หน้าดิน ■ พันธุ์ปลา ■ พรรณไม้น้ำ ■ ความหลากหลายทางชีวภาพ	3	-	2 ครั้ง/ปี	■ ฤดูแล้ง ■ ฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเฉพาะที่มีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงแหล่งน้ำ	■ แม่น้ำเจ้าพระยา 1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร* 2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร*
6. คมนาคมขนส่ง ■ ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ■ จำนวนการขนส่งวัสดุ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ■ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้าง และการขนส่งของโครงการ (ทางบก และทางน้ำ) ■ สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ		-	4 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ ตลอดแนวเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 9
7. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ■ สภาพท่อ ทางระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ■ ลักษณะการไหลของน้ำ และการตื้นเขินของลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	-	-	4 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ ท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านคลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา
8. เศรษฐกิจ-สังคม ■ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ■ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน ■ ความคิดเห็นต่อโครงการ	-	-	1 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	■ กลุ่มครัวเรือน ■ กลุ่มผู้นำชุมชน ■ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ■ สถานประกอบการ

หมายเหตุ : - หมายถึง ตามมาตรฐานเทคนิคและวิธีการตรวจวัดที่มีความเหมาะสม
* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

4.1) บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดเก็บตัวอย่าง เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศและระดับเสียง เป็นต้น โดยใช้แผนที่ประกอบคำบรรยาย รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบของจุดเก็บตัวอย่าง รวมถึงโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม โครงการปรับปรุงหรือก่อสร้างอื่นๆ เป็นต้น

4.2) บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาจะเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผล วิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจัยนั้นๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีถัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาจะทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาจะประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาจะนำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความละเอียด ชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ เพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการใน**ข้อ 1)-4)**

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

6) ข้อเสนอแนะ

6.1) บริษัทที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์รวบรวมปัญหาและอุปสรรคทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับโครงการ ต่อการปฏิบัติตามมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของโครงการ

6.2) บริษัทที่ปรึกษาจะเสนอแผนการปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง สอดคล้องกับสภาพโครงการ และ/หรือ สภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้เหตุผลประกอบอย่างละเอียดและชัดเจน

6.3) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ และเสนอแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเรียงตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วน พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจน

6.4) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ โดยจัดทำแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมขึ้นใหม่ โดยละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันและผลของการคาดการณ์ในอนาคต โดยเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน เพื่อกรมทางหลวงจะสามารถดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในครั้งต่อไปได้

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

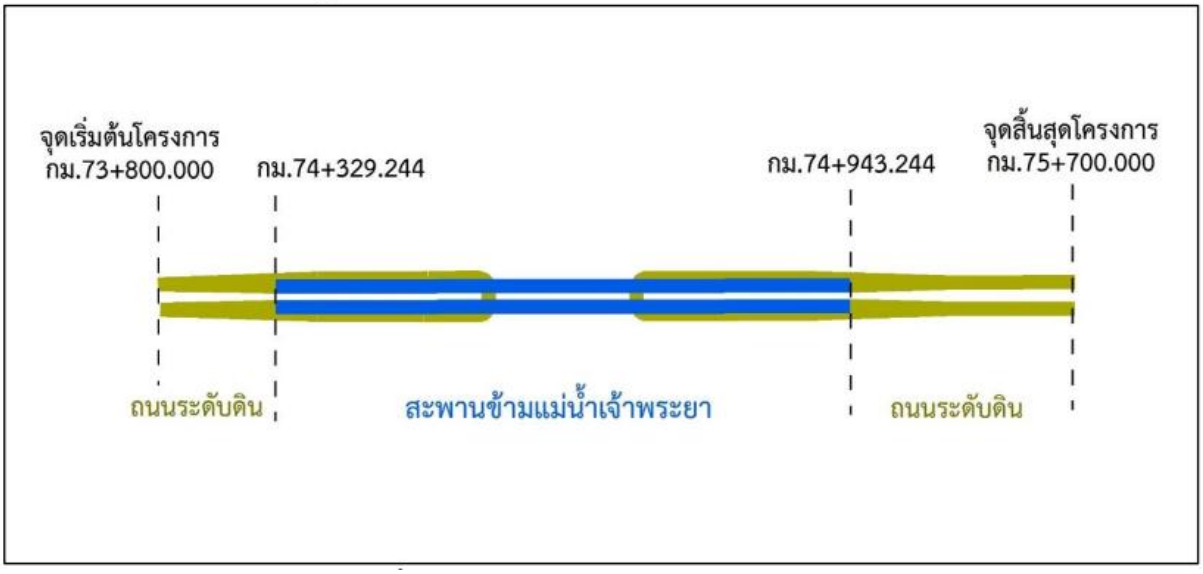
บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) มีจุดเริ่มต้นที่ กม.73+800 บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และสิ้นสุดที่ กม.75+700 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร ตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการแสดงดัง**รูปที่ 1.1-1**

2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการปรับปรุงถนนระดับดิน และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเชื่อมต่อทางขนานของทางหลวงหมายเลข 9 ทั้ง 2 ฝั่ง (ทางหลวงหมายเลข 3901 (ซ้ายทาง) และทางหลวงหมายเลข 3902 (ขวาทาง)) ประกอบด้วย ถนนระดับดิน ซึ่งเป็นถนนคอนกรีต ทิศทางละ 3 ช่องจราจร สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 3 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน และจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ดัง**รูปที่ 2.1-1**

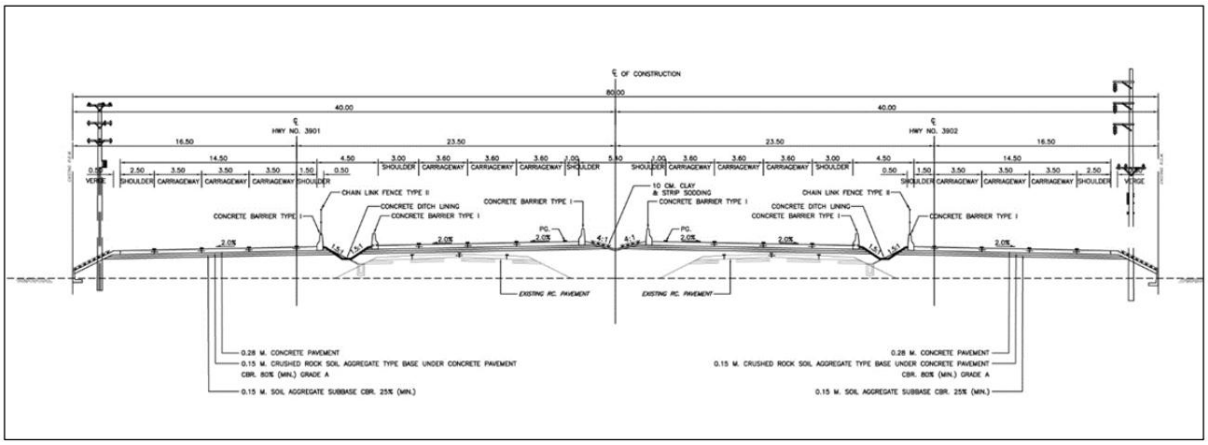


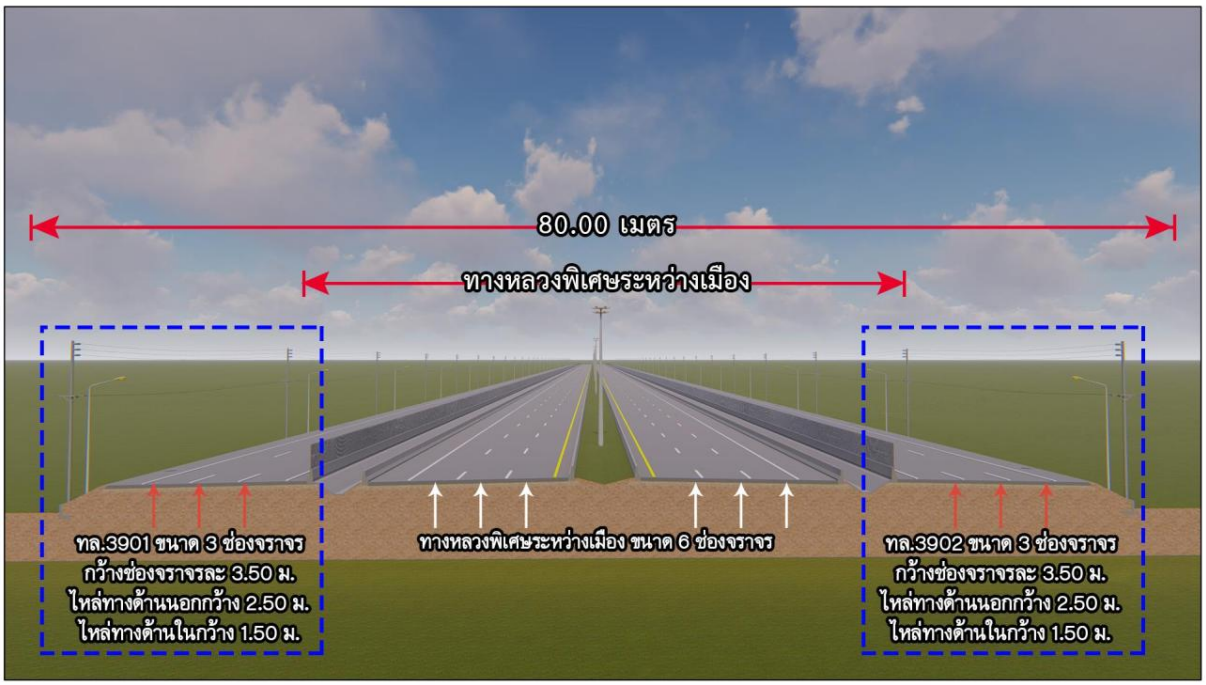
รูปที่ 2.1-1 แผนผังแสดงรูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ

1) รูปแบบแนวทางหลวงโครงการ

รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

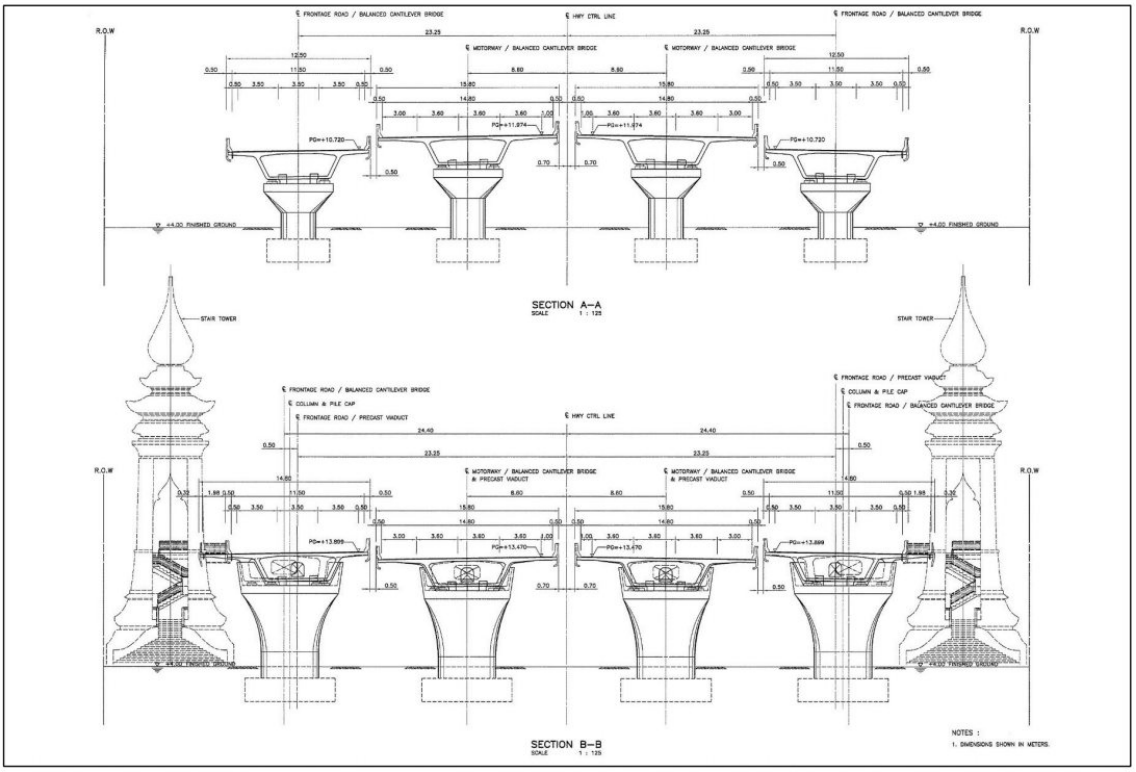
1.1) ถนนระดับดิน : เป็นการก่อสร้างถนนคอนกรีตระดับดินขนานกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร คือ ทางหลวงหมายเลข 3901 (ซ้ายทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร และทางหลวงหมายเลข 3902 (ขวาทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยมีระดับก่อสร้างสูงกว่าระดับดินเดิมประมาณ 0.50-1.00 เมตร (**รูปที่ 2.1-2**) ได้แก่ ช่วง กม. 73+800.000-กม.74+329.244 ระยะทาง 0.529 กิโลเมตร และช่วง กม.74+943.244-กม.75+700.000 ระยะทาง 0.756 กิโลเมตร

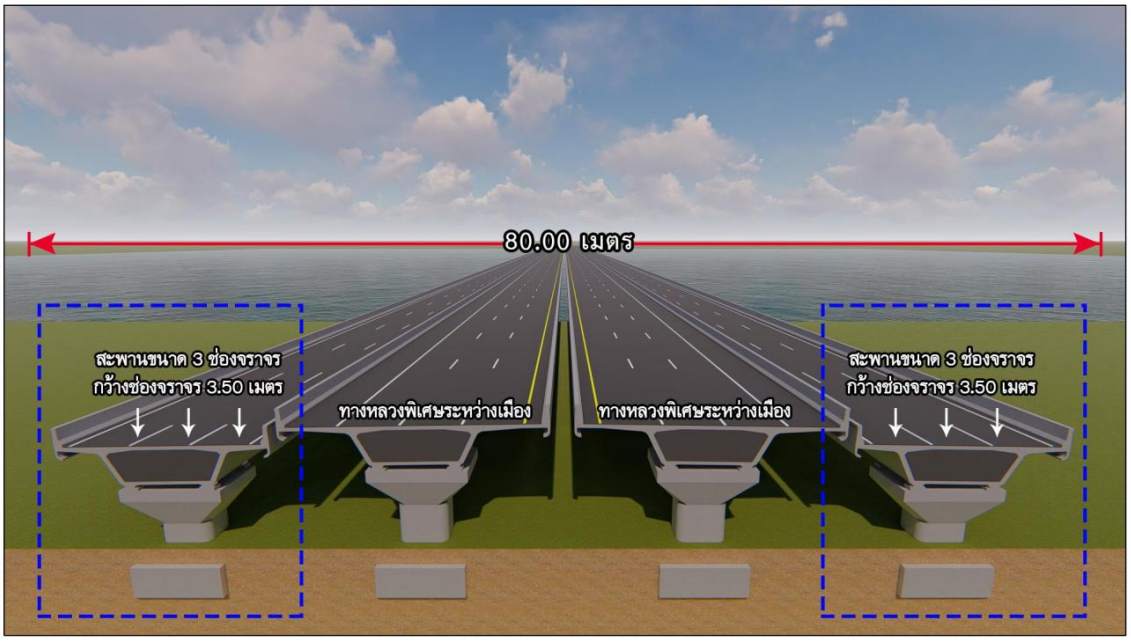




รูปที่ 2.1-2 รูปแบบถนนระดับดิน ขนาด 3 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.2) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา : เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนานกับสะพานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 2 สะพาน สะพานละ 3 ช่องจราจร ความกว้างผิวทางรวม 11.50 เมตร แบ่งเป็นทางหลวงขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.50 เมตร ออกแบบให้มีความลาดชัน 4.0% ซึ่งสามารถรองรับความเร็วของยานพาหนะได้ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง (**รูปที่ 2.1-3**)





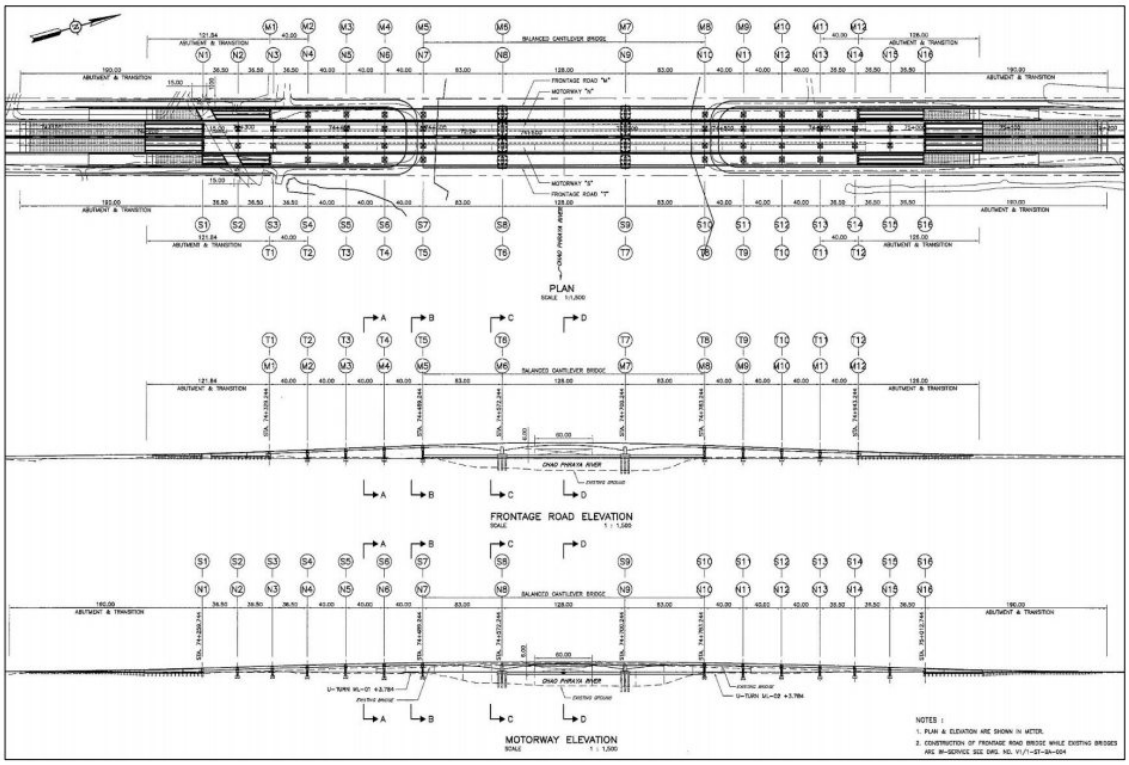
รูปที่ 2.1-3 รูปแบบทางขนานช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ มีความยาว (4x40)+ (1x83)+(1x128)+(1x83)+(4x40) = 614 เมตร โดยมีตอม่อในน้ำจำนวน 2 ตอม่อ มีระยะห่างตอม่อ 60 เมตร มีความยาวช่วงสะพานของช่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็น 83+128+83 = 294 เมตร สะพานมีความกว้างรวม 11.50 เมตร ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 3 ช่วงสะพาน

โครงสร้างส่วนบนเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ ก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล (Balance Cantilever) และมีตอม่อหล่อติดกับโครงสร้าง ส่วนช่วงที่อยู่บนบกต่อจากสะพานกลางแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งแม่น้ำ ฝั่งละ 4 ช่วงสะพาน โครงสร้างสะพานเป็นคานรูปกล่องแบบหล่อชิ้นส่วน (Segmental Box Girder) วางอยู่บน Bearing

รูปแบบโครงสร้างส่วนล่างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเสาเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 7.00 x 4.254 – 5.00 เมตร วางอยู่บนฐานรากรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 13.75 x 10.00 เมตร หนา 3.00 เมตร เสาเข็มที่ใช้เป็นเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร จำนวน 12 ต้น

โครงสร้างปรับการทรุดตัว Approach เป็นสะพานความยาวช่วง (Span) 15 เมตร และBearing Unit ความยาวเสาเข็มต้นสุดท้าย 4.00 เมตร เพื่อลดการทรุดตัวให้แตกต่างกันน้อยที่สุด และมีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ส่องสะพานและตอม่อสะพาน เพื่อให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืน หรือขณะที่มีทัศนวิสัยไม่ดี โดยได้ติดตั้งไว้ทั้งสองทิศทางของสะพานให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นท้องคานสะพาน นอกจากนี้บริเวณตอม่อริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ด้าน ได้มีการออกแบบหอบันได 4 หลัง สำหรับเดินขึ้นไปบนสะพานพร้อมมีการตกแต่งให้มีความสวยงาม



รูปที่ 2.1-4 แบบแปลนการจัดวางตอม่อ และระดับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับมาตรการป้องกันเรือชนเสาตอม่อ ได้จัดให้มีการติดตั้ง Fender ยาง ป้องกันเรือชนเสาตอม่อ การติดตั้งเครื่องหมายป้องกันการชน การติดตั้งแถบระดับบอกความสูงของช่องลอด การทาสีบนคานสะพานเป็นสัญลักษณ์สำหรับช่องเรือลอด และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณตอม่อและคานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อก่อสร้างสะพานทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จทั้ง 4 สะพาน จะมีตอม่ออยู่ในแนวเดียวกัน ดังนั้น การทาสีสะพานจะเหลือการทาสีตอม่อและคานสะพานเฉพาะด้านนอก จำนวน 2 ด้าน คือด้านเหนือน้ำและด้านท้ายน้ำ

2) จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รูปแบบทางสำหรับการกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีความสูงช่องลอด 5.0 เมตร มีดังนี้

2.1) ช่วงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+040-กม.74+446 ระยะทาง 0.406 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

2.1.1) ช่วง กม.70+040-กม. 74+350 (ถนนชลประทาน) เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร

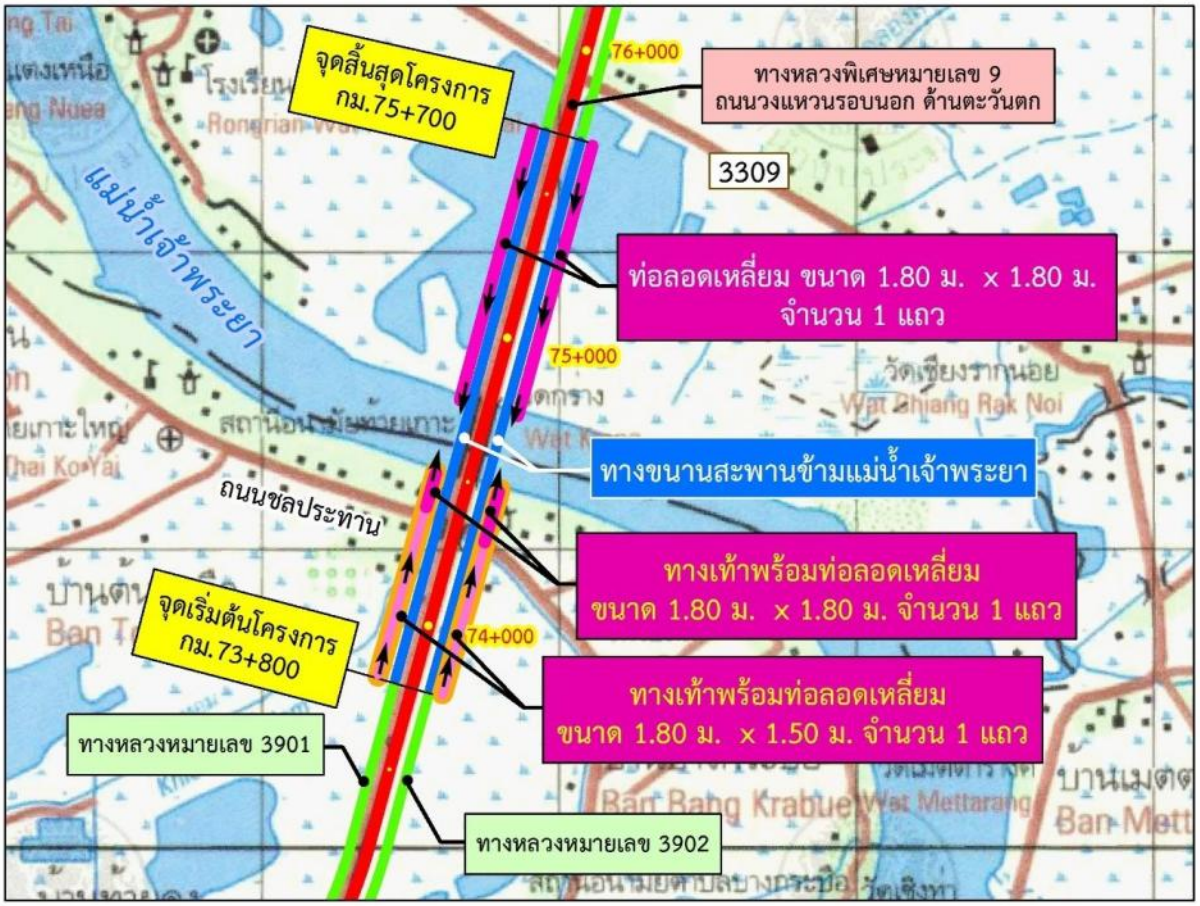
2.1.2) ช่วง กม.74+350 (ถนนชลประทาน)-กม.74+446 เป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบสวนทาง (Two Way) เพื่อให้รถจากถนนคลองชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง (บ้านท้ายเกาะ (ซ้ายทาง) และวัดกร่าง (ขวาทาง)) สามารถวิ่งลอดใต้สะพานเชื่อมถึงกันได้ ความกว้างผิวทางรวม 8.00 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร

รวมทั้งมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร ประกอบด้วย เส้นแบ่งทิศทางจราจร ลูกศรแสดงทิศทางจราจร การติดตั้งป้ายจราจร เช่น ป้ายเดินรถทิศทางเดียว ป้ายเดินรถสวนทิศทาง ป้ายกำหนดความสูงของช่องลอดใต้สะพาน ป้ายให้เลี้ยวซ้าย ป้ายให้เลี้ยวขวา ป้ายห้ามเข้า รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ ติดตั้ง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างใต้สะพาน (Soffit Lighting Lantern) จำนวน 4 ดวง

2.2) ช่วงหลังข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+804-กม.75+130 ระยะทาง 0.326 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วย ความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร โดยจะติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ และติดตั้ง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะ ส่วนไฟฟ้าส่องสว่างของถนนกลับรถใต้สะพานประกอบด้วย ไฟฟ้ากิ่งเดี่ยว ความสูง 9 เมตร ขนาด 250 วัตต์ บริเวณถนนกลับรถด้านข้างสะพานทั้งสองฝั่ง ส่วนบริเวณถนนช่วงลอดใต้สะพานได้ออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง (Soffit Lighting Lantern) ขนาด 150 วัตต์ ไว้ใต้สะพานทั้งสองฝั่ง

3) ทางเท้า

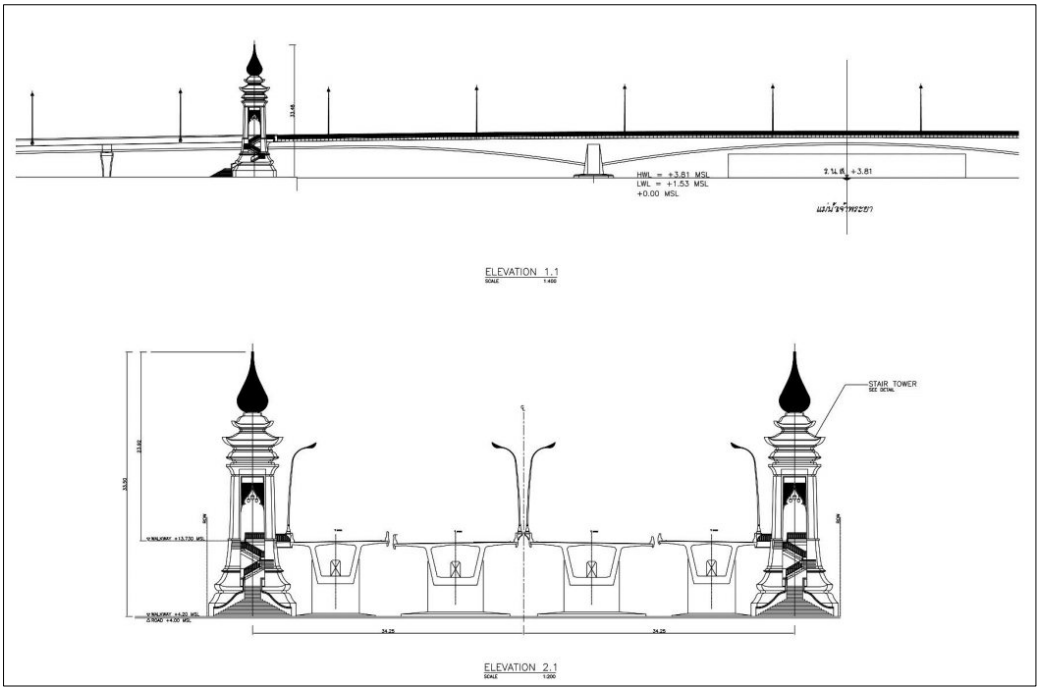
โครงการได้ออกแบบให้มีทางเท้าบริเวณด้านข้างทั้งฝั่งซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) และฝั่งขวาทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) บริเวณแนวเส้นทางช่วง กม.73+800 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ถึง กม.74+446 ระยะทาง 646 เมตร รวมทั้งจัดให้มีท่อระบายน้ำตามแนวยาวลักษณะเป็นท่อเหลี่ยมขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 1 แถว ตลอดแนวทางเท้า (**รูปที่ 2.1-5**)

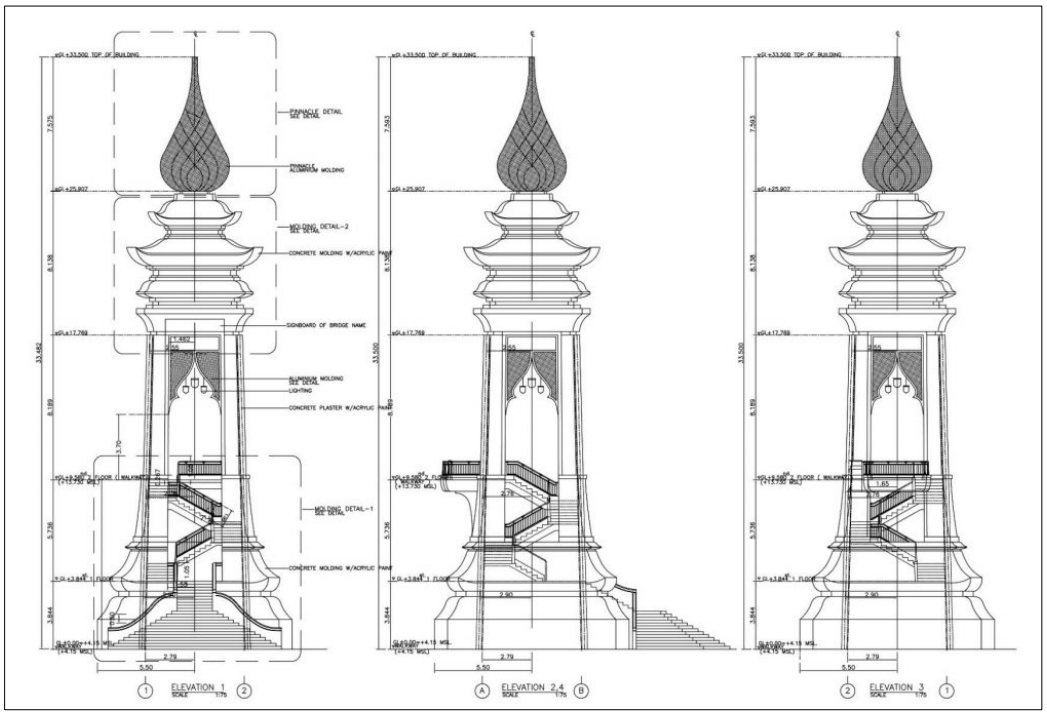


รูปที่ 2.1-5 แผนผังแสดงทางเท้าและท่อระบายน้ำตามแนวยาวของโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) โครงสร้างหอบันได (Stair Tower)

โครงการได้ออกแบบหอบันได 4 หลัง สำหรับเดินขึ้นบนสะพานและเดินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 4 ทิศทาง โดยแต่ละหลังมีขนาด 16.71 x 11.00 เมตร โครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก และตกแต่งลวดลายด้วยวัสดุคอนกรีต/ทาสี บริเวณยอดหอบันไดรูปดอกบัวเป็น Aluminum บริเวณหอบันไดออกแบบเป็นบันไดเดินขึ้นสะพานแบบวนและมีชานพัก 7 Step จากระดับ +4.15 เมตร ถึงระดับ +9.58 เมตร (**รูปที่ 2.1-6**)



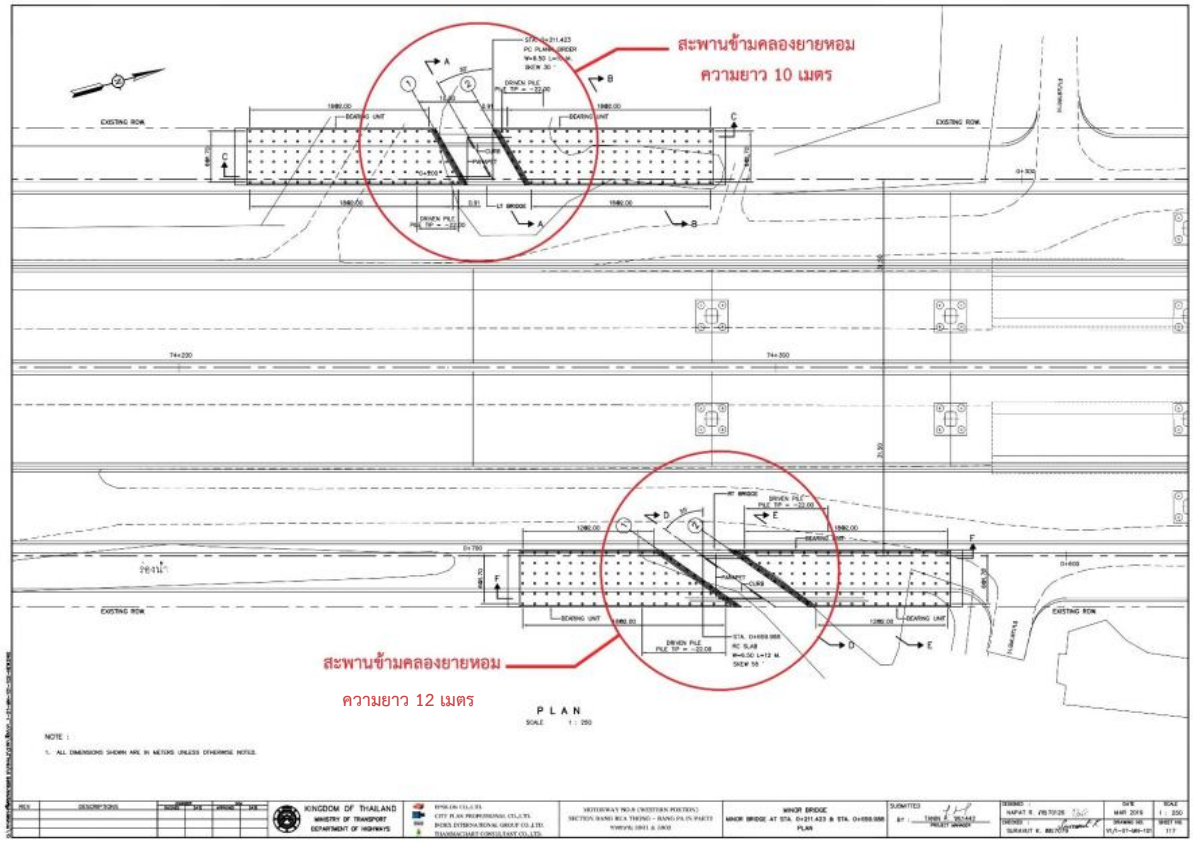


รูปที่ 2.1-6 รูปแบบโครงสร้างหอบันได (Stair Tower) ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) ระบบระบายน้ำ

5.1) ระบบระบายน้ำตามแนวขวางของถนนระดับดิน

5.1.1) สะพานข้ามคลองยายหอม : จำนวน 2 แห่ง โดยแต่ละสะพานมีขนาดความกว้าง 6.50 เมตร สะพานทางด้านซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) มีความยาว 10 เมตร บริเวณ กม.0+215.432 ของถนนกลับรถฝั่งซ้าย ส่วนทางด้านขวาทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) มีความยาว 12 เมตร บริเวณ กม.0+659.988 ของถนนกลับรถฝั่งขวา (**รูปที่ 2.1-7**)



รูปที่ 2.1-7 ตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1.2) ท่อลอดกลม : ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร จำนวน 3 แห่ง ดังนี้

(1) กม.73+915.000 จำนวน 1 แถว
(2) กม.74+421.800 จำนวน 1 แถว
(3) กม.75+556.900 จำนวน 2 แถว

5.1.3) ท่อลอดเหลี่ยม : จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม.74+337.700 (คลองชลประทาน) โดยดำเนินการรื้อถอนอาคารระบายน้ำเดิม ซึ่งเป็นท่อลอดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แถว และก่อสร้างใหม่เป็นท่อลอดเหลี่ยมขนาดความกว้าง 2.50 เมตร ความสูง 2.50 เมตร จำนวน 1 แถว

5.2) ระบบระบายน้ำตามแนวยาวของถนนระดับดิน

รูปแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม พร้อมบ่อพักน้ำทุกระยะ 15.0 เมตร ตามแนวยาวของถนนระดับดินและถนนกลับรถใต้สะพาน ดังนี้

ซ้ายทาง

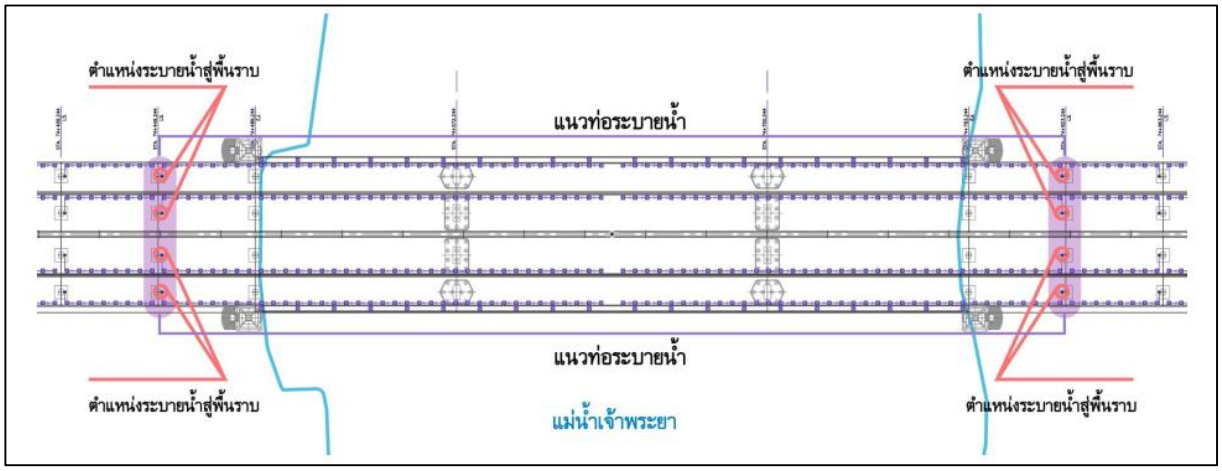
(1) กม.73+800-กม.74+350 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.50 เมตร
(2) กม.74+350-กม.74+480 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร
(3) กม.74+780-กม.75+700 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร

ขวาทาง

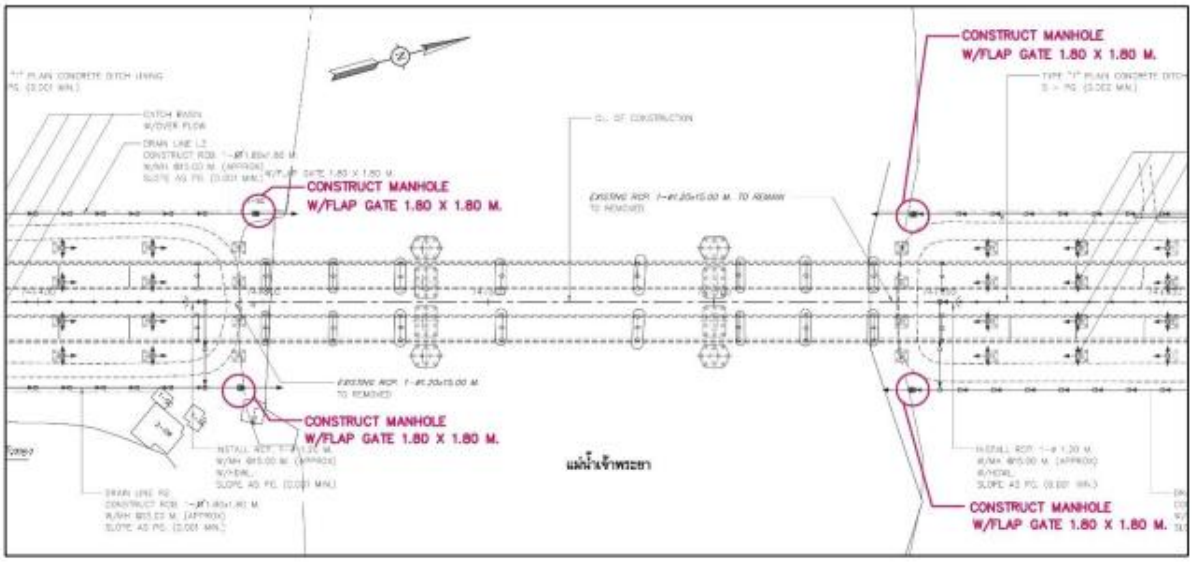
(1) กม.73+500-กม.74+290 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.50 เมตร
(2) กม.74+290-กม.74+480 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร
(3) กม.74+780-กม.75+450 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร

5.3) ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รูปแบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการต่อท่อลงมาบริเวณเสาตอม่อริมตลิ่งเพื่อระบายน้ำลงสู่บ่อพักด้านล่าง และระบายออกผ่านท่อระบายน้ำตามแนวยาวด้านข้างทางลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาต่อไป (**รูปที่ 2.1-8**) รวมทั้งจัดให้มีบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) เพื่อชะลอความเร็วของน้ำบริเวณจุดสุดท้ายก่อนระบายทิ้งลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ดัง**รูปที่ 2.1-9**



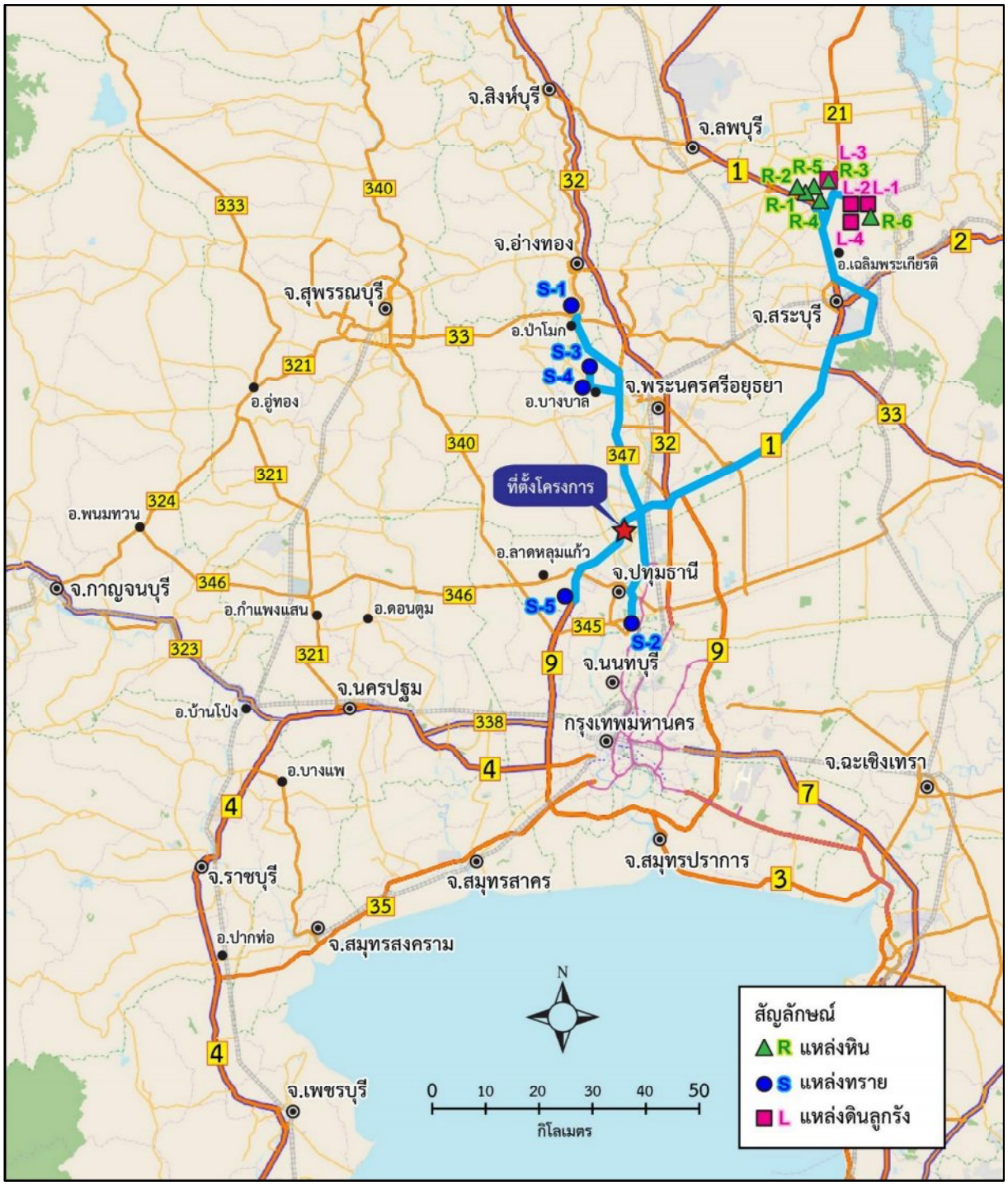
รูปที่ 2.1-8 ระบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2.1-9 ตำแหน่งบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) ก่อนระบายน้ำลงแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6) แหล่งวัสดุก่อสร้าง

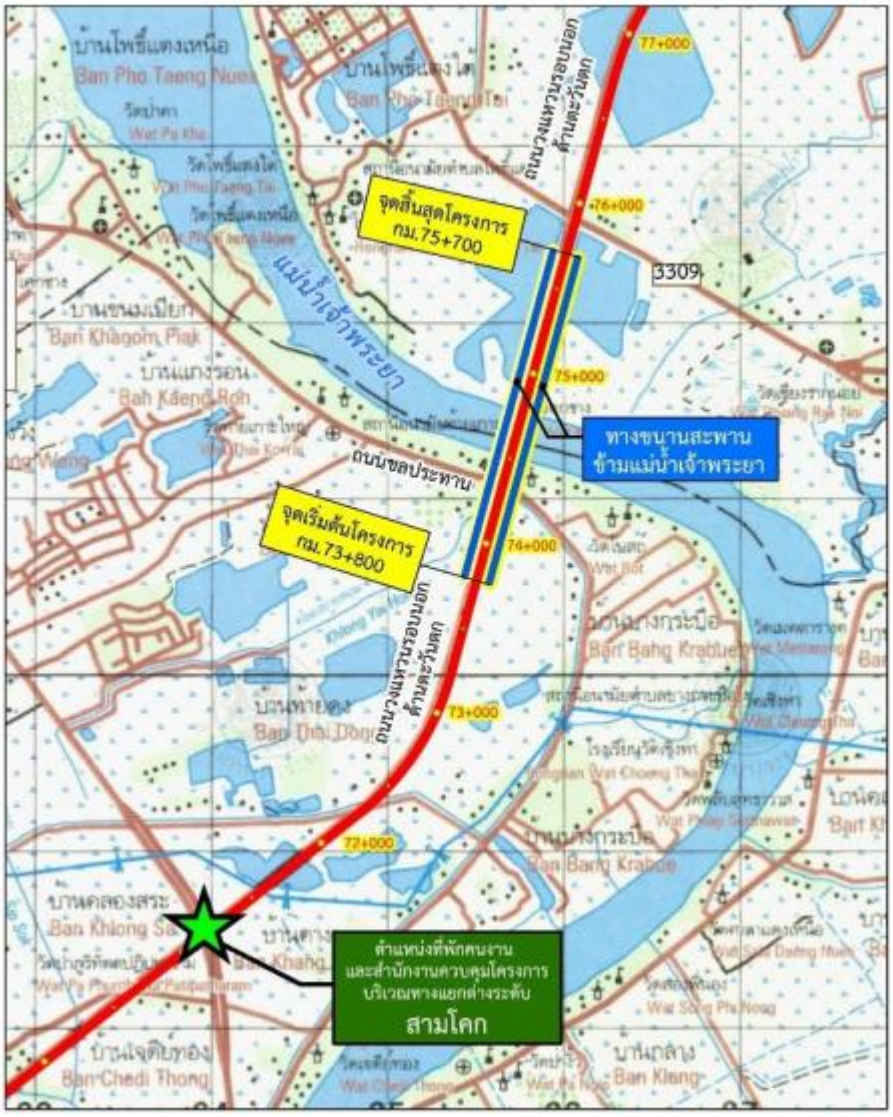
จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ พบว่า แหล่งวัสดุก่อสร้างโครงการประกอบด้วย แหล่งหิน จำนวน 6 แหล่ง (**R1 ถึง R-6**) และแหล่งดินลูกรัง จำนวน 4 แหล่ง (**L-1 ถึง L-4**) ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ซึ่งใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ส่วนแหล่งทราย จำนวน 5 แหล่ง (**S-1 ถึง S-5**) ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา และอ่างทอง ซึ่งใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 347 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 (**รูปที่ 2.1-10**) สำหรับชิ้นส่วนของคานรูปกล่องสำเร็จรูป ในการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่สามารถระบุได้ว่าผลิตจากแหล่งใด เนื่องจากในขณะนั้น กรมทางหลวงไม่สามารถระบุได้ว่าผู้รับเหมารายใดจะได้งานก่อสร้างโครงการนี้



รูปที่ 2.1-10 แหล่งวัสดุก่อสร้างและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7) พื้นที่ตั้งหน่วยก่อสร้าง

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ พบว่า จะมีจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง จำนวน 150 คน โดยตำแหน่งที่ตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างที่เหมาะสม จะอยู่ที่ ***บริเวณทางแยกต่างระดับสามโคก*** (**รูปที่ 2.1-11**) รวมทั้งกำหนดแนวทางการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนี้



รูปที่ 2.1-11 ตำแหน่งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ไฟฟ้า : โครงการจะขอใช้ไฟฟ้าชั่วคราวจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

2) น้ำใช้ : คาดว่าจะมีปริมาณการใช้น้ำประมาณ 30 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งจะขอรับบริการจากการประปาส่วนภูมิภาค

3) ห้องน้ำ-ห้องส้วม : จัดเตรียมห้องน้ำ – ห้องส้วมตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย โดยแยกเป็น 2 ส่วน คือ

3.1) บริเวณที่พักหัวหน้างาน : กำหนดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมประจำในแต่ละแห่ง

3.2) บริเวณที่พักคนงาน : กำหนดให้มีห้องอาบน้ำรวมไม่น้อยกว่า 2 ที่ (แยกชาย-หญิง) และห้องส้วม 1 ห้อง ต่อที่พักคนงาน 5 คูหา

4) การจัดการขยะมูลฝอย : คาดว่าจะมีขยะมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานประมาณ 400 ลิตร/วัน ซึ่งผู้รับเหมาจะต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอ โดยผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภท ขนาดความจุ 200 ลิตรจำนวนอย่างน้อย 4 ถัง และประสานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ ให้มาจัดเก็บทุกๆ 1-2 วัน เพื่อมิให้มีขยะตกค้างในพื้นที่โดยเฉพาะขยะเปียก

5) การบำบัดน้ำเสีย : น้ำเสียที่เกิดจากอาคารสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานส่วนใหญ่จะเป็นน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำ-ห้องส้วม ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียประมาณ 6 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยโครงการต้องนำน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมไปผ่านการบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด เกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 6 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำเสียจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว บริเวณที่พักคนงาน พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาดไม่น้อยกว่า 6 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่บ่อซึม

2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้าง ที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร โดยมีรูปแบบการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

1) รูปแบบแนวทางหลวงโครงการ

รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

1.1) ถนนระดับดิน : ก่อสร้างถนนคอนกรีตระดับดินขนานกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร คือ ทางหลวงหมายเลข 3901 (ซ้ายทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร และทางหลวงหมายเลข 3902 (ขวาทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยมีระดับก่อสร้างสูงกว่าระดับดินเดิมประมาณ 0.50-1.00 เมตร (**รูปที่ 2.1-12**) แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

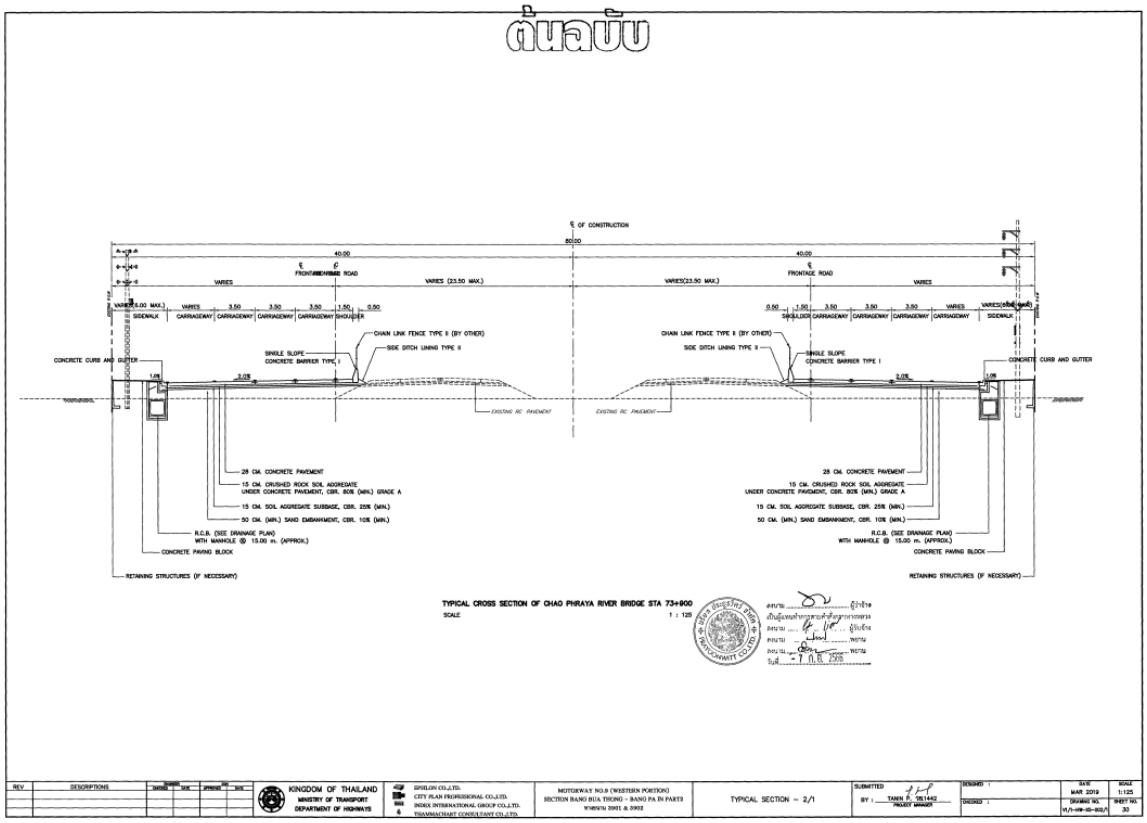
- ช่วง กม.73+800 ถึง กม.74+475 ระยะทาง 0.675 กิโลเมตร
- ช่วง กม.74+800 ถึง กม.75+700 ระยะทาง 0.900 กิโลเมตร

1.2) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา : ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนานกับสะพานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 2 สะพาน สะพานละ 3 ช่องจราจร ความกว้างผิวทางรวม 11.50 เมตร แบ่งเป็นทางหลวงขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.50 เมตร (**รูปที่ 2.1-13**)

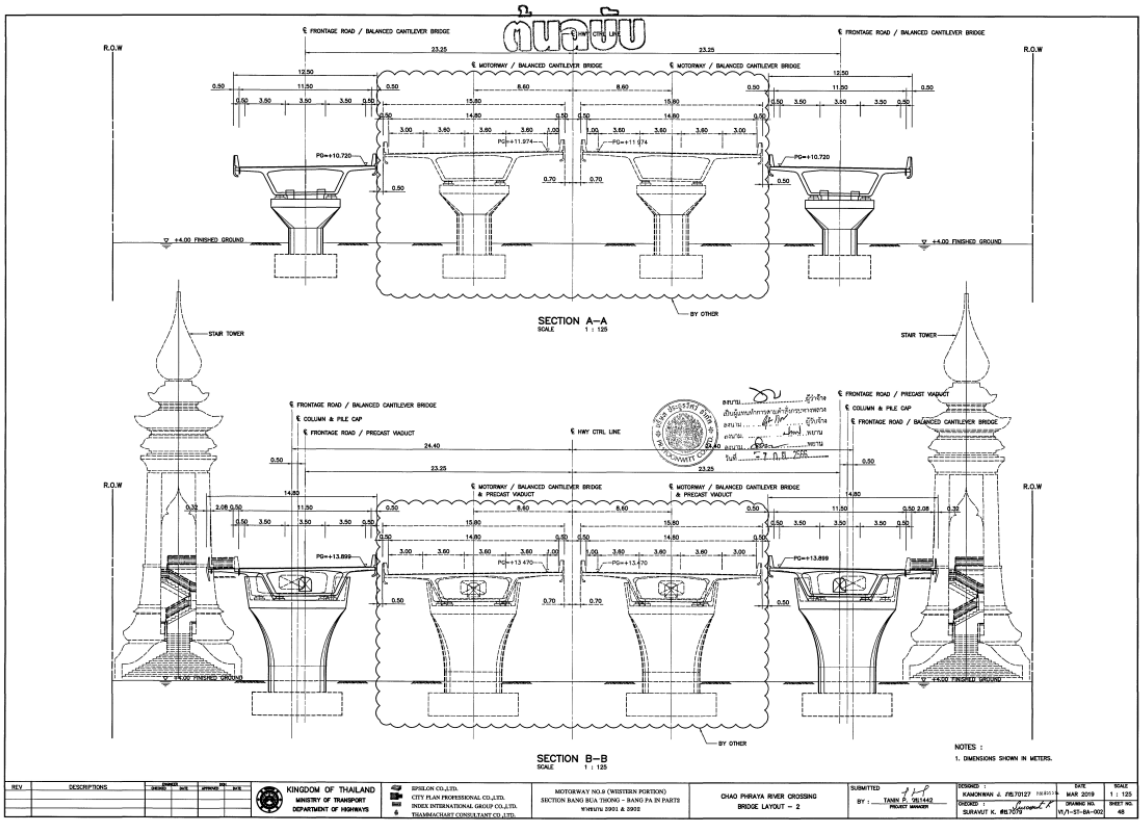
รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ มีความยาว (4x40)+ (1x83)+(1x128)+(1x83)+(4x40) = 614 เมตร โดยมีตอม่อในน้ำจำนวน 2 ตอม่อ มีระยะห่างตอม่อ 60 เมตร มีความยาวช่วงสะพานของช่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็น 83+128+83 = 294 เมตร สะพานมีความกว้างรวม 11.50 เมตร ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 3 ช่วงสะพาน

โครงสร้างส่วนบนเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ ก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล (Balance Cantilever) และมีตอม่อหล่อติดกับโครงสร้าง ส่วนช่วงที่อยู่บนบกต่อจากสะพานกลางแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งแม่น้ำฝั่งละ 4 ช่วงสะพาน โครงสร้างสะพานเป็นคานรูปกล่องแบบหล่อชิ้นส่วน (Segmental Box Girder) วางอยู่บน Bearing

รูปแบบโครงสร้างส่วนล่างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเสาเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 7.00 x 4.254 – 5.00 เมตร วางอยู่บนฐานรากรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 13.75 x 10.00 เมตร หนา 3.00 เมตร เสาเข็มที่ใช้เป็นเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร จำนวน 12 ต้น

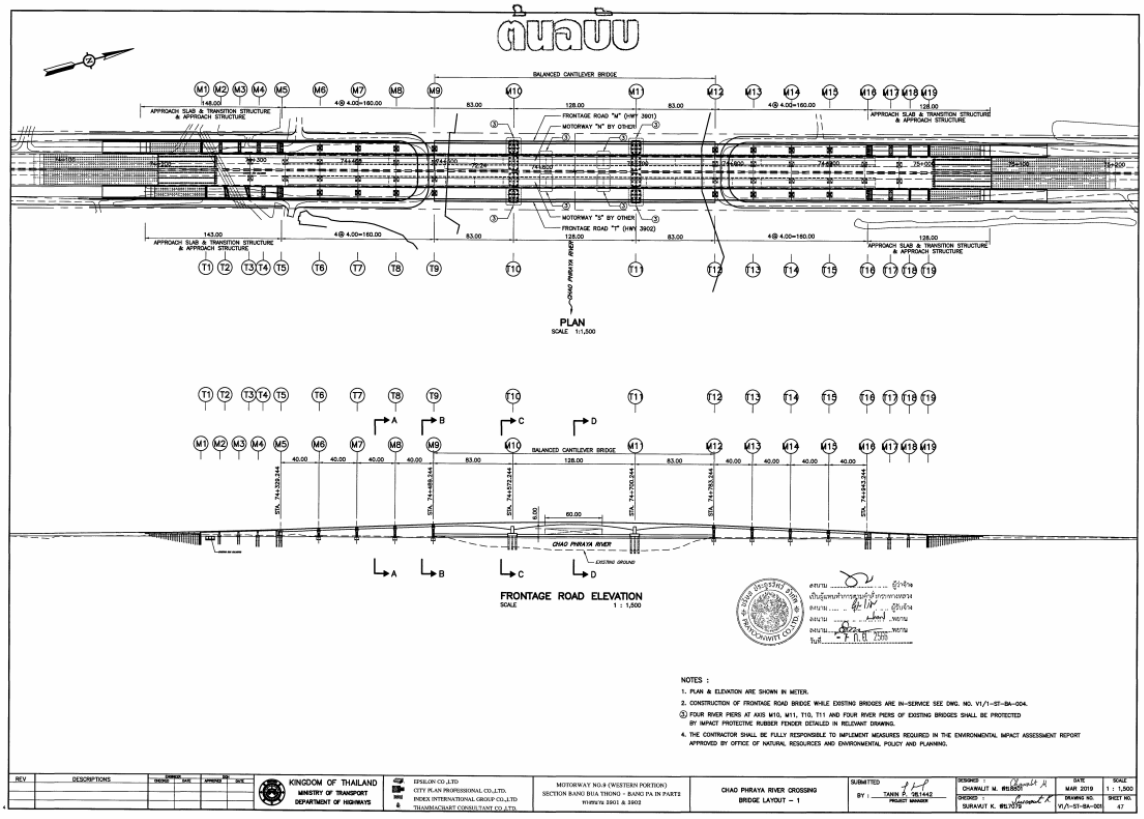


รูปที่ 2.1-12 รูปแบบการก่อสร้างถนนระดับดิน ขนาด 3 ช่องจราจร



รูปที่ 2.1-13 รูปแบบการก่อสร้างทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

โครงสร้างปรับการทรุดตัว Approach เป็นสะพานความยาวช่วง (Span) 15 เมตร และBearing Unit ความยาวเสาเข็มต้นสุดท้าย 4.00 เมตร เพื่อลดการทรุดตัวให้แตกต่างกันน้อยที่สุด และมีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ส่องสะพานและตอม่อสะพาน เพื่อให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืน หรือขณะที่มีทัศนวิสัยไม่ดี โดยได้ติดตั้งไว้ทั้งสองทิศทางของสะพานให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นท้องคานสะพาน นอกจากนี้บริเวณตอม่อริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ด้าน ได้มีการออกแบบหอบันได 4 หลัง สำหรับเดินขึ้นไปบนสะพานพร้อมมีการตกแต่งให้มีความสวยงาม



รูปที่ 2.1-14 แบบแปลนการจัดวางตอม่อ และระดับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

สำหรับมาตรการป้องกันเรือชนเสาตอม่อ ได้จัดให้มีการติดตั้ง Fender ยาง ป้องกันเรือชนเสาตอม่อ การติดตั้งเครื่องหมายป้องกันการชน การติดตั้งแถบระดับบอกความสูงของช่องลอด การทาสีบนคานสะพานเป็นสัญลักษณ์สำหรับช่องเรือลอด และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณตอม่อและคานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อก่อสร้างสะพานทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จทั้ง 4 สะพาน จะมีตอม่ออยู่ในแนวเดียวกัน ดังนั้น การทาสีสะพานจะเหลือการทาสีตอม่อและคานสะพานเฉพาะด้านนอก จำนวน 2 ด้าน คือด้านเหนือน้ำและด้านท้ายน้ำ

2) จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รูปแบบทางสำหรับการกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีความสูงช่องลอด 5.0 เมตร มีดังนี้

2.1) ช่วงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+040-กม.74+446 ระยะทาง 0.406 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

2.1.1) ช่วง กม.70+040-กม.74+350 (ถนนชลประทาน) เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร

2.1.2) ช่วง กม.74+350 (ถนนชลประทาน)-กม.74+446 เป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบสวนทาง (Two Way) เพื่อให้รถจากถนนคลองชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง (บ้านท้ายเกาะ(ซ้ายทาง) และวัดกร่าง (ขวาทาง)) สามารถวิ่งลอดใต้สะพานเชื่อมถึงกันได้ ความกว้างผิวทางรวม 8.00 เมตร ประกอบด้วย ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร

รวมทั้งมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร ประกอบด้วย เส้นแบ่งทิศทางจราจร ลูกศรแสดงทิศทางจราจร การติดตั้งป้ายจราจร เช่น ป้ายเดินรถทิศทางเดียว ป้ายเดินรถสวนทิศทาง ป้ายกำหนดความสูงของช่องลอดใต้สะพาน ป้ายให้เลี้ยวซ้าย ป้ายให้เลี้ยวขวา ป้ายห้ามเข้า รวมทั้งติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างใต้สะพาน (Soffit Lighting Lantern) จำนวน 4 ดวง

2.2) ช่วงหลังข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+804-กม.75+130 ระยะทาง 0.326 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วย ความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร โดยจะติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ ส่วนไฟฟ้าส่องสว่างของถนนกลับรถใต้สะพาน ประกอบด้วย ไฟฟ้ากิ่งเดี่ยว ความสูง 9 เมตร ขนาด 250 วัตต์ บริเวณถนนกลับรถด้านข้างสะพานทั้งสองฝั่ง ส่วนบริเวณถนนช่วงลอดใต้สะพานได้ออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง (Soffit Lighting Lantern) ขนาด 150 วัตต์ ไว้ใต้สะพานทั้งสองฝั่ง

สำหรับการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ช่วง ยังไม่สามารถก่อสร้างได้ในสัญญาก่อสร้างโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ นี้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่ก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว-บางปะอิน*** (ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ.2569) ซึ่งมีความจำเป็นต้องรื้อถอนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม เพื่อก่อสร้างสะพานใหม่บนทางหลวงหมายเลข 9 และอาจมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการก่อสร้าง หากโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ดำเนินการก่อสร้าง Concrte Slope Protection ตามที่กำหนดไว้อาจจำเป็นต้องรื้อถอนออกเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน และเป็นการบริหารงบประมาณอย่างเหมาะสม กรมทางหลวงจึงพิจารณาชะลอการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ไปก่อสร้างรวมกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ ดังกล่าว (รายละเอียดดัง **ภาคผนวก ซ**)

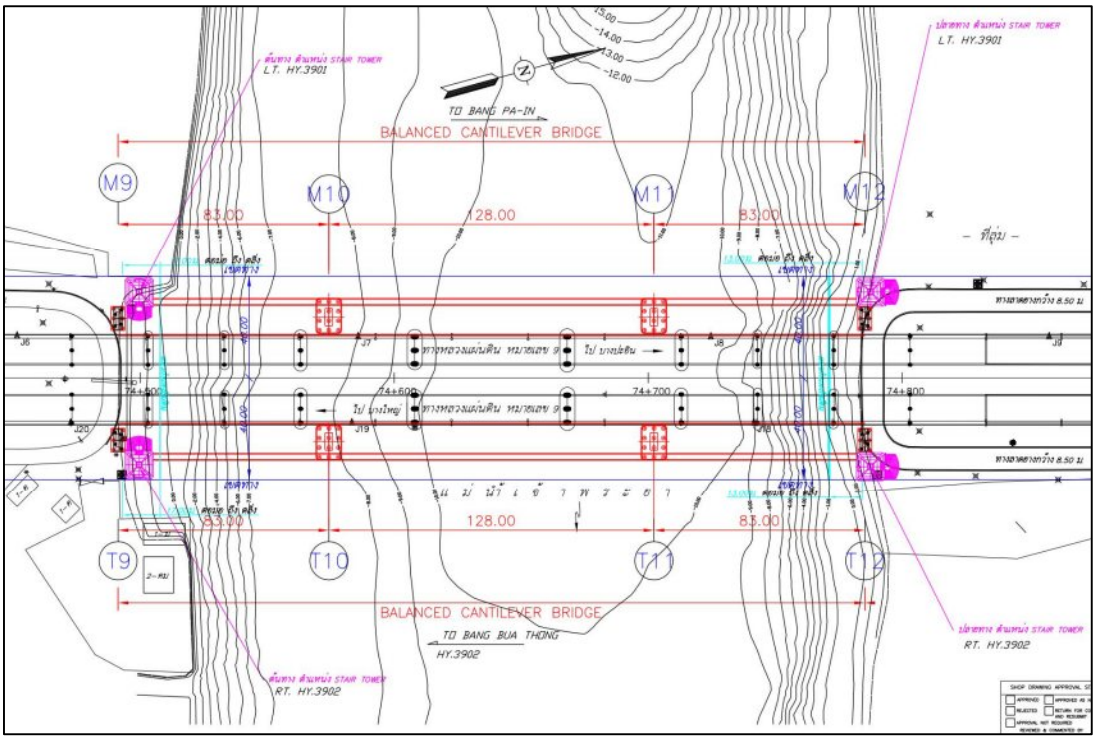
3) ทางเท้า

โครงการได้ออกแบบให้มีทางเท้าบริเวณด้านข้างทั้งฝั่งซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) และฝั่งขวางทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

- ช่วง กม.73+800 ถึง กม.74+475 ระยะทาง 0.675 กิโลเมตร ทางเท้าฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างในปัจจุบันเพิ่มความยาวทางเท้า 29 เมตร เนื่องจากให้ครอบคลุมกับพื้นที่ทางเท้าในปัจจุบัน
- ช่วง กม.74+800 ถึง กม.75+700 ระยะทาง 0.900 กิโลเมตร ทางเท้าฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา เพิ่มเติมจากที่ออกแบบไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทาง เพื่อความสะดวกต่อการใช้งานของชุมชน

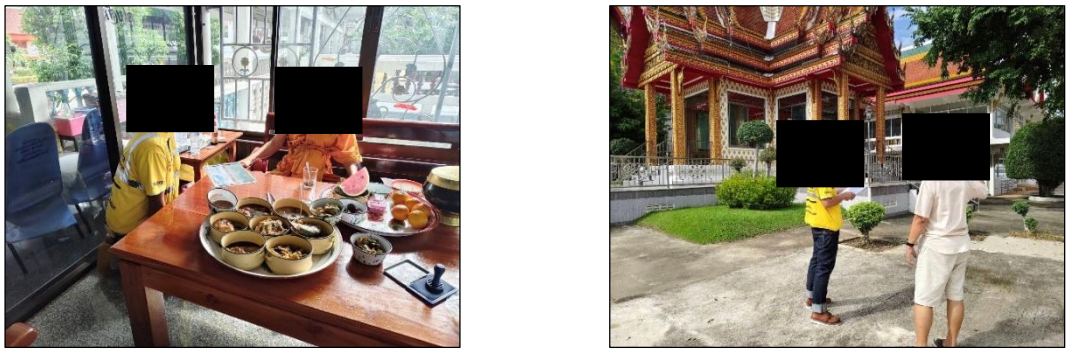
4) โครงสร้างหอบันได (Stair Tower)

เนื่องจากตำแหน่งก่อสร้าง Stair Tower บริเวณ กม.74+500 ของทางหลวงหมายเลข 3902 ด้านขวาทางกีดขวางทางเข้า-ออก ท่าทราย จึงได้มีการปรับตำแหน่งก่อสร้าง Stair Tower ของทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 ฝั่ง จ.ปทุมธานี ขยับไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ประมาณ 11 เมตร โดยมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งก่อสร้าง จากเดิม 74+489.244 เป็น 74+497.596 รวมทั้งปรับฐานบันไดทางขึ้น-ลง ให้หันเข้าหาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (**รูปที่ 2.1-15**) อย่างไรก็ตาม ตำแหน่ง Stair Tower ที่ขยับออกไป และการหันปรับฐานบันไดทางขึ้น-ลง ซึ่งยังอยู่ภายในพื้นที่เขตทาง

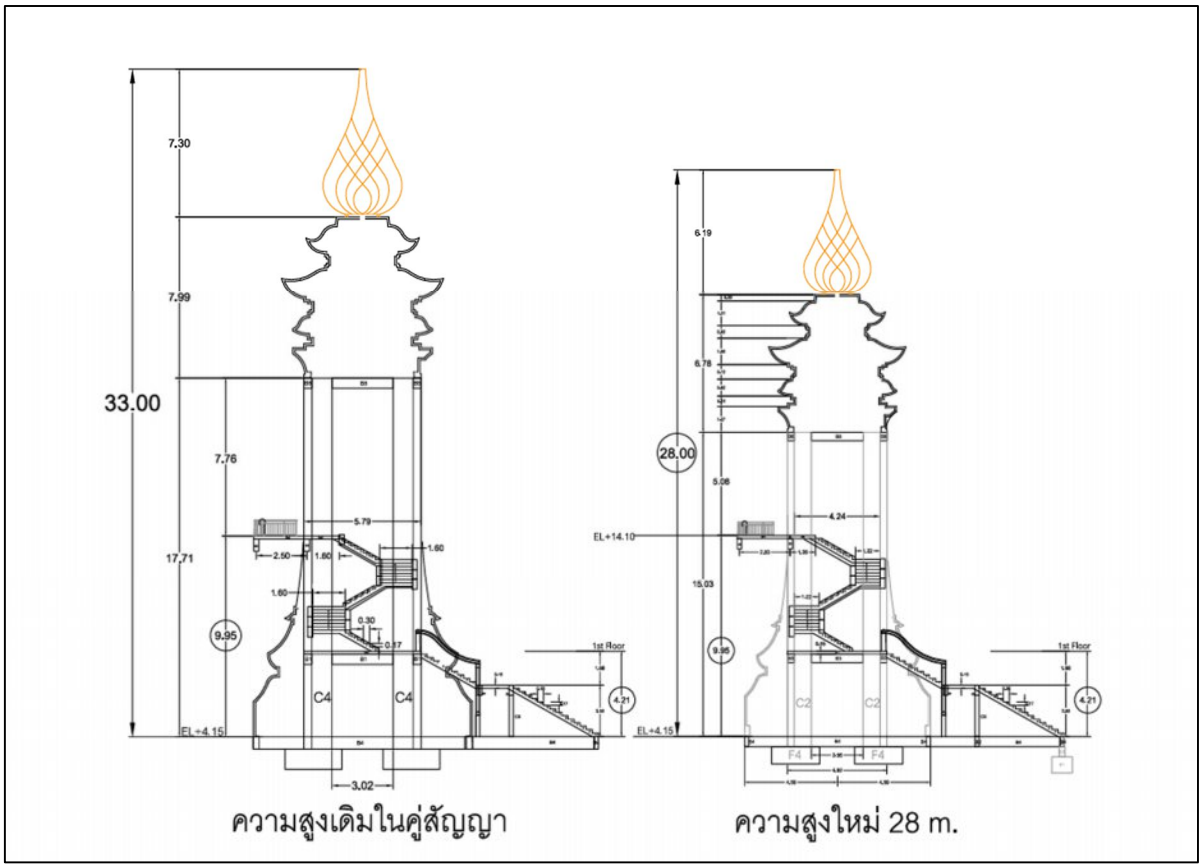


รูปที่ 2.1-15 แนวทางการปรับตำแหน่งหอบันได

นอกจากนี้ โครงการได้รับการร้องเรียนจากวัดกร่าง ซึ่งเป็นแหล่งโบราณสถาน เกี่ยวกับผลกระทบด้านภูมิทัศน์ และความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากความสูงของ Stair Tower ซึ่งเดิมมีความสูง 33.0 เมตร ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้มีการปรับลดขนาดความสูงลงเหลือ 28.0 เมตร และลดขนาดของฐานโครงสร้าง จากเดิม 11.0 เมตร เป็น 9.18 เมตร (**รูปที่ 2.1-16**) รวมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบก่อสร้างฐานรากจากการใช้เสาเข็มตอกขนาด 0.4 x 0.4 เมตร เป็นเสาเข็มเจาะขนาด 0.8 เมตร ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการนำรูปแบบโครงสร้าง ของ Stair Tower ภายหลังการปรับปรุง ไปหารือกับเจ้าอาวาสวัดกร่าง เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 (**ภาพที่ 2.1-1**) ซึ่งเจ้าอาวาสวัดกร่างได้ให้ความเห็นชอบกับรูปแบบการก่อสร้างและรูปแบบเสาเข็มภายหลังการปรับปรุงรูปแบบโดยไม่มีข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลอื่นเพิ่มเติม



ภาพที่ 2.1-1 หารือรูปแบบ Stair Tower กับเจ้าอาวาส และผู้แทนวัดกร่าง

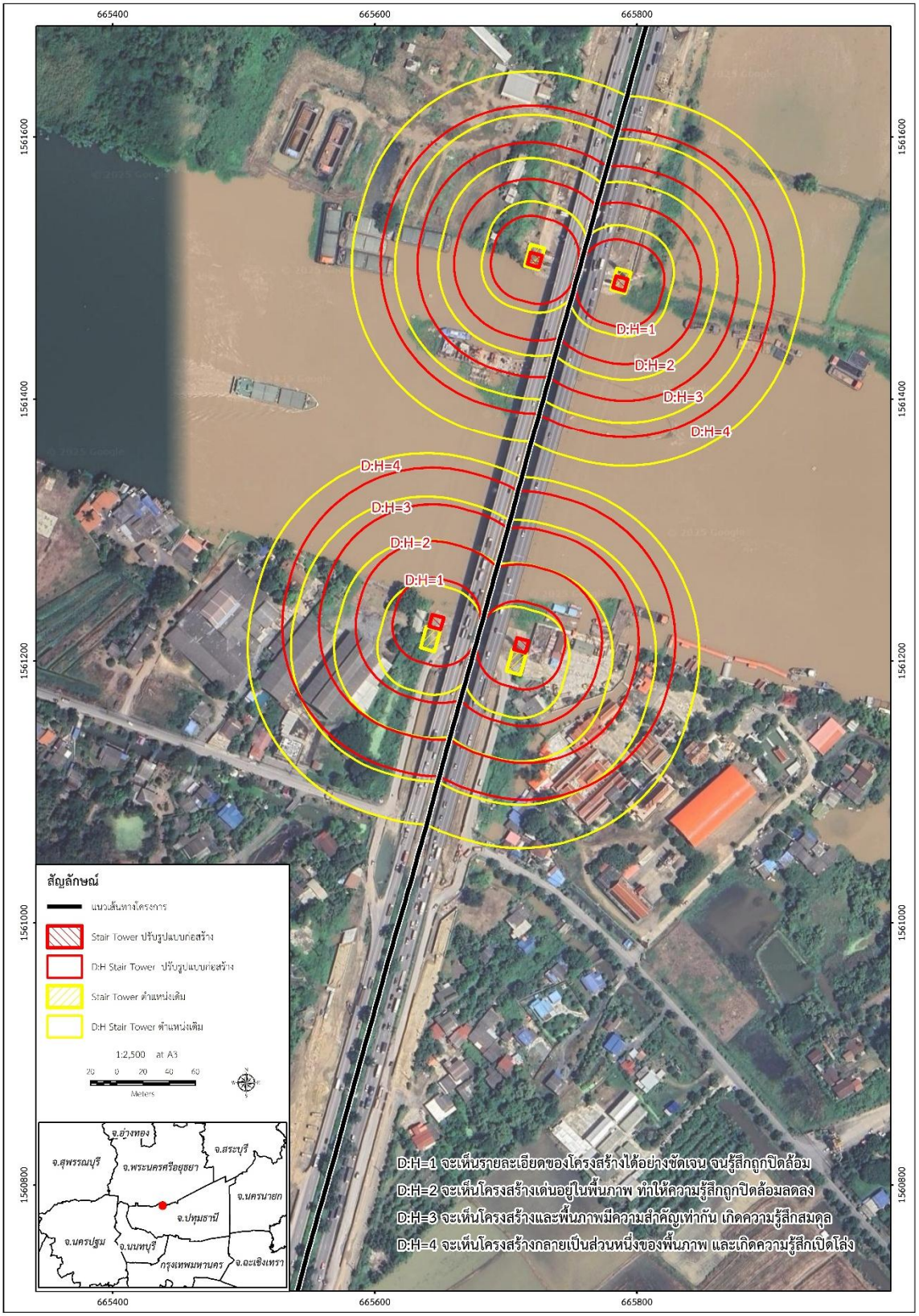


รูปที่ 2.1-16 รูปแบบโครงสร้างหอบันได ในปัจจุบัน

นอกจากนี้โครงการฯ ได้ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านภูมิทัศน์ซึ่งในขอบเขตแนวเส้น D:H แสดงดัง**รูปที่ 2.1-17** จำนวน 83 ตัวอย่าง ระหว่างวันที่ 16-17 มกราคม พ.ศ.2569 (**ภาพที่ 2.1-2**) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเห็นด้วย และให้ความเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower โดยไม่มีข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลอื่นเพิ่มเติม

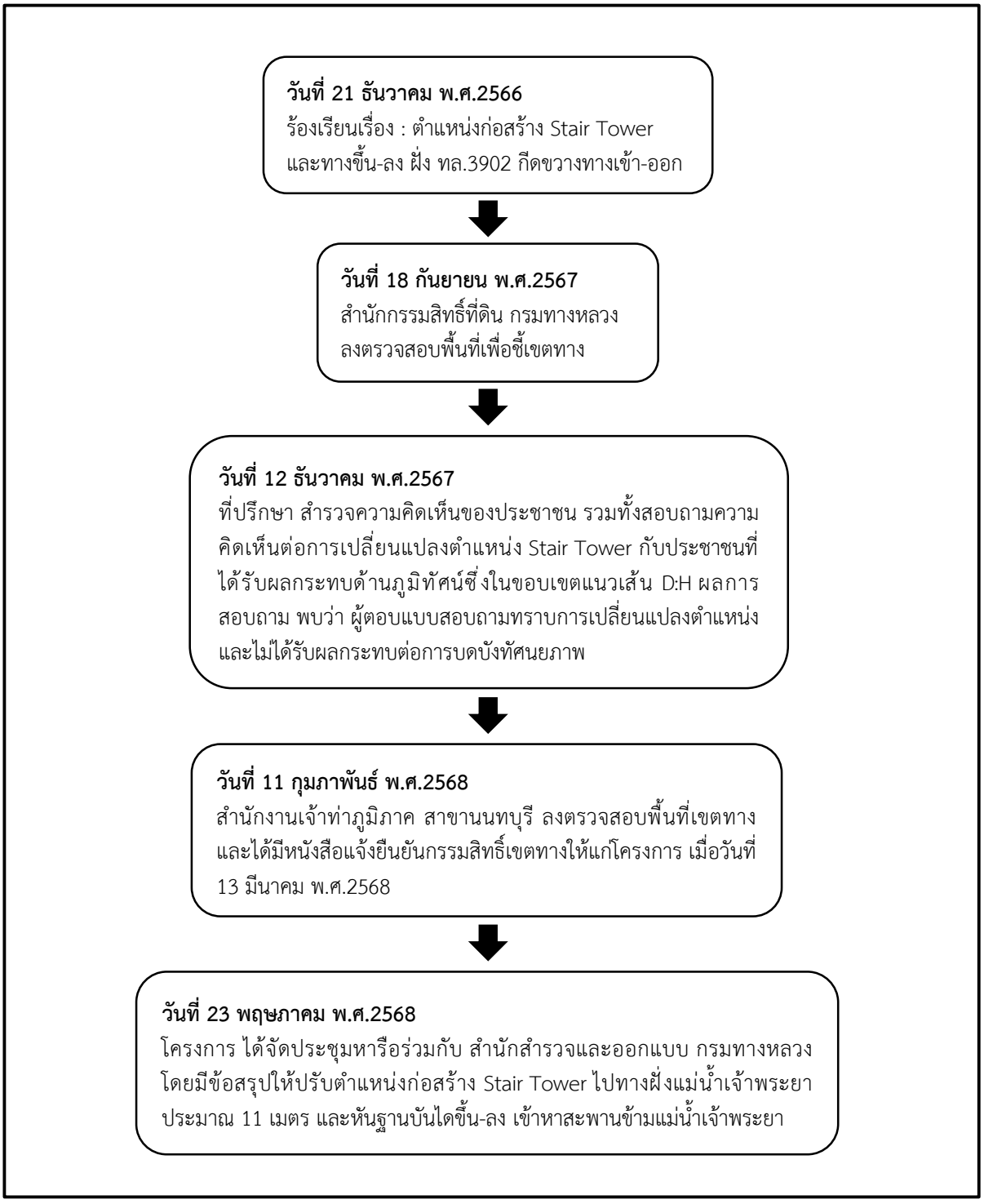


ภาพที่ 2.1-2 การสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower กับประชาชน

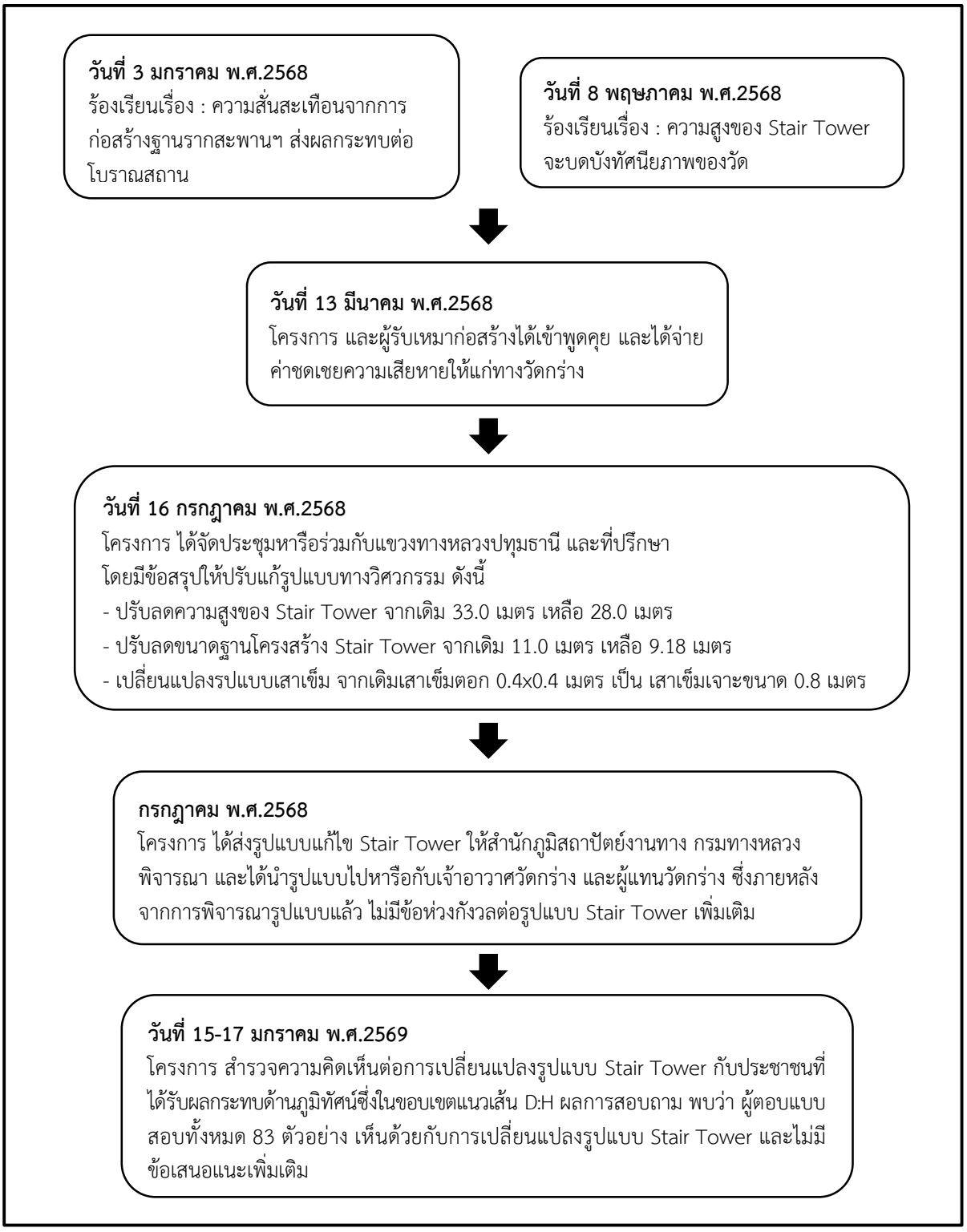


รูปที่ 2.1-17 แผนที่แสดงขอบเขตโดยรอบ D:H ของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower

สำหรับรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง Stair Tower บริเวณบ้านท่าทราย และวัดกร่าง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการ มีรายละเอียดแสดงดัง**รูปที่ 2.1-18** และ**รูปที่ 2.1-19**



รูปที่ 2.1-18 การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง Stair Tower บริเวณบ้านท่าทราย

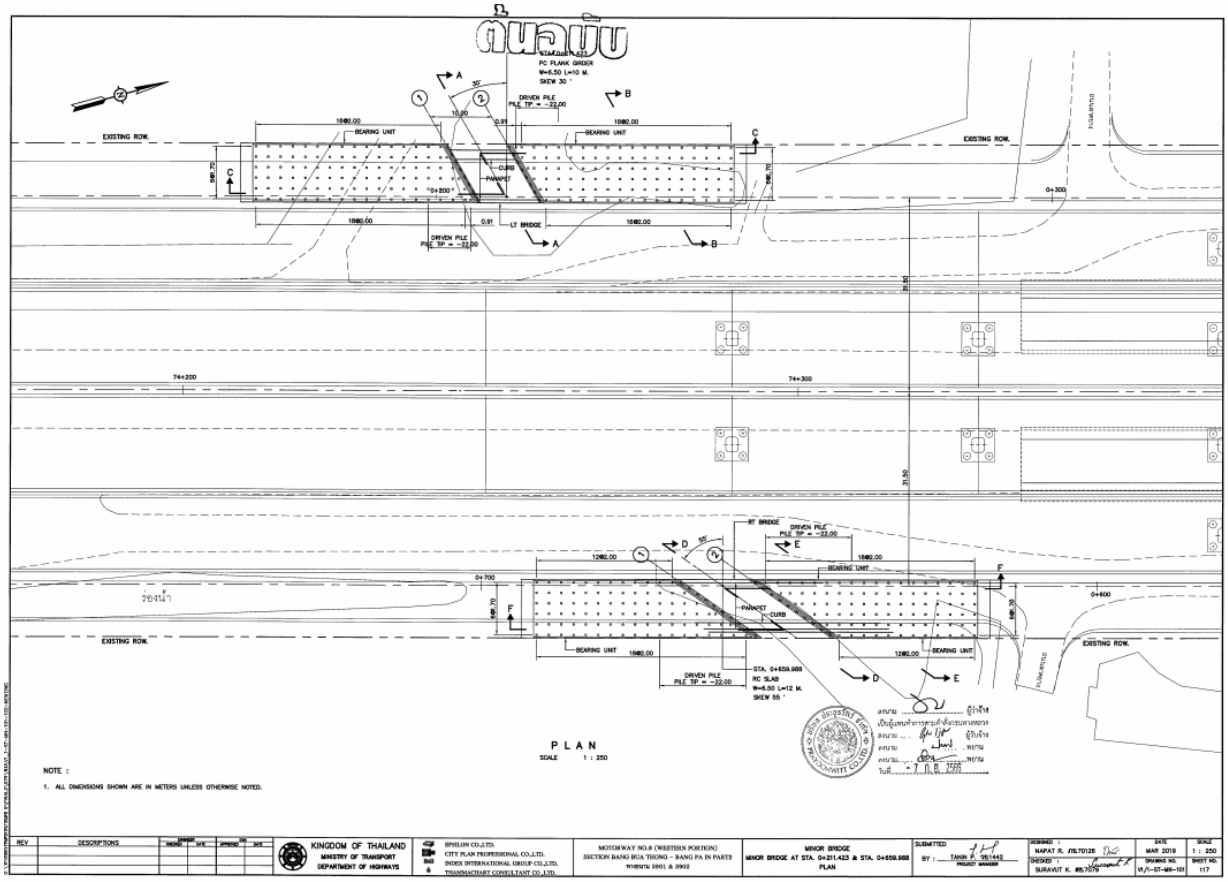


รูปที่ 2.1-19 การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง Stair Tower บริเวณวัดกร่าง

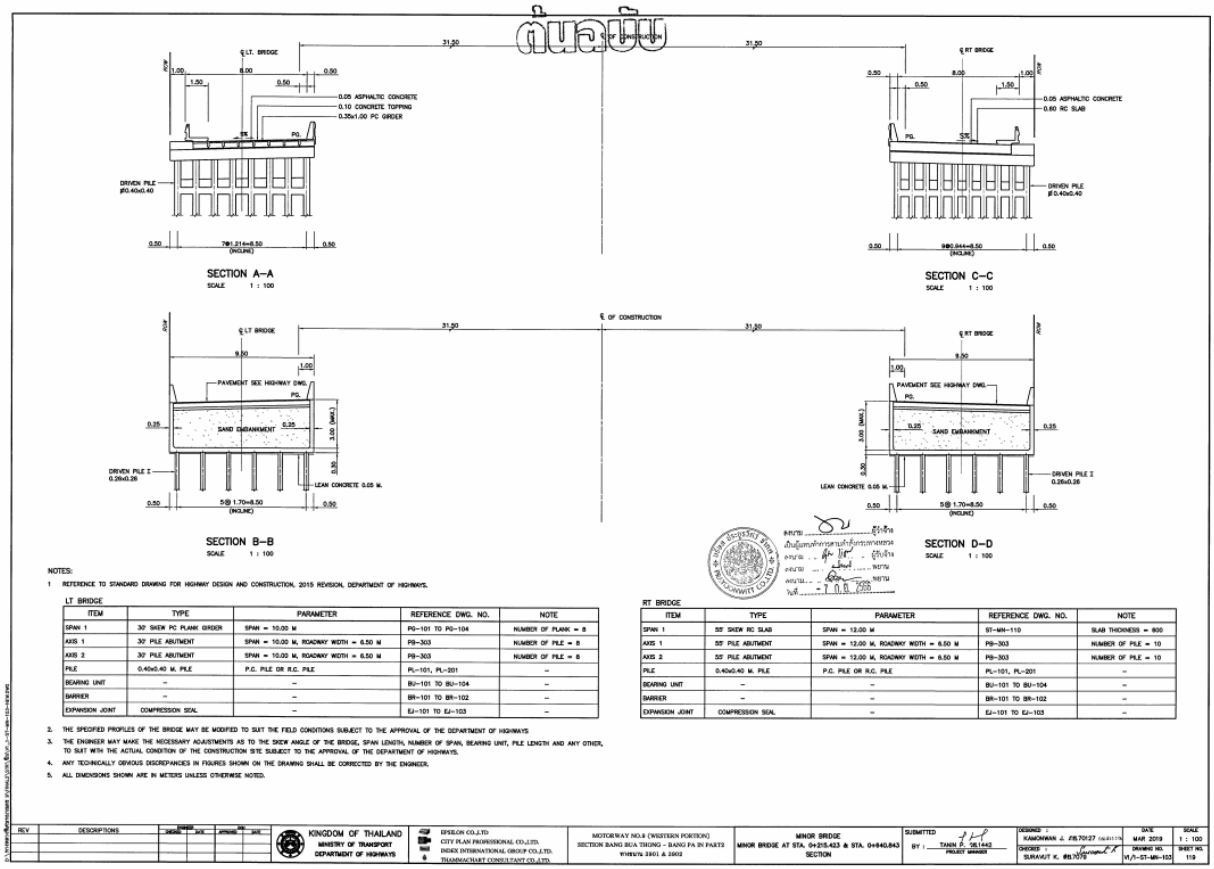
5) ระบบระบายน้ำ

5.1) ระบบระบายน้ำตามแนวขวางของถนนระดับดิน

5.1.1) สะพานข้ามคลองยายหอม : จำนวน 2 แห่ง โดยแต่ละสะพานมีขนาดความกว้าง 9.5 เมตร ประกอบด้วย ผิวจราจรกว้าง 6.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 1.5 เมตร และทางเท้ากว้าง 1.0 เมตร โดยสะพานทางด้านซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) มีความยาว 10 เมตร อยู่ที่บริเวณ กม.0+211.423 ของถนนกลับรถฝั่งซ้าย ส่วนทางด้านขวาทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) มีความยาว 12 เมตร อยู่ที่บริเวณ กม.0+659.988 ของถนนกลับรถฝั่งขวา (**รูปที่ 2.1-20** ถึง **รูปที่ 2.1-21**)



รูปที่ 2.1-20 ตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอมในปัจจุบัน



รูปที่ 2.1-21 รูปแบบก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม

5.1.2) ท่อลอดกลม : มีการปรับปรุงท่อลอดกลม จำนวน 4 แห่ง ดังนี้

ตำแหน่ง	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุง
1. กม.73+915.000	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว	ต่อความยาวทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 20 เมตร
2. กม.74+330.000	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 2 แถว	ต่อความยาวทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 3 เมตร
3. กม.75+421.800	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว	ต่อความยาวทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 25 เมตร
4. กม.75+556.900	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 2 แถว	คงไว้

5.1.3) ท่อลอดเหลี่ยม : มีการปรับปรุงท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 2 แห่ง ดังนี้

ตำแหน่ง	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุง
1. กม.74+266.900	ขนาด 3.00x2.70 ความยาว 49 เมตร จำนวน 3 แถว	คงไว้
2. กม.74+337.700 (คลองชลประทาน)	ท่อลอดกลมเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร เมตร จำนวน 2 แถว	ก่อสร้างท่อเหลี่ยม 1-2.40x2.40 ยาว 36 เมตร

5.2) ระบบระบายน้ำตามแนวยาวของถนนระดับดิน

โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาว ในลักษณะการระบายน้ำจากผิวจราจร มีรูปแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 1 แถว พร้อมบ่อพักน้ำทุกระยะ 15.0 เมตร ตามแนวยาวของถนนระดับดิน และถนนกลับรถใต้สะพาน แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

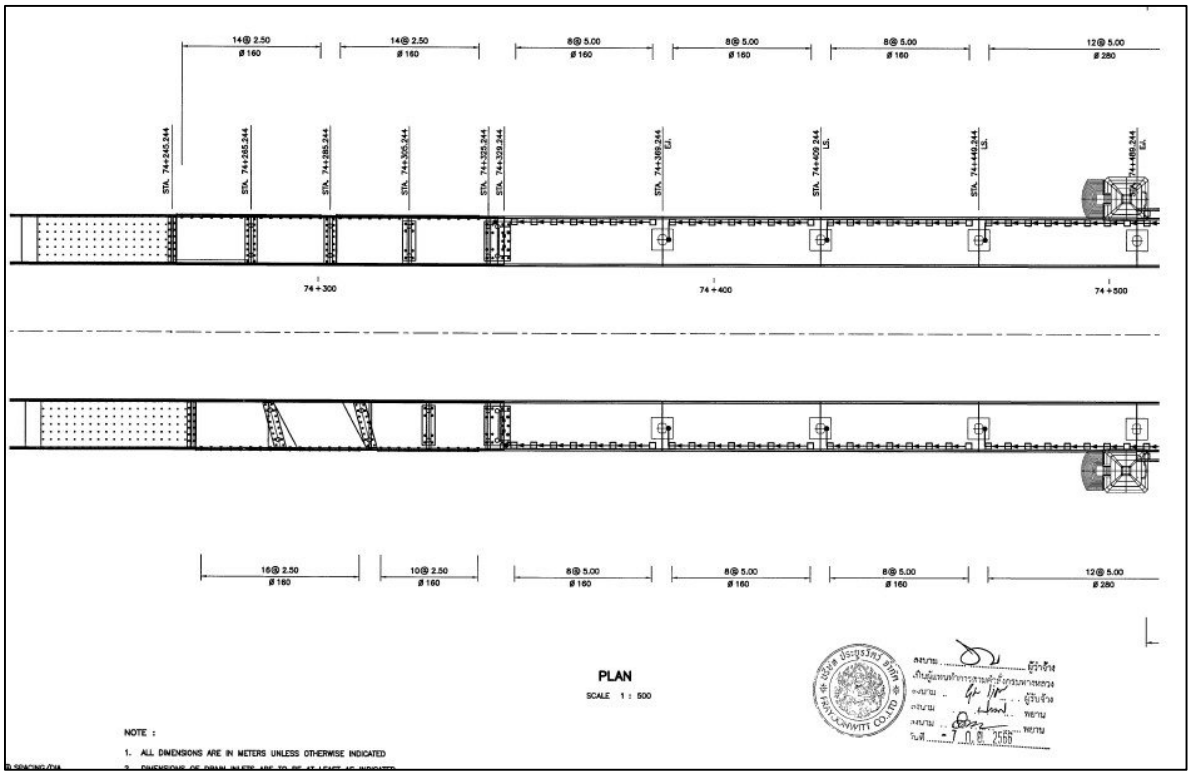
- ช่วง กม.74+335 ถึง กม.74+500 ระยะทาง 165 เมตร
- ช่วง กม.74+800 ถึง กม.75+700 ระยะทาง 900 เมตร

และรูปแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1.8 x 1.5 เมตร จำนวน 1 แถว พร้อมบ่อพักน้ำทุกระยะ 15.0 เมตร ตามแนวยาวของถนนระดับดิน และถนนกลับรถใต้สะพาน

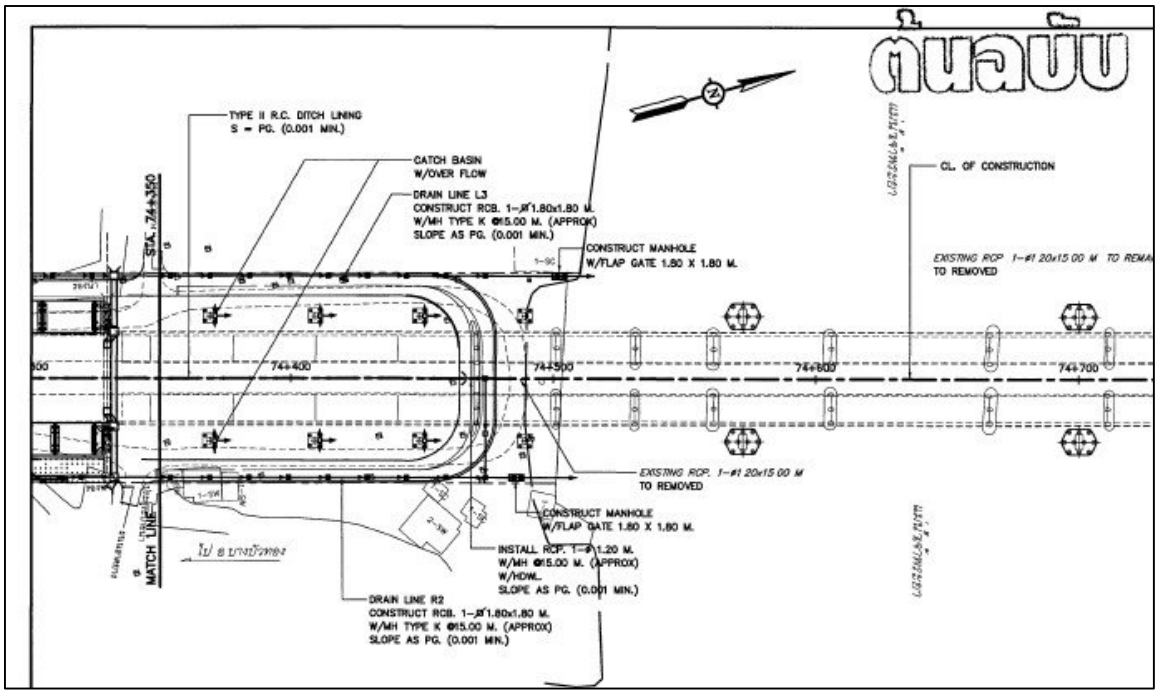
- ช่วง กม.73+800 ถึง กม.74+335 ระยะทาง 525 เมตร

5.3) ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รูปแบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการต่อท่อลงมาบริเวณเสาตอม่อริมตลิ่งเพื่อระบายน้ำลงสู่บ่อพักด้านล่าง และระบายออกผ่านท่อระบายน้ำตามแนวยาวด้านข้างทางลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาต่อไป (**รูปที่ 2.1-22**) รวมทั้งจัดให้มีบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) เพื่อชะลอความเร็วของน้ำบริเวณจุดสุดท้ายก่อนระบายทิ้งลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ดัง**รูปที่ 2.1-23**



รูปที่ 2.1-22 ระบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา



รูปที่ 2.1-23 ตำแหน่งบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) ก่อนระบายน้ำลงแม่น้ำเจ้าพระยา

6) แหล่งวัสดุก่อสร้าง

จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการได้ใช้แหล่งวัสดุก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย แหล่งหิน แหล่งดินลูกรัง แหล่งทราย และใช้เส้นทางในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยแหล่งวัสดุจากจังหวัดสระบุรี ใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 แหล่งวัสดุจากจังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา และอ่างทอง ซึ่งใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 347 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9

สำหรับการขนส่งคานสำเร็จรูป (BOX SEGMENT) ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการขนส่งจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพานของ บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่บริเวณ ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางมาถึงพื้นที่โครงการประมาณ 30 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง คือ ทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งดำเนินการขนส่งในช่วงกลางคืนระหว่างเวลา 00.00-04.00 น.

7) พื้นที่ตั้งหน่วยก่อสร้าง

จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการได้จัดให้มีสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ที่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3309 หมู่ 1 บ้านช่างทอง ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 2 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร (**รูปที่ 2.1-24**) ส่วนรายละเอียดผังบริเวณที่ตั้งสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รายละเอียดดัง**ภาคผนวก ง-5** สำหรับจัดการระบบสาธารณูปโภคต่างๆ สำหรับพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

1) ไฟฟ้า : ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2) น้ำใช้ : รับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาพระนครศรีอยุธยา (ชั้นพิเศษ) รวมทั้งมีการจัดซื้อน้ำประปาสำหรับใช้อุปโภคจากภายนอกพื้นที่ และมีถังสำรองน้ำใช้ จำนวน 50,000 ลิตร ซึ่งเพียงพอต่อคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างรวมทั้งหมด 150 คน ซึ่งมีความต้องการใช้น้ำ 30,000 ลิตร (อัตราการใช้น้ำจากที่พักอาศัย 200 ลิตร/คน/วัน, สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2543)

3) ห้องน้ำ-ห้องส้วม : จัดเตรียมห้องน้ำ – ห้องส้วมตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย โดยแยกเป็น 2 ส่วน คือ

3.1) บริเวณที่พักหน้าเจ้าที่กรมทางหลวง และหัวหน้างานผู้รับเหมาก่อสร้าง : มีห้องพักจำนวนรวม 32 ห้อง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ประจำในห้องพักแต่ละแห่ง

3.2) บริเวณที่พักคนงาน : มีห้องอาบน้ำรวม 4 ที่ (แยกชาย-หญิง) และมีจำนวนห้องส้วม 32 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อคนงานก่อสร้าง 120 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง

4) การจัดการขยะมูลฝอย : ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภทขนาดความจุ 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง และประสานกับองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย ให้มาจัดเก็บ 2-3 ครั้ง/สัปดาห์

5) การบำบัดน้ำเสีย : มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 1,600 ลิตร ซึ่งเพียงพอต่อน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมภายในพื้นที่ โดยแยกเป็น 2 ส่วน คือ

5.1) บริเวณที่พักหน้าเจ้าที่กรมทางหลวง และหัวหน้างานผู้รับเหมาก่อสร้าง : มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป 16 ถัง จากห้องพักทั้งหมด 32 ห้อง (2 ห้อง/1 ถัง)

5.2) บริเวณที่พักคนงาน : มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป จำนวน 8 ถัง จากห้องส้วม 32 ห้อง (4 ห้อง/1 ถัง)



รูปที่ 2.1-24 ตำแหน่งสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างในปัจจุบัน

2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ และรูปแบบการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า รูปแบบการก่อสร้างของ ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ในปัจจุบันส่วนใหญ่ เป็นรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 2.1-1**

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ **1.1) ถนนระดับดิน :** เป็นการก่อสร้างถนนคอนกรีตระดับดินขนานกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทิศทางละ 3 ช่องจราจร คือ ทางหลวงหมายเลข 3901 (ซ้ายทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร และทางหลวงหมายเลข 3902 (ขวาทาง) จำนวน 3 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยมีระดับก่อสร้างสูงกว่าระดับดินเดิมประมาณ 0.50-1.00 เมตร ได้แก่ - กม.73+800.000-กม.74+329.244 ระยะทาง 529 เมตร - กม.74+943.244-กม.75+700.000 ระยะทาง 756 เมตร	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
1.2) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา : เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนานกับสะพานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 2 สะพาน สะพานละ 3 ช่องจราจร ความกว้างผิวทางรวม 11.50 เมตร แบ่งเป็นทางหลวงขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.50 เมตร	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ มีความยาว (4x40)+ (1x83) + (1x128) +(1x83)+(4x40) = 614 เมตร โดยมีตอม่อในน้ำจำนวน 2 ตอม่อ มีระยะห่างตอม่อ 60 เมตร มีความยาวช่วงสะพานของช่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็น 83+128+83 = 294 เมตร สะพานมีความกว้างรวม 11.50 เมตร ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 3 ช่วงสะพาน	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ โครงสร้างส่วนบนเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ ก่อสร้างโดยวิธีคานยื่นสมดุล (Balance Cantilever) และมีตอม่อหล่อติดกับโครงสร้าง ส่วนช่วงที่อยู่บนบกต่อจากสะพานกลางแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งแม่น้ำ ฝั่งละ 4 ช่วงสะพาน โครงสร้างสะพานเป็นคานรูปกล่องแบบหล่อชิ้นส่วน (Segmental Box Girder) วางอยู่บน Bearing	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
รูปแบบโครงสร้างส่วนล่างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเสาเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 7.00 x 4.254 – 5.00 เมตร วางอยู่บนฐานรากรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาด 13.75 x 10.00 เมตร หนา 3.00 เมตร เสาเข็มที่ใช้เป็นเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร จำนวน 12 ต้น	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
โครงสร้างปรับการทรุดตัว Approach เป็นสะพานความยาวช่วง (Span) 15 เมตร และBearing Unit ความยาวเสาเข็มต้นสุดท้าย 4.00 เมตร เพื่อลดการทรุดตัวให้แตกต่างกันน้อยที่สุด และมีการออกแบบติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ส่องสะพานและตอม่อสะพาน เพื่อให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืน หรือขณะที่มีทัศนวิสัยไม่ดี โดยได้ติดตั้งไว้ทั้งสองทิศทางของสะพานให้ผู้เดินเรือสามารถมองเห็นท้องคานสะพาน นอกจากนี้บริเวณตอม่อริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ด้าน ได้มีการออกแบบหอบันได 4 หลัง สำหรับเดินขึ้นไปบนสะพานพร้อมมีการตกแต่งให้มีความสวยงาม	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
2) จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา **2.1) ช่วงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+040-กม.74+446** ระยะทาง 0.406 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่ก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว-บางปะอิน*** (ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ.2569) ซึ่งมีความจำเป็นต้องรื้อถอนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม เพื่อก่อสร้างสะพานใหม่บนทางหลวงหมายเลข 9 และอาจมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการก่อสร้าง หากโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ดำเนินการก่อสร้าง Concrte Slope Protection ตามที่กำหนดไว้ อาจจำเป็นต้องรื้อถอนออกเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ กรมทางหลวงจึงพิจารณาชะลอการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ไปก่อสร้างรวมกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ ดังกล่าว (รายละเอียดดัง **ภาคผนวก ซ รายงานการประชุมหารือรูปแบบ**)	ผลกระทบด้านบวกในการดำเนินงานเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน และเป็นการบริหารงบประมาณอย่างเหมาะสม แต่เป็นผลกระทบทางลบด้านการป้องกันการกัดเซาะบริเวณริมตลิ่ง เนื่องจากปัจจุบันไม่มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยาตามที่กำหนด ดังนั้น โครงการฯ จึงควรมีการเฝ้าระวังการกัดเซาะบริเวณริมตลิ่ง
2.1.1) กม.70+040-กม. 74+350 (ถนนชลประทาน) เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร *2.1.2) กม.74+350 (ถนนชลประทาน)-กม.74+446* เป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบสวนทาง (Two Way) เพื่อให้รถจากถนนคลองชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง (บ้านท้ายเกาะ(ซ้ายทาง) และวัดกร่าง (ขวาทาง)) สามารถวิ่งลอดใต้สะพานเชื่อมถึงกันได้ ความกว้างผิวทางรวม 8.00 เมตร ประกอบด้วย ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร จะมีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ ติดตั้ง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างใต้สะพาน (Soffit Lighting Lantern) จำนวน 4 ดวง	Concrete Slope Protection ไม่สามารถก่อสร้างได้ในสัญญาก่อสร้างโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ		
2.2) ช่วงหลังข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+804-กม.75+130 ระยะทาง 0.326 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วย ความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร โดยจะติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันรถตกแม่น้ำ ติดตั้ง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะ ส่วนไฟฟ้าส่องสว่างของถนนกลับรถใต้สะพาน ประกอบด้วย ไฟฟ้ากิ่งเดี่ยว ความสูง 9 เมตร ขนาด 250 วัตต์ บริเวณถนนกลับรถด้านข้างสะพานทั้งสองฝั่ง ส่วนบริเวณถนนช่วงลอดใต้สะพานได้ออกแบบติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง (Soffit Lighting Lantern) ขนาด 150 วัตต์ ไว้ใต้สะพานทั้งสองฝั่ง	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Concrete Slope Protection ไม่สามารถก่อสร้างได้ในสัญญาก่อสร้างโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ		

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3) ทางเท้า ทางเท้าบริเวณด้านข้างทั้งฝั่งซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) และฝั่งขวาทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) บนอาคารระบายน้ำตามยาว ตำแหน่งทางเท้า ได้แก่ -กม.73+800 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ถึง กม.74+446 ระยะทาง 646 เมตร	**3) ทางเท้า** ทางเท้าบริเวณด้านข้างทั้งฝั่งซ้ายทาง (ทางหลวงหมายเลข 3901) และฝั่งขวางทาง (ทางหลวงหมายเลข 3902) บนอาคารระบายน้ำตามยาว ตำแหน่งทางเท้า ได้แก่ - กม.73+800 ถึง กม.74+475 ระยะทาง 675 เมตร - กม.74+800 ถึง กม.75+700 ระยะทาง 900 เมตร	เพิ่มทางเท้าฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อความสะดวกต่อการใช้งานของชุมชนหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้	ผลกระทบด้านบวกต่อประชาชนในชุมชนหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้สามารถใช้ทางเท้าในการเดินทางได้สะดวกและปลอดภัย
4) หอบันได โครงการได้ออกแบบหอบันได 4 หลัง สำหรับเดินขึ้นบนสะพานและเดินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 4 ทิศทาง โดยแต่ละหลังมีขนาด 16.71 x 11.00 เมตร โครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและตกแต่งลวดลายด้วยวัสดุคอนกรีต/ทาสี บริเวณยอดหอบันไดรูปดอกบัวเป็น Aluminum บริเวณหอบันไดออกแบบเป็นบันไดเดินขึ้นสะพานแบบวนและมีชานพัก 7 Step จากระดับ +4.15 เมตร ถึงระดับ +9.58 เมตร	**4) หอบันได** - ปรับตำแหน่งก่อสร้าง Stair Tower ของทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 ฝั่ง จ.ปทุมธานี ขยับไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ประมาณ 11 เมตร จากเดิม 74+489.244 เป็น 74+497.596 รวมทั้งปรับฐานบันไดทางขึ้น-ลง ให้หันเข้าหาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	ตำแหน่ง Stair Tower เดิมกีดขวางทางเข้า-ออกท่าทรายรายละเอียดข้อร้องเรียนดัง**ภาคผนวก ง-1**	การขยับตำแหน่ง Stair Tower ไปใกล้แม่น้ำ ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผลกระทบทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากตำแหน่งที่ขยับออกไปนั้นยังอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินบริเวณริมตลิ่ง รวมทั้งอยู่ในแนวเขตทางเดิม รายละเอียดผลการตรวจสอบกรรมสิทธิ์เขตทางดัง**ภาคผนวก ข-1** รวมทั้งจากการสำรวจความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower พบว่าผู้ร้องเรียนไม่ได้รับผลกระทบต่อการกีดขวางทางเข้า-ออกท่าทรายแล้ว
	- ปรับลดความสูงของ Stair Tower จากเดิมที่มีความสูง 33.0 เมตร เป็น 28.0 เมตร - ปรับลดขนาดฐานโครงสร้าง Stair Tower จากเดิมที่มีขนาด 11.0 เมตร เป็น 9.18 เมตร	รูปแบบการก่อสร้าง Stair Tower ที่ออกแบบไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่งกระทบต่อด้านภูมิทัศน์และความรู้สึกไม่ปลอดภัย บริเวณวัดกร่าง ซึ่งเป็นแหล่งโบราณสถาน รายละเอียดข้อร้องเรียนดัง**ภาคผนวก ง-1** รวมทั้งโครงการได้สำรวจความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จำนวน 83 ตัวอย่าง ที่อยู่ในรัศมีที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เห็นด้วยกับการแก้ไขรูปแบบ Stair Tower และไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ปัจจุบันรูปแบบแก้ไข Stair Tower อยู่ระหว่างสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง พิจารณาอนุมัติ	การปรับลดความสูง และลดขนาดฐานโครงสร้างของ Stair Tower ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผลกระทบทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นการลดผลกระทบต่อด้านทัศนีภาพบริเวณพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5) ระบบระบายน้ำ **5.1) ระบบระบายน้ำตามแนวขวางของถนนระดับดิน** ***สะพานข้ามคลองยายหอม :*** จำนวน 2 แห่ง โดยแต่ละสะพานมีขนาดความกว้าง 9.5 เมตร ประกอบด้วย ผิวจราจรกว้าง 6.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 1.5 เมตร และทางเท้ากว้าง 1.0 เมตร ดังนี้ - กม.0+211.423 ของถนนกลับรถฝั่งซ้าย (ทางหลวงหมายเลข 3901) มีความยาว 10 เมตร - กม.0+659.988 ของถนนกลับรถฝั่งขวา (ทางหลวงหมายเลข 3902) มีความยาว 12 เมตร	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
ท่อลอดกลม : จำนวน 3 แห่ง ดังนี้ (1) กม.73+915.000 ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร จำนวน 1 แถว	***ท่อลอดกลม :*** จำนวน 4 แห่ง รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
(2) กม.75+421.800 ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร จำนวน 1 แถว	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
(3) กม.75+556.900 ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร จำนวน 2 แถว	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
(4) กม.74+330.000 : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	กม.74+330.000 ท่อระบายน้ำเดิมเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร ความยาว 53 เมตร จำนวน 2 แถวจะต่อความยาวทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 3 เมตร	สำรวจพบเพิ่มเติมจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5) ระบบระบายน้ำ (ต่อ) ***ท่อลอดเหลี่ยม :*** จำนวน 1 แห่ง (1) กม.74+337.700 (คลองชลประทาน) โดยดำเนินการรื้อถอนอาคารระบายน้ำเดิม ซึ่งเป็นท่อลอดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แถว และก่อสร้างใหม่เป็นท่อลอดเหลี่ยมขนาดความกว้าง 2.50 เมตร ความสูง 2.50 เมตร จำนวน 1 แถว	***ท่อลอดเหลี่ยม :*** จำนวน 2 แห่ง กม.74+336.650 ก่อสร้างท่อลอดเหลี่ยมขนาดความกว้าง 2.40 X 2.40 เมตร ความยาวด้านละ 18 เมตร จำนวน 1 แถว	เนื่องจากมาตรฐานท่อลอดเหลี่ยม ของกรมทางหลวง ที่ก่อสร้างในปัจจุบัน ไม่มีท่อลอดเหลี่ยมขนาดความกว้าง 2.50 X 2.50 เมตร ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และเพื่อความสะดวกในการก่อสร้าง จึงปรับเปลี่ยนขนาดท่อลอดเหลี่ยมให้เป็นขนาดความกว้าง 2.40 X 2.40 เมตร ซึ่งเป็นขนาดที่ใช้ในการก่อสร้างโดยทั่วไป	ผลกระทบด้านลบ เนื่องจากประสิทธิภาพในการระบายน้ำลดลงเล็กน้อย จากการลดขนาดอาคารระบายน้ำ แต่อาคารระบายน้ำยังคงมีความสามารถในการระบายน้ำมากกว่าปริมาณน้ำที่ต้องระบาย ซึ่งมีค่า F.S. เท่ากับ 7.67 ดังรายละเอียดรายการคำนวณอาคารระบายน้ำ ดัง**ภาคผนวก ช**
(2) กม.74+266.900 : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	กม.74+266.900 ท่อลอดเหลี่ยมเดิมขนาดความกว้าง 3.00x2.70 เมตร ความยาวด้านละ 49 เมตร จำนวน 3 แถว คงไว้	สำรวจพบเพิ่มเติมจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง
5.2 ระบบระบายน้ำตามแนวยาวของถนนระดับดิน รูปแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม พร้อมบ่อพักน้ำทุกระยะ 15.0 เมตร ตามแนวยาวของถนนระดับดิน และถนนกลับรถใต้สะพาน ดังนี้ <u>ซ้ายทาง</u> (1) กม.73+800-กม.74+350 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.50 เมตร (2) กม.74+350-กม.74+480 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร (3) กม.74+780-กม.75+700 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5) ระบบระบายน้ำ (ต่อ) <u>ขวาทาง</u> (1) กม.73+500-กม.74+290 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.50 เมตร (2) กม.74+290-กม.74+480 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร (3) กม.74+780-กม.75+450 ขนาดความกว้าง 1.80 เมตร ความสูง 1.80 เมตร			
5.3 ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รูปแบบการระบายน้ำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการต่อท่อลงมาบริเวณเสาตอม่อริมตลิ่ง เพื่อระบายน้ำลงสู่บ่อพักด้านล่าง และระบายออกผ่านท่อระบายน้ำตามแนวยาวด้านข้างทางลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาต่อไป รวมทั้งจัดให้มีบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) เพื่อชะลอความเร็วของน้ำบริเวณจุดสุดท้ายก่อนระบายทิ้งลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา	รูปแบบเป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
6) แหล่งวัสดุก่อสร้าง - แหล่งหิน และแหล่งดินลูกรัง : อยู่ในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 1 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9	แหล่งเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
- แหล่งทราย : อยู่ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา และอ่างทอง ซึ่งใช้เส้นทางในการขนส่ง คือ ทางหลวงหมายเลข 347 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9	แหล่งเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
- ชิ้นส่วนของคานรูปกล่องสำเร็จรูป : ไม่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มีการขนส่งจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพานของ บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ตั้งอยู่ที่บริเวณ ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี โดยมีระยะทางมาถึงพื้นที่โครงการประมาณ 30 กิโลเมตร โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1 และทางหลวงหมายเลข 9 เป็นเส้นทางขนส่ง ในช่วงกลางคืนระหว่างเวลา 00.00-04.00 น.	เพิ่มเติมจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากการขนส่งชิ้นส่วนขนาดใหญ่ ต้องดำเนินการขนส่งในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น / ติดขัด รวมทั้งจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในช่วงการขนส่งชิ้นส่วนขนาดใหญ่

ตารางที่ 2.1-1
เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
7) บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับสามโคก คาดการณ์ว่าจะมีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง จำนวน 150 คน	**8) บ้านพักคนงานก่อสร้าง** ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3309 หมู่ 1 บ้านช่างทอง ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง จำนวน 150 คน	เป็นพื้นที่ของผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งมีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ เพียง 2 กิโลเมตร รวมทั้งมีความสะดวกต่อการขนส่งทางน้ำ ส่วนจำนวนคนงานเปลี่ยนแปลงได้ตามลักษณะงานและปริมาณงานในแต่ละช่วง	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างใกล้เคียงกับที่คาดการณ์ไว้ รวมทั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และห่างจากคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราว มีการก่อสร้างคันดินรอบพื้นที่ และมีบ่อรองรับน้ำเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้มีการระบายออกสู่แหล่งน้ำภายนอกพื้นที่บ้านพักคนงาน ซึ่งสามารถรองรับได้กรณีมีผู้พักอาศัยเพิ่มขึ้น

2.2 สถานะโครงการ

ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้าง ที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำ 3 แห่ง ได้แก่ คลองยายหอม (กม.74+227.800) คลองชลประทาน (กม.74+337.700) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+276) มีรายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง ดัง**ตารางที่ 2.2-1** ส่วนแผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ ดัง**ตารางที่ 2.2-2** และ**รูปที่ 2.2-1** สำหรับสภาพกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ดัง**ภาพที่ 2.2-1**



การก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

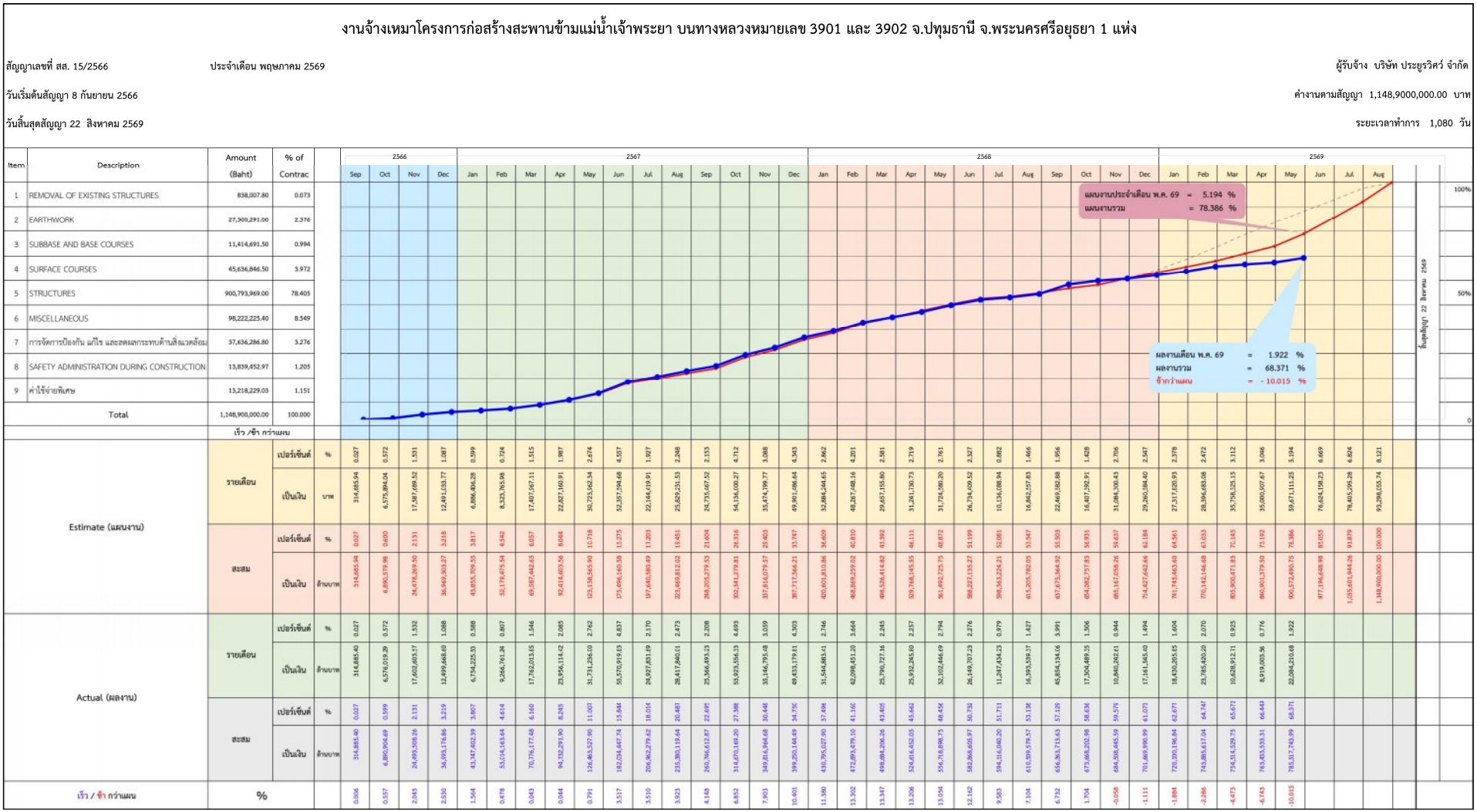
ภาพที่ 2.2-1 สภาพกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569

ตารางที่ 2.2-1
รายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง

ชื่องานก่อสร้าง	จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุด	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	วันเริ่มต้น-วันสิ้นสุด สัญญา	ระยะเวลาก่อสร้าง	สำนักก่อสร้าง	นายช่างโครงการ
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง	กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด	สัญญาเลขที่ สส.15/2566 ลงวันที่ 7 ก.ย.66 ตั้งแต่วันที่ 8 ก.ย.66 สิ้นสุดวันที่ 19 ม.ค.70	1,230 วัน	สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง	นายณัฐวุฒิ เอกกิตติ

ตารางที่ 2.2-2
แผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ

กิจกรรมก่อสร้าง (พ.ค.69)	ความก้าวหน้างาน (%) (พ.ค.69)			ปัญหาอุปสรรค	แนวทางแก้ไข
	ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน		
- ก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	68.371	78.386	-10.015	- ปรับรูปแบบและตำแหน่งก่อสร้าง Stair Tower บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 (ฝั่งต้นทาง)	- ประชุมร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2568 ในที่ประชุมมีมติให้โครงการฯ ดำเนินการปรับแบบก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับสภาพหน้างาน - ประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงปทุมธานี และผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ.2568 มติในที่ประชุม มีความเห็นสอดคล้องในการปรับลดขนาดความสูง เพื่อลดผลกระทบต่อภูมิทัศน์และโบราณสถาน - อยู่ระหว่างการปรับรูปแบบงานโครงสร้าง Stair Tower



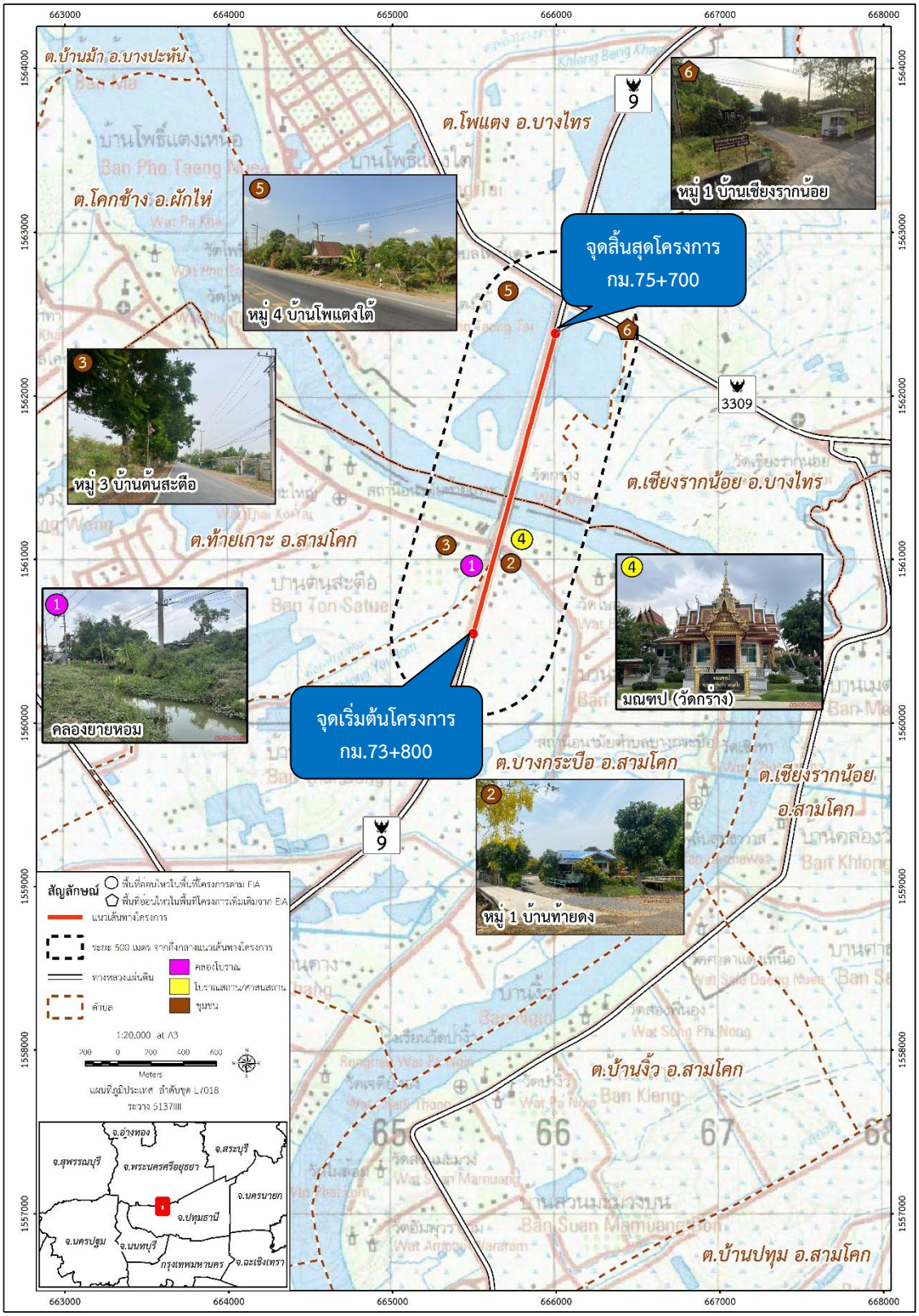
รูปที่ 2.2-1 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง

2.3 สภาพแนวเส้นทางปัจจุบัน

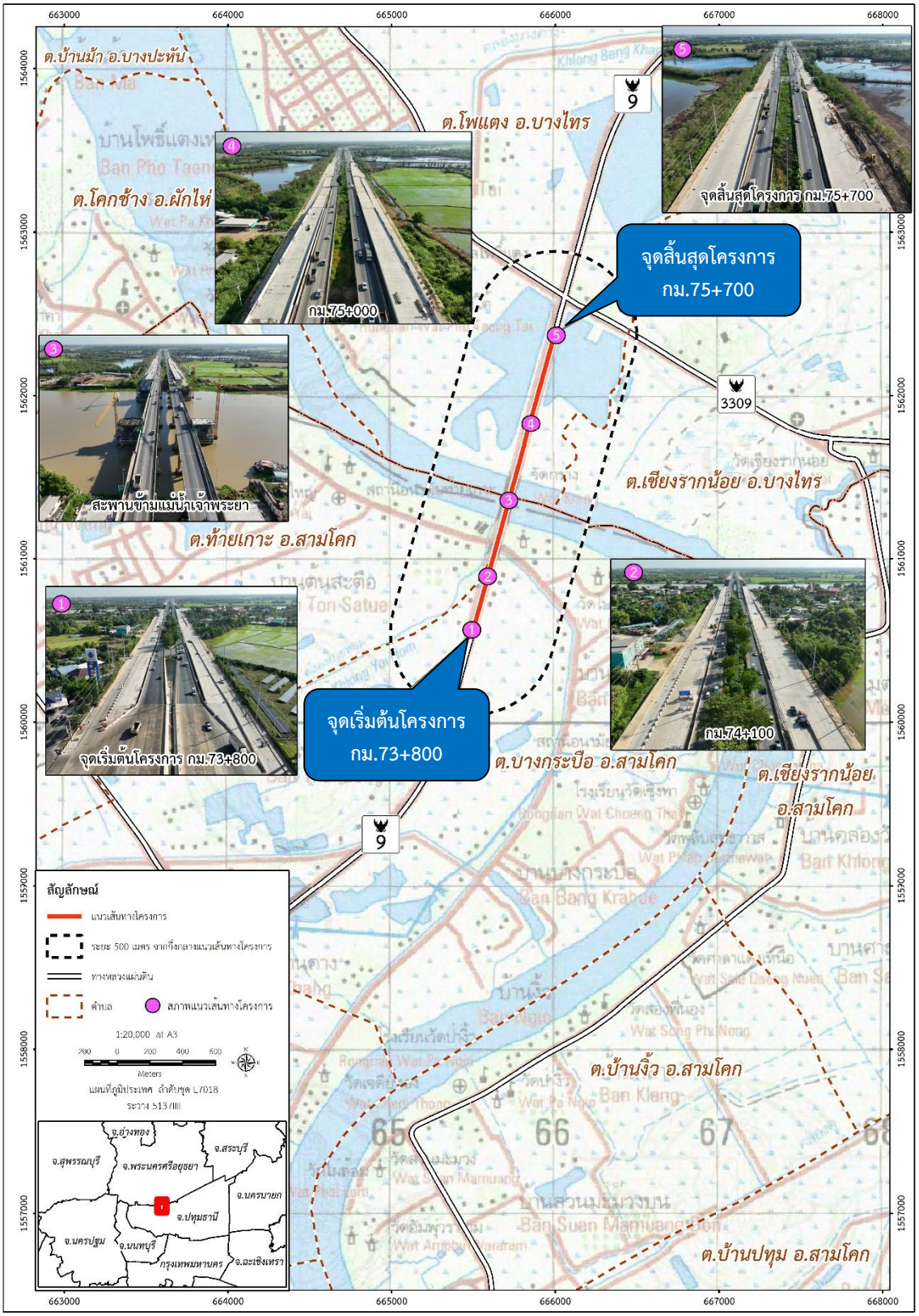
สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางก่อสร้าง ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมภายในระยะ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง พบว่า มีชุมชน จำนวน 4 ชุมชน ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง คลองโบราณ จำนวน 1 แห่ง รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทาง ส่วนใหญ่ยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลงไป 1 แห่ง โดยมีรายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 2.3-1** ส่วนตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบันแสดงดัง**รูปที่ 2.3-1** สำหรับสภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน แสดงดัง**รูปที่ 2.3-2**

ตารางที่ 2.3-1
การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว

พื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบัน	สรุปพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5 แห่ง ได้แก่ ● วัดกร่าง ● คลองยายหอม ● หมู่ 1 บ้านท้ายดง ● หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ ● หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้	6 แห่ง ได้แก่ ● วัดกร่าง ● คลองยายหอม ● หมู่ 1 บ้านท้ายดง ● หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ ● หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ ● หมู่ 1 บ้านเชียงรากน้อย	มีพื้นที่อ่อนไหว เพิ่มขึ้น 1 แห่ง ได้แก่ ● สถานประกอบการ ในพื้นที่หมู่ 1 บ้านเชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งอยู่ในระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง 500 เมตร	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นสถานประกอบการ ซึ่งอยู่ภายในชุมชนเดิมที่มีการก่อตั้งมาก่อนปี พ.ศ. 2564 และไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถป้องกันผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวที่เพิ่มขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการฯ เพิ่มเติม



รูปที่ 2.3-1 ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบัน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 2.3-2 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

บทที่ 3
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

บทที่ 3
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด มีจุดเริ่มต้นที่ กม.73+800 บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และสิ้นสุดที่ กม.75+700 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 45/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2566 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบ ระบุให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) อยู่ระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

3.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกณฑ์การประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการฯ แสดงดัง**ตารางที่ 3.1-1** ถึง **ตารางที่ 3.1-3**

ตารางที่ 3.1-1
เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่หน้าที่ของกรมทางหลวง

ตารางที่ 3.1-2
เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ

เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิผล	■	มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิผล	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติ หรือยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

1) หากมาตรการกำหนดความถี่ในการดำเนินการ จะต้องมีการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนด

2) หากมาตรการกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติมากกว่า 1 อย่าง ในมาตรการข้อเดียวกัน จะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน

ตารางที่ 3.1-3
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ

เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพ	■	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ไม่มีประสิทธิภาพ	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่สามารถช่วยลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจัยที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	☒	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

3.2 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 45/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2566 ตามลำดับ สำหรับผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2.1
การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน / มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 45/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 อย่างครั่งครัด	●	กรมทางหลวงได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	ไม่มี	■	■	-
2. ให้ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้	●	กรมทางหลวงได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	ไม่มี	■	■	-
3. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา 49 และมาตรา 51/6 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ต่อไป	●	กรมทางหลวง มีการนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาให้ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◘	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

3.3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ต้องปฏิบัติตามในระยะก่อสร้างมีทั้งสิ้น **25 ปัจจัย รวม 192 มาตรการ**

ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** มีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้าง ที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดัง**ตารางที่ 3.3-1** ส่วนผลการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 3.3-2**

ตารางที่ 3.3-1
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	มาตรการทั่วไป	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	5	146
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	14
ไม่ได้ปฏิบัติ	-	1
ไม่สามารถประเมินผลได้	1	24
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-
รวม	**7**	**185**
	192	

สำหรับการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3.3.3** ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดัง**ตารางที่ 3.3.4**

ตารางที่ 3.3-2
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

ลำดับ	มาตรการ	การปฏิบัติตามมาตรการ (บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด)					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับโครงการ	รวม
มาตรการทั่วไป		5	1	-	1	-	**7**
มาตรการปัจจัยสิ่งแวดล้อม							
1	ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	4	-	-	-	-	**4**
2	ทรัพยากรดิน	10	-	-	5	-	**15**
3	น้ำผิวดิน	10	1	-	2	-	**13**
4	อากาศและบรรยากาศ	6	1	-	-	-	**7**
5	เสียง	3	1	-	2	-	**6**
6	ความสั่นสะเทือน	5	-	-	1	-	**6**
7	ระบบนิเวศน้ำ	2	-	-	-	-	**2**
8	ระบบนิเวศบก	1	1	-	-	-	**2**
9	สัตว์ในระบบนิเวศ	4	-	-	2	-	**6**
10	พืชในระบบนิเวศ	1	2	-	-	-	**3**
11	สิ่งมีชีวิตหายาก	1	-	-	-	-	**1**
12	การคมนาคมขนส่ง	26	1	-	4	-	**31**
13	สาธารณูปโภค	7	-	-	1	-	**8**
14	การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	7	-	-	1	-	**8**
15	เศรษฐกิจและสังคม	11	-	-	-	-	**11**
16	การสาธารณสุข	9	3	-	1	-	**13**
17	อาชีวอนามัย	11	1	-	1	-	**13**
18	การแบ่งแยก	3	-	-	-	-	**3**
19	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	6	1	-	-	-	**7**
20	ความปลอดภัยในสังคม	3	-	-	1	-	**4**
21	สุขาภิบาล	9	-	-	1	-	**10**
22	ผู้ใช้ทาง	1	1	-	-	-	**2**
23	ประวัติศาสตร์ โบราณคดี โบราณสถาน และศาสนา	4	1	-	2	-	**7**
24	สุนทรีภาพ	2	-	1	-	-	**3**
รวม		**150**	**15**	**1**	**26**	**-**	**192**

ตารางที่ 3.3.3
สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ

ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มีประสิทธิผล	ไม่มีประสิทธิผล	ประเมินประสิทธิผลไม่ได้	รวม	มีประสิทธิภาพ	ไม่มีประสิทธิภาพ	ประเมินประสิทธิภาพไม่ได้	รวม
มาตรการทั่วไป		5	1	1	**7**	5	-	2	**7**
มาตรการปัจจัยสิ่งแวดล้อม									
1	ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	4	-	-	**4**	4	-	-	**4**
2	ทรัพยากรดิน	10	-	5	**15**	10	-	5	**15**
3	น้ำผิวดิน	10	1	2	**13**	10	-	3	**13**
4	อากาศและบรรยากาศ	6	1	-	**7**	6	-	1	**7**
5	เสียง	3	1	2	**6**	3	-	3	**6**
6	ความสั่นสะเทือน	5	-	1	**6**	5	-	1	**6**
7	ระบบนิเวศน้ำ	2	-	-	**2**	2	-	-	**2**
8	ระบบนิเวศบก	1	1	-	**2**	1	-	1	**2**
9	สัตว์ในระบบนิเวศ	4	-	2	**6**	4	-	2	**6**
10	พืชในระบบนิเวศ	1	2	-	**3**	1	-	2	**3**
11	สิ่งมีชีวิตหายาก	1	-	-	**1**	1	-	-	**1**
12	การคมนาคมขนส่ง	26	1	4	**31**	26	-	5	**31**
13	สาธารณูปโภค	7	-	1	**8**	7	-	1	**8**
14	การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	7	-	1	**8**	7	-	1	**8**
15	เศรษฐกิจและสังคม	11	-	-	**11**	11	-	-	**11**
16	การสาธารณสุข	9	3	1	**13**	9	-	4	**13**
17	อาชีวอนามัย	11	1	1	**13**	11	-	2	**13**
18	การแบ่งแยก	3	-	-	**3**	3	-	-	**3**
19	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	6	1	-	**7**	6	-	1	**7**
20	ความปลอดภัยในสังคม	3	-	1	**4**	3	-	1	**4**

ตารางที่ 3.3.3
สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ (ต่อ)

ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มีประสิทธิผล	ไม่มีประสิทธิผล	ประเมินประสิทธิผลไม่ได้	รวม	มีประสิทธิภาพ	ไม่มีประสิทธิภาพ	ประเมินประสิทธิภาพไม่ได้	รวม
21	สุขาภิบาล	9	-	1	**10**	9	-	1	**10**
22	ผู้ใช้ทาง	1	1	-	**2**	1	-	1	**2**
23	ประวัติศาสตร์ โบราณคดี โบราณสถาน และศาสนา	4	1	2	**7**	4	-	3	**7**
24	สุนทรีภาพ	2	1	-	**3**	2	-	1	**3**
รวม		**150**	**16**	**26**	**192**	**150**	**0**	**42**	**192**

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	1. มาตรการและแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้องปฏิบัติ 1.1) กรมทางหลวงจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	●	กรมทางหลวง ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	ไม่มี	■	■	-
	1.2) กรมทางหลวงจะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	●	กรมทางหลวง มีการควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.3) กรมทางหลวง ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	⭘	กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ. 14/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน แต่ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	กรมทางหลวงได้จัดให้มีคณะกรรมการกำกับการศึกษาการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ภายในกรมทางหลวง ซึ่งมีความเพียงพอสำหรับกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สัญญาจ้างเลขที่ สผ.14/2567

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.4) กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือนทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ.14/2567 ลงวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2567 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน โดยครั้งล่าสุดได้นำเสนอรายงานฯ ฉบับ ระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 ต่อ สผ. เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	 สำเนาหนังสือนำส่งรายงานฯ สผ.
	2. ในกรณีที่กรมทางหลวง (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างออกไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินการโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการ ดังนี้	⊗	โครงการฯ ไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ 2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการ ดังนี้						

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.2.1) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย						-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◉ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.2.2. กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย						-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวง (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	จากการตรวจสอบพบว่า กรมทางหลวงได้รับการร้องเรียนต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และได้ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียน ดังนี้ (1) ตำแหน่งทางขึ้น-ลง Stair Tower กีดขวางทางเข้า-ออก บ้านท่าทราย ซึ่งโครงการได้ขยับตำแหน่ง Stair Tower ไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอีกประมาณ 8 เมตร จากเดิม กม.74+489.244 เป็น กม.74+497.596 และหมุนฐานบันไดให้หันไปทางริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (2) ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อโบราณสถานภายในวัดกร่าง โดยโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบความเสียหาย และชดเชยความเสียหายให้กับทางวัด รวมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบของเสาเข็มจากเดิมใช้เสาเข็มตอกขนาด 0.4x0.4 เมตร เป็นเข็มเจาะขนาด 0.8 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (3) รูปแบบของ Stair Tower มีขนาดและความสูงบดบังทัศนียภาพของวัดกร่าง ซึ่งโครงการได้มีการแก้ไขปรับขนาดความสูงของ Stair Tower จาก 33.0 เมตร ลดลงเหลือ 28.0 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ ซึ่งกรมทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบทุก 6 เดือน โดยครั้งล่าสุดได้นำเสนอรายงานฯ ฉบับ ระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 ต่อ สผ. เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	รายละเอียดเอกสารร้องเรียนแสดงดัง**ภาคผนวก ง-1**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวง ได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการเพื่อทำหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการและรวบรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ รวมทั้งได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง และข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่าน องค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ และองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ ซึ่งเป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบดูแลพื้นที่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	-
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาหยุดกิจกรรมการก่อสร้างเพื่อตรวจสอบโครงสร้างของโครงการ ซึ่งหากพบว่ามีความเสียหายให้ดำเนินการแก้ไขโครงสร้างของโครงการที่ได้รับความเสียหายโดยเร็วที่สุด	●	จากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งแรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบในประเทศไทย โครงการฯ จึงได้ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างสะพานหลังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว พบว่าโครงสร้างสะพานไม่ได้รับความเสียหาย	ไม่มี	■	■	รายละเอียดผลการตรวจสอบโครงสร้างสะพานจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว แสดงดัง**ภาคผนวก ง-2**
	2. ออกแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ โดยทำตามคู่มือการออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหว ซึ่งเป็นไปตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.2559	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (ต่อ)	3. ออกแบบให้ดำเนินการตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564 และออกแบบให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การออกแบบและคำนวณโครงสร้างอาคาร เพื่อต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	4. ออกแบบตามมาตรฐานการออกแบบโครงสร้างสะพานและการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ออกแบบโครงสร้างสะพานและการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ออกแบบโดยใช้มาตรฐาน AASHTO LRFD Bridge Design Specification ,7TH Edition, 2014	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามมาตรฐานระดับสากล	ไม่มี	■	■	-
2. ทรัพยากรดิน	1. กรมทางหลวงต้องกำกับดูแล และควบคุมงานก่อสร้างของผู้รับเหมาก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน ได้แก่ งานเปิดหน้าดิน เตรียมพื้นที่ งานควบคุมป้องกันผิวหน้าดิน การบดอัดปรับความลาดเอียง และงานดิน เป็นต้น ให้เป็นไปตามแบบก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินกิจกรรมงานดินตามรูปแบบก่อสร้างที่กำหนดไว้ และได้ดำเนินกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	 กม.74+000

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	2. ติดตั้งแผ่นเหล็กพืด (Steel sheet pile) บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน จากการก่อสร้างตอม่อริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา	●	ในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างตอม่อฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมตลิ่ง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ติดตั้ง Sheet Pile ตามที่มาตรการกำหนด จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างตอม่อฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมตลิ่งแล้วเสร็จทั้ง 2 ฝั่ง ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 Sheet Pile ตอม่อริมตลิ่ง  ตอม่อริมตลิ่ง จ.ปทุมธานี
	3. ในกรณีที่ฝนตกหนักให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ทันทีที่มีฝนตกหนัก	ไม่มี	■	■	-
	4. กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ หากผู้รับเหมาก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขุดดิน ต้องกำหนดขอบเขตหรือระยะอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดิน และการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งต้องมีการบูรณะ และดูแลตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมภายหลังการก่อสร้างเสร็จทันที	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งธงราวเพื่อแสดงขอบเขตกิจกรรมก่อสร้างอย่างชัดเจน โดยมีระยะห่างจากริมตลิ่ง 5 เมตร และดำเนินการบดอัดดินบริเวณริมตลิ่งให้แน่น ภายหลังการปรับถมทันที รวมทั้งไม่พบการชะล้างของดินลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งกิจกรรมการขุดดินบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 ธงราวริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	5. บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เส้นทางการขนส่ง หรือที่จอดรถ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุม ต้องทำการบดอัดดินให้แน่นเพื่อลดปัญหาการชะล้างหน้าดิน	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการบดอัดดินบริเวณเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างในพื้นที่โครงการ บริเวณที่ก่อสร้างแล้วเสร็จให้แน่น และจากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	ไม่มี	■	■	 กม.75+000
	6. การนำดินเข้ามาในพื้นที่ต้องรีบดำเนินการบดอัดให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างของดิน	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการบดอัดดินให้แน่นทันทีหลังมีการถมดิน เพื่อป้องกันการชะล้างของดิน	ไม่มี	■	■	 กม.74+100 (ทล.3901)
	7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	ไม่มี	■	■	 การทำความสะอาดผิวจราจร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	8. นำดินที่เกิดจากดินขุดฐานราก จำนวน 8,890 ลูกบาศก์เมตร มาใช้ในการถมปรับระดับบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง โดยไม่เหลือไปทิ้งนอกพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้นำดินขุดจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากไปเก็บกองไว้ชั่วคราวที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และนำมาถมปรับระดับบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง	ไม่มี	■	■	  การขุดดินและถมปรับระดับบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  พื้นที่กองดินชั่วคราว

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	9. หลีกเลี่ยงการจอดรถที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดินเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอสฟัลติกคอนกรีตลงสู่ดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ยังไม่มีกิจกรรมงานลาดยางบนผิวถนน	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	10. หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ก่อนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	■	■	 การตรวจสอบเครื่องจักร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	11. ในกรณีที่มีสารละลายโพลิเมอร์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้งผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสูบกลับไปในถังเก็บที่แข็งแรงและนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นต่อไป	⊗	โครงการฯ มีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนต์ เนื่องจากเบนโทไนต์มีความสามารถในการพยุงหลุมเจาะได้ดีกว่า Polymer โดยให้โครงการฯ ปฏิบัติตามแผนการจัดการสารละลายเบนโทไนต์ ตาม**ข้อเสนอแนะ 5.2.1** ดังนี้ 1) สารละลายเบนโทไนต์ที่เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง จะสูบกลับเข้าไปในถังเก็บสารละลาย และนำมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นที่เหลือต่อไป 2) สำรองสารละลายเบนโทไนต์ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง ไม่เกิน 2,000 ลบ.ม. 3) กำหนดสารละลายเบนโทไนต์ให้เพียงพอต่อการใช้งานในแต่ละครั้ง 4) แยกเก็บกองดินที่ปนสารละลายเบนโทไนต์ และดินที่ไม่ปนออกจากกัน 5) พื้นที่เก็บกองดินอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร พร้อมทั้งมีรางระบายน้ำรอบพื้นที่และมีบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำฝนที่ชะล้างกองดิน และนำน้ำจากบ่อพักน้ำกลับมาฉีดพรมกองดินปนโดยไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการ 6) คนงานที่ปฏิบัติงานที่อาจมีความจำเป็นต้องสัมผัสสารละลายเบนโทไนต์ มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือยาง เพื่อความปลอดภัย และป้องกันการสัมผัสสารละลายเบนโทไนต์โดยตรง จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ได้ดำเนินการขุดเจาะฐานรากตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และตอม่อเชิงลาดสะพานแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ซึ่งในปัจจุบันไม่มีการใช้สารละลายเบนโทไนต์แล้ว	เนื่องจากโครงสร้างฐานรากของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นหลุมเจาะสี่เหลี่ยม ซึ่งเป็นหลุมเจาะขนาดใหญ่ จึงมีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนต์ ซึ่งมีความสามารถในการพยุงหลุมเจาะได้ดีกว่า Polymer ในการพยุงหลุมเจาะเสาตอม่อ	☒ โครงการฯ มีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนต์ เนื่องจากเบนโทไนต์ มีความสามารถในการพยุงหลุมเจาะได้ดีกว่า Polymer จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	  ถังเก็บสารละลายเบนโทไนต์ในช่วงที่ผ่านมา  ตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
	12. ในกรณีที่ต้องกำจัดสารละลายโพลิเมอร์ ส่วนที่เหลือคิดเป็นร้อยละ 15 ของเสาเข็มต้นสุดท้ายในกลุ่มตอม่อนั้น ให้นำไปฝังกลบในเขตทางหลวง	⊗					
	13. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายโพลิเมอร์ให้เพียงพอกับการใช้งาน เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายในพื้นที่มากเกินความจำเป็น	⊗					

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	14. ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากช่วงทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยวิธีการเร่งการทรุดตัวของชั้นดิน (Preloading) โดยออกแบบให้คันดินถมมีความสูง 3.0 เมตร ระยะเวลา 9 เดือน เพื่อให้มีการทรุดตัวรวมให้มากที่สุด (Total Settlement) และคงเหลือการทรุดตัวน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการเร่งการทรุดตัวของชั้นดิน (Preloading) โดยออกแบบให้คันดินถมมีความสูง 3.0 เมตร ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 รวมระยะเวลา 9 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างกิจกรรมผิวทาง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 กม.75+500 (ทล.3902) ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	15. ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างทางกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ดำเนินการติดตั้ง Concrete Slope Protection เพื่อป้องกันการกัดเซาะแนวตลิ่ง	⊗	มีการปรับขอบเขตการดำเนินงานก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ไปอยู่รวมกับขอบเขตการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว-บางปะอิน ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างในปี พ.ศ.2569 แล้ว	เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว-บางปะอิน จะต้องมีการรื้อถอนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมออก เพื่อก่อสร้างสะพานใหม่บนทางหลวงหมายเลข 9 จึงมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ หากดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection ในโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ อาจจำเป็นต้องรื้อถอนออกเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 9 ดังนั้น เพื่อลดความซ้ำซ้อนของงานก่อสร้าง และเพื่อการบริหารงบประมาณที่เหมาะสม กรมทางหลวงจึงพิจารณาชะลอการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ไปรวมกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	รายละเอียดดังภาคผนวก ช

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน	1. การเจาะเสาเข็มลงไปในน้ำด้วยปั่นจั่น จะต้องมีการวางปลอกเหล็กชั่วคราว เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน	●	ในขณะดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในระยะที่ผ่าน ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการวางปลอกเหล็ก (Casing) ในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็ม ซึ่งได้ดำเนินการขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ (1) ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร (2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (3) หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าความขุ่นระหว่าง 6.1-6.6 NTU และปริมาณของแข็งทั้งหมดระหว่าง 222-226 มก./ล. ตามลำดับซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้น การวางปลอกเหล็ก เพื่อเจาะเสาเข็ม สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินท้องน้ำได้ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ข้อ 4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน**	ไม่มี	■	■	 ปลอกเหล็ก (Casing) ในช่วงที่ผ่านมา
	2. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดถือวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASHTO รวมทั้งให้คำนึงถึงระดับความสูงของช่องลอดสะพานข้างเคียงทั้งที่อยู่เหนือน้ำและท้ายน้ำ	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบโครงสร้างตอม่อเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) และป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน (ต่อ)	3. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กำหนดให้มี sheet pile ในแหล่งน้ำล้อมรอบพื้นที่ในการก่อสร้างฐานรากและจัดให้มีม่านดักตะกอนก่อนดำเนินการตอกเสาเข็มและก่อสร้างฐานราก ป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนบริเวณตอม่อ	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้วิธีการกดปลอกเหล็ก (Casing) เพื่อเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานราก โครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แทนการติดตั้ง sheet pile ช่วยป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มได้ รวมทั้งได้ดำเนินการติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน ซึ่งกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568	การวางปลอกเหล็ก (Casing) ไม่จำเป็นต้องรื้อถอนหลังกิจกรรมก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน ส่วนการติดตั้ง sheet pile เมื่อมีการรื้อหลังกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ อาจเกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดินได้ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงเลือกใช้วิธีการวางปลอกเหล็กแทนการติดตั้ง sheet pile และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ (1) ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร (2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (3) หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าความขุ่นระหว่าง 6.1-6.6 NTU และปริมาณของแข็งทั้งหมดระหว่าง 222-226 มก./ล. ตามลำดับซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้น การวางปลอกเหล็ก เพื่อเจาะเสาเข็ม สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินท้องน้ำได้ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ข้อ 4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน**	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในส่วนของมาตรการทดแทนที่ได้ดำเนินการกดปลอกเหล็ก (Casing) สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ	 ตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  ปลอกเหล็ก (Casing) ในช่วงที่ผ่านมา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน (ต่อ)	4. จัดให้ม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของการทำเข็มเจาะลงไปในท้องน้ำ ก่อนดำเนินการตอกเสาเข็มการตอกเสาเข็มและก่อสร้างฐานราก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ปัจจุบันกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อม่านดักตะกอน (Silt Curtain) ออกจากแม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่มี	■	■	 ม่านดักตะกอน
	5. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำ และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในฤดูฝน เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีผลกระทบต่ำที่สุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุดเพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้มากที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบ และแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 โดยในระยะที่ผ่านมาได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ทันทีที่มีฝนตกหนัก และกระแสน้ำไหลแรง	ไม่มี	■	■	 กิจกรรมก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา
	6. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ออกแบบให้เสาตอม่อ อยู่ในแนวเดียวกับเสาตอม่อเดิม ทำให้ลดจำนวนของเสาตอม่อที่จะกีดขวางการไหลของน้ำอันจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และวางคร่อมช่วงเสา 3 ช่วงของสะพานเดิมเพื่อลดผลกระทบต่อการเดินเรือ	●	ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ได้ใช้รูปแบบเสาตอม่อตามที่มาตรการกำหนด รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**	ไม่มี	■	■	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แสดงไว้ใน**บทที่ 2**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน (ต่อ)	7. ในช่วงดำเนินการขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกรองรับเศษมวลดินจากการดำเนินงานก่อสร้าง ลำเลียงออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดินที่กำหนดไว้ โดยการวางกองดินให้ห่างจากลำน้ำและทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายลงไปกีดขวางการไหลของน้ำ	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการเตรียมรถบรรทุกมวลดินเพื่อนำดินที่ขุดออกจากงานขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพานไปเก็บกองไว้ชั่วคราวภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ก่อนนำไปปรับถมใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร ไว้ โดยดำเนินการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 พื้นที่กองดินชั่วคราว
	8. ให้กรมทางหลวงดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบดูแลแหล่งน้ำ ได้แก่ กรมชลประทาน และกรมเจ้าท่า ก่อนดำเนินการก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)	●	โครงการฯ ได้ดำเนินการขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ต่อกรมเจ้าท่า และได้รับอนุญาตเมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง **ภาคผนวก ค-1**
	9. ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ต้องติดตั้งตาข่ายใต้สะพานคลองยายหอม (กม.74+276) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุจากการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ โดยวัสดุที่ใช้เป็น ตาข่ายกันฝุ่น (Raschel Net) HDPE สีเขียวมีความเหนียวและทนทานวัสดุเป็น PE Raschel net เพิ่มสารป้องกันไฟลาม โดยมีความถี่ของตาข่ายมากกว่า 10,000 ตา ต่อ 1 ตารางเมตร สามารถรองรับน้ำหนักได้ 200 กรัม ต่อ 1 ตารางเมตร	●	- สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) มีการติดตาข่ายใต้โครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จากการตรวจสอบพบว่า ไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ - สะพานคลองยายหอม (กม.74+276) จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำของสะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ด้าน ทล.3901 แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ส่วนด้าน ทล.3902 ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 โดยในระยะที่ผ่านมาไม่มีการติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำขนาดเล็ก และจากการตรวจสอบในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาได้ดำเนินการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำทันที	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)  สะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ทล.3902

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน (ต่อ)	10. เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จต้องรื้อกองสิ่งก่อสร้างต่างๆ ออกให้หมด และกองให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อลำเลียงออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดิน/จุดทิ้งดินที่กำหนดไว้ต่อไป รวมทั้งต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 แม่น้ำเจ้าพระยา
	11. หากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุให้ดำเนินการขุดลอกทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบตะกอนและเศษวัสดุก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนคลองยายหอมช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำ ไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างทันที จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 คลองยายหอม
	12. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวหรือเทียบเท่า ซึ่งประกอบด้วย ถังเกรอะขนาดความจุ 4 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 8 ใบ (ขนาดรองรับ 30 คน/ถัง) และถังกรองไร้อากาศขนาดความจุ 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 4 ใบ (ขนาดรองรับ 50 คน/ถัง) หรือระบบบำบัดน้ำเสียที่มีขนาดเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ จากที่พักคนงาน และสำนักงานโครงการให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณที่ พักเจ้าหน้าที่ กรมทางหลวง และหัวหน้างานผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 16 ถัง ขนาดความจุ 1,600 ลิตร สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องพัก 32 ห้อง สำหรับบริเวณที่พักคนงานมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาดความจุ 1,600 ลิตร จำนวน 8 ถัง ซึ่งเพียงพอกับน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมบริเวณพักคนงาน และสำนักงานโครงการ	ไม่มี	■	■	 ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. น้ำผิวดิน (ต่อ)	13. ออกแบบให้มีบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) เพื่อชะลอความเร็วของน้ำบริเวณจุดสุดท้ายก่อนต่อท่อปล่อยน้ำทิ้งลงสู่แม่น้ำ	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงได้ออกแบบให้มีบ่อพัก (Manhole W/Flap Gate) เพื่อชะลอความเร็วของน้ำบริเวณจุดสุดท้ายก่อนต่อท่อปล่อยน้ำทิ้งลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามที่มาตรการกำหนดไว้	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**
4. อากาศและบรรยากาศ	1. การเปิดพื้นที่ก่อสร้างต้องดำเนินการเปิดพื้นที่ให้น้อยที่สุด และต้องดำเนินการบดอัดดินให้เรียบร้อยก่อนเปิดพื้นที่ส่วนอื่นๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในบรรยากาศ	●	ในระยะที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น และได้ดำเนินกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	 กม.73+900
	2. บริเวณที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างใกล้กับพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องทำการฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในกรณีที่ก่อสร้างแล้วเป็นช่วงที่มีสภาพอากาศปิด และเป็นช่วงลมสงบ (ประมาณเดือนธันวาคม-เดือนกุมภาพันธ์) ให้เพิ่มความถี่ในการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง/วัน และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ. 2569 พบว่า บริเวณวัดกร่าง มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน **ข้อ 4.2.2 คุณภาพอากาศ**	ไม่มี	■	■	 รถฉีดพรมน้ำ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	3. ผู้รับเหมาต้องดูแลรักษาเครื่องยนต์ เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการปล่อยเขม่า ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอ-นอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณวัดกร่าง มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอ-นอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ข้อ 4.2.2 คุณภาพอากาศ**	ไม่มี	■	■	 การซ่อมบำรุงเครื่องจักร
	4. จำกัดความเร็วในการวิ่งของรถบรรทุกไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของเศษวัสดุหรือฝุ่นละอองขณะขนส่ง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ถมดิน และบริเวณชุมชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	5. รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ต้องมีผ้าใบคลุมส่วนกระบะบรรทุกวัสดุอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการตกหล่นของเศษวัสดุที่บรรทุกนั้น	⭘	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง แต่ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง	เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทาง 1-2 กิโลเมตร ประกอบกับผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวัน รวมทั้งไม่พบการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง เมื่อพิจารณาผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณวัดกร่างระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมีข้อเสนอแนะให้บรรทุกมวลดินให้มีความสูงต่ำกว่าขอบของกระบะไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุ จึงไม่จำเป็นต้องมีการปิดคลุมกระบะบรรทุกจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 รถขนส่งดิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	6. ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกรถขนส่งทุกคัน	ไม่มี	■	■	 แผ่นกันฝุ่นที่ล้อรถบรรทุก
	7. ในกรณีที่มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ให้ผู้รับเหมาตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	●	มีการร้องขอจากชุมชนในพื้นที่ก่อสร้างให้มีการฉีดพรมน้ำเพิ่มขึ้นจาก 4 ครั้ง/วัน เป็น 5 ครั้ง/วัน ในช่วงที่มีสภาพอากาศแห้งและลมแรง (พฤศจิกายน ถึง กุมภาพันธ์) เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 รถฉีดพรมน้ำ
5. เสียง	1. กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูงในช่วงเวลากลางวัน 8.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	2. กำหนดให้ผู้รับเหมาฯ จัดเตรียมพนักงานเพื่อควบคุม ดูแลบำรุงรักษา หรือตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	■	■	 การตรวจสอบเครื่องจักร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	3. ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้าง สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า 1 สัปดาห์ ก่อนดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้เตรียมตัวล่วงหน้า	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนต่างๆ และมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างต่อเนื่อง	ไม่มี	■	■	-
	4. กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำแพงกันเสียงในช่วงก่อสร้างเลือกใช้เหล็ก (steel),24 ga ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง โดยมีความสูง 2.5 เมตร บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ยาว 324 เมตร หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ และวัดกร่าง ยาว 695 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเมื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้ว จะส่งผลให้ระดับเสียงจากกิจกรรมก่อสร้างลดลงและไม่เกินค่ามาตรฐาน ทั้งนี้ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงจะต้องเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนยังสามารถเข้า-ออกได้ตามเดิม และจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบให้ติดตั้งบริเวณหน้าบ้านได้	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รื้อถอน Metal Sheet บน Concrete Barrier ความสูงรวม 2.5 เมตร ออกตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568	เนื่องจากการติดตั้ง Metal Sheet ดังกล่าวทำให้กีดขวางการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดกร่าง และหมู่ 1 บ้านท้ายดง ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นการตรวจวัดภายหลังจากที่ได้มีการรื้อถอน Metal Sheet บน Concrete Barrier และในช่วงดังกล่าวยังคงมีกิจกรรมก่อสร้างได้แก่ การตอกเสาเข็มเชิงลาดสะพาน และก่อสร้างระบบระบายน้ำจุดกลับรถใต้สะพาน พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 ผ้าใบ บน Concrete Barrier

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	☐ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	☐ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	5. กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง โดยเลือกใช้วัสดุเป็นอะคริลิกใส สูง 2.5 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการบริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ยาว 217.29 เมตร หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ ยาว 280.02 เมตร และวัดกร่าง ยาว 528.22 เมตร โดยอะคริลิกใสสามารถลดผลกระทบต่อทัศนียภาพของชุมชน โดยติดตั้งที่บริเวณทางหลัก ซึ่งเมื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงแล้ว จะส่งผลให้ระดับเสียงจากการจราจรมีค่าลดลงและไม่เกินค่ามาตรฐาน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังกล่าว	ไม่มี	☒ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	6. ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงรบกวน ให้ผู้รับเหมาตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	⊗	การดำเนินการโครงการในปัจจุบันยังไม่มีข้อร้องเรียนเรื่องเสียงรบกวน จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◉ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. ความสั่นสะเทือน	1. จำกัดความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. รวมทั้งมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.
	2. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	■	■	 การตรวจสอบเครื่องจักร
	3. หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรขนาดใหญ่ ไว้ที่ศูนย์เครื่องจักรกล 345 ของบริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ บริเวณ กม.1+000 ของทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 23 กิโลเมตร โดยมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	■	■	 ศูนย์เครื่องจักรกล 345 บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	4. หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในช่วงเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน โดยดำเนินการในช่วงเวลากลางวันตั้งแต่ 08.00-17.00 น.	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	5. บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวหน้าถนนอย่างสม่ำเสมอ ในกรณีความสั่นสะเทือนสูงจนเกินมาตรฐาน จะต้องมีการขุดร่องสำหรับแนวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดลงสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ จากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางการขนส่งวัสดุชำรุดเสียหาย และจากผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีค่าสูงกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ข้อ 4.2.3 ความสั่นสะเทือน** จึงยังไม่จำเป็นต้องมีการขุดร่องสำหรับแนวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดลงสู่จุดรับ	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สภาพผิวจราจรเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง
	6. ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้ผู้รับเหมาตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	●	การดำเนินการโครงการในระยะที่ผ่านมาพบว่า ได้รับการร้องเรียนจากวัดกร่าง เนื่องจากได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออาคารภายในวัดกร่างชำรุดหาย โดยโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบความเสียหาย และชดเชยความเสียหายให้กับทางวัด รวมทั้งปรับปรุงรูปแบบเสาเข็มสำหรับงานก่อสร้าง Stair Tower จากเสาเข็มตอกขนาด 0.4x0.4 เมตร เป็นเข็มเจาะขนาด 0.8 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	ไม่มี	■	■	รายละเอียดเอกสารร้องเรียน แสดงดัง**ภาคผนวก ง-1**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ระบบนิเวศน้ำ	1. ปฏิบัติตามมาตรการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	●	โครงการฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินครบถ้วน	ไม่มี	■	■	
	2. ในช่วงดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกรองรับเศษมวลดินจากการดำเนินงานก่อสร้าง ลำเลียงออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดินที่กำหนดไว้ เพื่อมิให้เกิดการชะล้างลงสู่คลองยายหอมที่อยู่ใกล้เคียง	●	ในระยะที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการเตรียมรถบรรทุกมวลดิน เพื่อนำดินที่ขุดออกจากงานขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพานไปเก็บกองไว้ชั่วคราวภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ก่อนนำไปปรับถมใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร ไว้ โดยดำเนินการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 พื้นที่กองดินชั่วคราว
8. ระบบนิเวศบก	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุด และเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องทำการหมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ และแผ้วถางพรรณพืชเฉพาะในเขตทางที่กำหนดไว้ 80 เมตร เท่านั้น รวมทั้งแสดงแนวเขตที่ดำเนินงานอย่างชัดเจน ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566	ไม่มี	■	■	 การแผ้วถางพรรณพืช
	2. ในช่วงก่อนเริ่มการตัดฟันแผ้วถางพื้นที่เพื่อนำไม้ออกจากเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานแจ้งให้ศูนย์ป่าไม้ปทุมธานีและศูนย์ป่าไม้พระนครศรีอยุธยาให้ทราบถึงการทำไม้และเคลื่อนย้ายไม้ที่ไม่ใช้ไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	◐	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 18 ชนิด รวม 97 ต้น อาทิ ราชพฤกษ์ สะเดา ทองอุไร และทรงบาดาล เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป โครงการฯ จึงไม่ได้มีการประสานงานกับศูนย์ป่าไม้ในพื้นที่ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางตามที่มาตรการกำหนด อย่างไรก็ตามโครงการฯ ได้ประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งไปยังศูนย์ป่าไม้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางแล้วเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-3**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. สัตว์ในระบบนิเวศ	1. ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช ระหว่างการปรับระดับพื้นที่ และตลอดระยะเวลาการปรับปรุงก่อสร้างถนน หากพบสัตว์ป่า ต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่ดังกล่าวอย่างปลอดภัย หรือด้วยการช่วยเหลือหากพบว่ามีความจำเป็นและดีกว่าปล่อยให้สัตว์ป่าเคลื่อนย้ายออกไปเอง แล้วนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง หรือประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช ให้นำไปปล่อย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2566 ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569) ยังไม่พบสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	2. กำหนดข้อห้ามมิให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่เป็นอาหารที่นิยมบริโภคในกลุ่มผู้นิยมอาหารป่า	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด	ไม่มี	■	■	 ป้ายห้ามล่าสัตว์ป่า

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	3. บริเวณที่ถนนไม่ได้ยกระดับและตัดผ่านเส้นทางน้ำหลากในพื้นที่ราบระหว่างฤดูฝน กำหนดให้มีการวางท่อระบายน้ำลอดใต้ถนนเพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่สองข้างถนนในระยะดำเนินการเป็นไปตามปกติเพื่อป้องกันมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่สองข้างถนน เนื่องจากถนนปิดกั้นการระบายน้ำ และเป็นแนวเชื่อมต่อให้สัตว์ป่าได้ใช้ในการเคลื่อนย้ายระหว่างถิ่นที่อยู่อาศัยที่ถูกแบ่งแยกโดยเส้นทางคมนาคม ดังนี้ งานออกแบบท่อลอดถนนชนิดกลม จำนวน 3 แห่ง - กม.73+915.000 ท่อลอดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 1 แถว ความยาว 80 เมตร - กม.74+421.800 ท่อลอดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 1 แถว ความยาว 80 เมตร - กม.75+556.900 ท่อลอดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 2 แถว ความยาว 86 เมตร	●	มีการปรับปรุง และคงท่อลอดกลมเดิม จำนวน 3 แห่ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**
	4. ควบคุมผลกระทบจากตะกอนดินและทรายจากพื้นที่ก่อสร้างลงแหล่งน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ป่าที่อาศัยในพื้นที่แหล่งน้ำ โดยกำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด	●	โครงการฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-
	5. วางแผนและกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานตลอดจนควบคุมให้การก่อสร้างถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่องและใช้เวลาน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างตามขั้นตอน และแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	6. ก่อนที่โครงการจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ปลูกพืชในบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินระหว่างการก่อสร้าง โดยเลือกปลูกพรรณไม้ท้องถิ่นโตเร็วหรือชนิดพันธุ์ดั้งเดิมในบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งชนิดพันธุ์ที่เป็นพืชอาหารสัตว์ เพื่อฟื้นฟูระบบนิเวศตามธรรมชาติ รวมทั้งเป็นการคืนแหล่งอาหารให้สัตว์ป่า โดยเฉพาะชนิดพันธุ์ที่เป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่ากลุ่มนก	⊗	โครงการฯ มีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปรับปรุงพื้นที่เต็มเขตทาง โดยไม่เหลือพื้นที่สำหรับการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถปลูกพรรณไม้ท้องถิ่นได้	ไม่มี	☒ เนื่องจากไม่สามารถปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
10. พืชในระบบนิเวศ	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชโดยดำเนินการเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุดและเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องทำการหมายแนวเขตทางที่ก่อสร้างให้เด่นชัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ และแผ้วถางพรรณพืช เฉพาะในเขตทางที่กำหนดไว้ 80 เมตร เท่านั้น รวมทั้งมีการแสดงแนวเขตพื้นที่อย่างชัดเจน ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566	ไม่มี	■	■	 การแผ้วถางพรรณพืช
	2. ในช่วงก่อนเริ่มการตัดฟันแผ้วทางพื้นที่เพื่อนำไม้ออกเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานแจ้งให้ศูนย์ป่าไม้ปทุมธานีทราบถึงการทำไม้และเคลื่อนย้ายไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	◐	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 18 ชนิด รวม 97 ต้น อาทิ ราชพฤกษ์ สะเดา ทองอุไร และทรงบาดาล เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป โครงการฯ จึงไม่ได้มีการประสานงานกับศูนย์ป่าไม้ในพื้นที่ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางตามที่มาตรการกำหนด อย่างไรก็ตามโครงการฯ ได้ประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งไปยังศูนย์ป่าไม้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางแล้วเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-3**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	3. ปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด	⭘	โครงการฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านระบบนิเวศไม่ครบถ้วน เนื่องจากไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ในเรื่องการประสานงานกับศูนย์ป่าไม้ในพื้นที่เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางตามที่มาตรการกำหนด	โครงการฯ ได้ประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งไปยังศูนย์ป่าไม้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทาง แล้วเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-3**
11. สิ่งมีชีวิตหายาก	1. ปฏิบัติตามมาตรการด้านสัตว์ป่าในระบบนิเวศในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 คือ ห้ามมิให้ผู้ใดล่าสัตว์ป่าสงวนหรือสัตว์ป่าคุ้มครอง ห้ามมิให้ผู้ใดเก็บ ทำอันตรายหรือมีไว้ในครอบครองซึ่งรังของสัตว์ป่าสงวน เว้นแต่เป็นกรณีของผู้ที่มีสัตว์ป่าสงวนไว้ในครอบครองโดยถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้	●	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสัตว์ป่าในระบบนิเวศครบถ้วน รวมทั้งผู้รับเหมามีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้างล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมทั้งไม่ให้ค้าขายสัตว์ป่า	ไม่มี	■	■	-
12. การคมนาคมขนส่ง	**การคมนาคมขนส่งทางบก** 1. จัดเตรียมพื้นที่จอดรถ พื้นที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์และจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างในสำนักงานควบคุมงานและที่พักคนงาน เพื่อมิให้กีดขวางการจราจรของผู้ที่สัญจรในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่จอดรถยนต์ เครื่องจักร และพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างไว้บริเวณสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน เท่านั้น	ไม่มี	■	■	 พื้นที่จอดรถยนต์

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

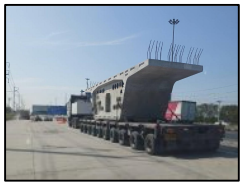
ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	2. ควบคุมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ขับรถอย่างระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้เหมาะสมกับขนาดรถ และเป็นไปตามกฎหมาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 การอบรมพนักงาน
	3. การจอดเครื่องจักรหลังเลิกงานในแต่ละวัน จะต้องหาที่จอดที่เหมาะสมในเขตทาง หากจำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้จอดชิดเขตทางหรือขอบไหล่ทางมากที่สุดและมีไฟส่องสว่างหรือไฟกระพริบ ณ บริเวณที่จอดพร้อมทั้งให้มีเครื่องหมายนำทาง เช่น กรวยหรือหลักนำทางติดแถบสะท้อนแสง เป็นต้น ก่อนถึงบริเวณที่จอดประมาณ 100 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถ และพื้นที่วางเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถ หรือวางเครื่องจักรอุปกรณ์ ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็น ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	■	■	 การจอดพักเครื่องจักรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง
	4. หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า (07.00-09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00-18.00 น.) จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน และมีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	5. กำหนดให้ดำเนินการขนส่งชิ้นส่วนคาน โดยจะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่งคันละ 1 ชิ้น โดยจะขนส่งคราวละหลายๆ ชิ้น ซึ่งต้องมีการจัดเป็นขบวนรถขนส่งชิ้นส่วนคาน และต้องจัดให้มีรถนำขบวนทั้งหัวขบวนและท้ายขบวน และเพื่อไม่ให้กระทบต่อการจราจรให้ขนส่งช่วงกลางคืนเวลา 21.00-04.00 น.	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่งชิ้นส่วนคาน คันละ 1 ชิ้น ในช่วงกลางคืนระหว่างเวลา 00.00-04.00 น. ซึ่งได้จัดขบวนรถบรรทุกเป็นไปตามที่มาตรการกำหนด และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการจราจรในช่วงเวลาขนส่ง	ไม่มี	■	■	 รถบรรทุกขนส่ง Segmental Box Girder
	6. การขนส่ง Segmental Box Girder จะทำให้ช่องจราจรลดลง 1 ช่อง จราจรการขนส่ง Segmental Box Girder เสนอให้ดำเนินการขนส่งในช่องจราจรซ้ายที่สุดและให้มีรถนำบริเวณหัวขบวนและท้ายขบวน เพื่อให้การจราจรอื่นเห็นได้ชัดเจน และบริเวณท้ายขบวนให้ติดตั้งไฟแดงแสดงลูกศรสีส้มหันออกด้านขวาของขบวน เพื่อให้รถที่ตามขบวนมาเปลี่ยนไปใช้ช่องจราจรขวาทดแทนช่องจราจรซ้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการขนส่ง Segmental Box Girder จากโรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพาน บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่ บริเวณ ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางมาถึงพื้นที่โครงการประมาณ 30 กิโลเมตร และได้จัดขบวนรถบรรทุกเป็นไปตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 โรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพาน
	7. จัดทำป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า-ออก และไฟกระพริบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 100 เมตร และ 50 เมตร ก่อนเข้าถึงเขตการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งสัญญาณเตือนประกอบด้วยแผงกั้น กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจรแขวนสูง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดทำป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า-ออกก่อนเข้าถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ในระยะ 100 เมตร และ 50 เมตร ทั้งทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 รวมทั้งติดตั้งแผงกั้นพร้อมไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้ใช้ทางสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	ไม่มี	■	■	 ทล.3902 ป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า-ออก

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	8. การขนส่งอุปกรณ์ต่างๆ โดยเฉพาะอิฐ หิน ปูน ทราย ต้องจัดให้มีผ้าใบคลุมมิดชิดเพื่อป้องกันวัสดุร่วงหล่นและฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองกรณีที่มีการร่วงหล่นของเศษหินและดินจากการขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบให้ดำเนินการเก็บกวาดให้สะอาดเรียบร้อย และระบุเบอร์โทรศัพท์/LINE ID ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ชัดเจนในกรณีมีเศษวัสดุตกหล่นบนถนน สามารถติดต่อกับผู้รับเหมาโดยตรงให้เข้าแก้ไขปัญหาได้ทันที	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง แต่ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบ เศษหินและดินร่วงหล่นจากการขนส่ง รวมทั้งมีการติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับเหมาบริเวณกระจกหน้ารถ ประตูรถ หรือกระบะท้ายรถบรรทุก	เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทาง 1-2 กิโลเมตร ประกอบกับผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวัน รวมทั้งไม่พบ เศษหินและดินร่วงหล่นจากการขนส่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะในการบรรทุกมวลดินให้มีความสูงต่ำกว่าขอบของกระบะไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุ	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับเหมา
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ หรือติดประกาศรวมทั้งป้ายเตือนให้กับผู้ใช้ถนนและประชาชนทราบล่วงหน้า 15 วัน เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ทั้งสถานที่ ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงาน รวมทั้งวัน-เวลา ที่จะมีการขนส่งวัสดุหรือเครื่องจักรขนาดใหญ่ผ่าน เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว หรือใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในเวลากลางคืน	●	โครงการฯ มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนดไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้หลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การเลี่ยงเส้นทาง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	10. ก่อนเริ่มงานก่อสร้างจะต้องประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานี รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ตำรวจจราจรและหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อหาข้อสรุปในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หรือผู้ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างจะได้ทราบถึงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างอย่างทั่วถึง	●	โครงการฯ มีการประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานีกับและตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นระยะๆ ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ถนนเชื่อมต่อชุมชนบ้านต้นสะตือ
	11. กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับโครงข่ายถนนเดิมให้ชัดเจนโดยการวางกรวยหรือแผงคอนกรีต เพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากการจราจรผ่านบริเวณนั้น อย่างเหมาะสม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการใช้ Concrete Barrier และ วางกรวยเพื่อกำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนวเส้นทางที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	 ถนนเชื่อมต่อชุมชนบ้านท้ายดง
	12. ห้ามจอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางการสัญจรของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบพบว่า จุดจอดพักเครื่องจักร และบริเวณวางกองวัสดุก่อสร้างไม่กีดขวางการจราจรเข้า-ออก ของชุมชน	ไม่มี	■	■	 การจอดพักเครื่องจักรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	13. จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกชั่วคราวของพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก
	14. จัดให้มีการติดตั้งแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่างเหมาะสมและเพียงพอในพื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นเดิม จุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อความปลอดภัยในเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทางที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและไฟส่องสว่าง
	15. ควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างรวมทั้งรถขนส่งคนงานก่อสร้างตามกฎหมายที่กำหนดโดยเฉพาะทางร่วม ทางแยก และบริเวณชุมชน โดยให้ใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบนทางหลวง และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงที่วิ่งผ่านชุมชนและกวดขันพนักงานขับรถของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและขับขี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ทั้งทางร่วม ทางแยก รวมไปถึงบนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	16. ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันมิให้เส้นทางชำรุดเสียหายต่อเส้นทางคมนาคมที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด ก่อนดำเนินการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	17. ในกรณีที่ผิวจราจรชำรุดเสียหายจากกิจกรรมของโครงการต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านจราจร	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอ จากการตรวจสอบไม่พบผิวจราจรชำรุดเสียหายจากกิจกรรมของโครงการ จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	18. ผู้ขับขี่รถบรรทุกขนส่งชิ้นส่วนและวัสดุก่อสร้างเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละวันต้องมีการสื่อสารระหว่างกันเรื่องช่วงเวลาในการเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในการรอขนถ่ายวัสดุในพื้นที่ก่อสร้าง หลายๆ คันพร้อมกัน รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่คอยโบกให้สัญญาณเตือนว่ามีรถบรรทุกกำลังเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกชั่วคราวของพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	19. ติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ 2 แห่ง คือที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และแขวงทางหลวงปทุมธานี	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณสำนักงานโครงการฯ และแขวงทางหลวงปทุมธานี เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ทาง	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการฯ
	20. กรณีได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคมนาคมจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาจะต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้าง และรีบดำเนินการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการรับเรื่องร้องเรียน	●	โครงการฯ ได้รับการร้องเรียนจากผู้ประกอบการท่าทราย เนื่องจากตำแหน่งของ Stair Tower กีดขวางทางเข้า-ออกท่าทราย (**ภาคผนวก ง-1**) ซึ่งโครงการฯ ได้ขยับตำแหน่ง Stair Tower ไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอีกประมาณ 8 เมตร จากเดิม กม.74+489.244 เป็น กม.74+497.596 และปรับตำแหน่งบันไดให้หันไปทางริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งได้มีการนำรูปแบบดังกล่าวไปหารือกับผู้ร้องเรียน ซึ่งผู้ร้องเรียนได้ให้ความยินยอมต่อการปรับปรุงรูปแบบดังกล่าวแล้ว	ไม่มี	■	■	-
	21. บันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีผลจากการก่อสร้าง เช่น รถขนส่งอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการกองวัสดุก่อสร้างหรือการก่อสร้างอื่นๆ กีดขวางการจราจร รวมทั้งบันทึกสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง การแก้ไขปัญหาทั้งบนแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการและเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรายงานต่อนายช่างผู้รับผิดชอบโครงการเป็นประจำทุกเดือนตลอดช่วงเวลาก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการบันทึกสถิติการเกิดอุบัติที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบที่ผ่านมา พบว่า ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2566 ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2569) เกิดอุบัติเหตุรวม 27 ครั้ง ซึ่งไม่ได้มีผลจากการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit Report) เป็นประจำทุกเดือน เพื่อรายงานผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง	ไม่มี	■	■	 Road Safety Audit Report

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	22. หลังจากการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว วัสดุทุกชิ้นที่ใช้ในการก่อสร้างจะต้องถูกขนออกไปจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 3901 ทางหลวงหมายเลข 3902 และทางหลวงหมายเลข 9 เพื่อให้ถนนมีสภาพสะอาดเรียบร้อยตามมาตรฐานกรมทางหลวงเช่นเดียวกับเมื่อก่อนเริ่มงาน	⊗	ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่โครงการ	ไม่มี	☒ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	23. ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นขณะขนย้ายดินและวัสดุก่อสร้าง บริเวณทางหลวงหมายเลข 3901 ทางหลวงหมายเลข 3902 และทางหลวงหมายเลข 9 เพื่อไม่ให้เศษดินร่วงหล่นบนถนน ทำให้กีดขวางเส้นทางจราจร และทำให้ถนนสะอาดน่ามอง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	ไม่มี	■	■	 การทำความสะอาดผิวจราจร
	24. การจัดให้มีทางเบี่ยงให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มก่อสร้างพร้อมจัดให้มีป้ายหรือสัญญาณเตือนที่ได้มาตรฐาน เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้าง เส้นทางอย่างเด่นชัด ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน เช่น สัญลักษณ์แสดงพื้นที่ก่อสร้างด้วยไฟส่องสว่าง สัญญาณเตือนอันตราย เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้เห็นชัดเจน จะได้เกิดความระมัดระวังอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	■	■	 สัญญาณไฟกระพริบ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	25. บริเวณทางกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง ดำเนินการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อป้องกันยานพาหนะตกน้ำ และดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างใต้สะพาน (Soffit Lighting Lantern) จำนวน 4 ดวง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณทางกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.ปทุมธานี อยู่ระหว่างการติดตั้ง Concrete Barrier ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนบริเวณทางกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา ยังไม่มีการติดตั้ง Concrete Barrier ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีการติดตั้ง Concrete Barrier แบบชั่วคราว เพื่อป้องกันยานพาหนะตกน้ำ ซึ่งการติดตั้ง Concrete Barrier ยังไม่แล้วเสร็จทั้ง 2 ฝั่ง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างใต้สะพาน	ไม่มี	☒ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (จ.ปทุมธานี)  ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (จ.พระนครศรีอยุธยา)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	26. จัดทำแผนการจัดจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีขั้นตอนดังนี้ (1) ช่วงก่อสร้างทางขนานปลายสะพานเจ้าพระยา (กม.73+800-กม.74+040 และ กม.75+130-กม.75+700) มีขั้นตอนดังนี้ สภาพปัจจุบันของถนนกาญจนาภิเษกมีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ทำการก่อสร้างทางขนานปลายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902) ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยยังคงให้รถสัญจรบนถนนกาญจนาภิเษกได้ตามปกติทิศทางละ 2 ช่องจราจร (2) ช่วงก่อสร้างถนนกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+040-กม.74+446 และ กม.74+804-กม.75+130) มีขั้นตอนดังนี้ สภาพปัจจุบันของถนนกาญจนาภิเษกมีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) และมีทางกลับรถใต้สะพาน ทำการถมทรายเพื่อก่อสร้างคันทาง แล้วทำผิวจราจรเพื่อเป็นทางเบี่ยงชั่วคราว ติดตั้ง CONCRETE BARRIER TYPE I พร้อมไฟกระพริบทุกระยะ 20 เมตร และไฟราวทุกระยะ 20 เมตร แล้วจึงปิดการจราจรของทางกลับรถใต้สะพาน ให้รถไปใช้ทางเบี่ยง ยังคงให้สัญจรบนถนนกาญจนาภิเษกได้ตามปกติ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (3) ช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+929.244-กม.74+943.224) มีขั้นตอนดังนี้ ทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902) ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยให้รถสัญจรบนถนนกาญจนาภิเษก (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ได้ตามปกติทิศทางละ 2 ช่องจราจร	●	โครงการฯ ได้จัดผังจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 ช่วงก่อสร้างทางขนานปลายสะพานเจ้าพระยา  ช่วงก่อสร้างถนนกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  ช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	**การคมนาคมขนส่งทางน้ำ** 1. ประสานงานกับกรมเจ้าท่า เพื่อแจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงานเพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่สัญจรไป-มา รวมทั้งแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงหรือใช้แม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง	●	โครงการฯ ได้มีการประสานงานกับกรมเจ้าท่า และผู้นำชุมชน แจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงาน เพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่สัญจรไป-มา ระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่มี	■	■	-
	2. อบรมพนักงานขับเรือขนวัสดุก่อสร้างและวัสดุเหลือใช้ขึ้นสู่ฝั่งให้ใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการอบรมพนักงานที่ปฏิบัติงานในแม่น้ำเจ้าพระยาให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง	ไม่มี	■	■	 การอบรมพนักงาน
	3. กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	4. รื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาที่สร้างขึ้นระหว่างการก่อสร้างทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	⊗	ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวออกจากแม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่มี	☒ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	5. จัดทำแผนการจัดจราจรทางน้ำระหว่างก่อสร้างบริเวณทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีขั้นตอนดังนี้ การจัดจราจรทางน้ำช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+929.224-กม.74+943.244) มีขั้นตอนดังนี้ - ทำการวางทุ่นกันแนว ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.60 เมตร ความยาว 1.20 เมตร สีส้ม วัสดุผลิตจาก Polyethylene (PE) ยึดโยงกันเป็นสายมีระยะห่างของทุ่น 4.00 เมตร การยึดโยงทุ่นจะใช้วิธีการทิ้งสมอหรือแท่งคอนกรีต ขนาดความกว้าง 1 เมตร ความยาว 1 เมตร ความสูง 1 เมตร ใต้ท้องน้ำและยึดโยงด้วยโว่เหล็กชุบสังกะสีขนาด 16 มิลลิเมตร ให้มีความยาวถึงผิวน้ำ - ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ส่องบริเวณเสาตอม่อสะพานและคานสะพานเพื่อให้เรือที่สัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยามองเห็นชัดเจน - ดำเนินการติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพานทุกฐานราก - ดำเนินการทำเครื่องหมายบนสิ่งกีดขวาง ได้แก่ การทาสี (Marking) บนตอม่อสะพาน และติดตั้งเครื่องหมายแสดงความสูงของช่องลอดจากระดับน้ำถึงท้องน้ำคานสะพาน	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีแผนการจัดจราจรทางน้ำ และติดตั้งสิ่งอำนวยความปลอดภัยระหว่างก่อสร้างบริเวณทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งโครงการฯ ได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมที่แนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า ดัง**ภาคผนวก ค-1**	ไม่มี	■	■	 ทุ่นกันแนว  ไฟฟ้าส่องสว่าง  Fender ยาง การทาสี บนตอม่อสะพานแสดงความสูงช่องลอดและไฟสัญญาณจราจรทางน้ำ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. สาธารณูปโภค	1. ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดปทุมธานี การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบางปะอิน และบริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน เพื่อจัดทำแผนการรื้อย้ายเสาไฟฟ้า และสายสื่อสาร โดยแจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ได้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน	●	โครงการฯ ได้มีการประสานงานกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคกลาง) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และบริษัทสื่อสารโทรคมนาคม ต่างๆ เพื่อวางแผนงานในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ร่วมกัน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า ก่อนเริ่มมีกิจกรรมรื้อย้าย ปัจจุบันได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคแล้วเสร็จทั้งหมดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-4**
	2. ให้ผู้ควบคุมงานหรือผู้ดำเนินการ จัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดทำแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ร่วมกับกรมทางหลวง ก่อนหารื้อร่วมกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค ปัจจุบันได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคแล้วเสร็จทั้งหมดในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568	ไม่มี	■	■	-
	3. ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนด้านสาธารณูปโภค ต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ไม่พบว่ามีการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่าได้รับผลกระทบจากงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◉ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. สาธารณูปโภค (ต่อ)	4. กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียดและตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย พร้อมระบุช่วงเวลาของการรื้อย้ายเพื่อให้หน่วยงานนั้นๆ เตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการเพื่อให้ช่วงเวลาการเกิดผลกระทบสั้นที่สุด รวมทั้งการทดสอบการใช้งานได้ดีดังเดิม	●	โครงการฯ ได้มีหารือร่วมกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคกลาง) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และบริษัทสื่อสารโทรคมนาคม ต่างๆ เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างต่างๆ และกำหนดตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนน้อยที่สุด	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-4**
	5. ระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภค ควรดำเนินการระหว่างช่วงเวลา 00.00-04.00 น. เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนหรือดำเนินการในช่วงวันหยุดราชการ ทั้งนี้ต้องมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ (เช่น แผ่นพับ ป้ายประกาศในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้าย เป็นต้น) เพื่อให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แล้วเสร็จทั้งหมด ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 โดยการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ในระยะที่ผ่านมาได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการรื้อย้าย	ไม่มี	■	■	-
	6. ระยะเวลาในการตัดต่อสายไฟเข้าสู่ตำแหน่งใหม่ ควรดำเนินการในช่วงเวลา 10.00-15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีปริมาณการใช้ไฟน้อยที่สุด ในแต่ละวัน เพื่อรบกวนการใช้ไฟฟ้าของชุมชนให้น้อยที่สุด	●	การรื้อย้ายระบบไฟฟ้า ดำเนินการโดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคกลาง) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ตัดต่อสายไฟเข้าสู่ตำแหน่งใหม่ตามช่วงเวลาที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 การตัดต่อสายไฟ
	7. ให้หน่วยงานที่เป็นเจ้าของระบบสาธารณูปโภค รื้อย้ายให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง และต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ จะดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ ซึ่งได้ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคแล้วเสร็จก่อนที่จะเริ่มมีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณนั้น ปัจจุบันได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคแล้วเสร็จทั้งหมดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. สาธารณูปโภค (ต่อ)	8. เมื่อทำการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องเก็บกวาดเศษดิน/หิน และเศษวัสดุต่างๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดิน/หิน และเศษวัสดุต่างๆ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ปัจจุบันได้ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ แล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	-
14. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	1. การวางระบบระบายน้ำของโครงการควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งเพื่อป้องกันการชะล้างดินและเศษวัสดุก่อสร้างลงทางระบายน้ำ ซึ่งส่งผลให้กีดขวางการไหลของน้ำได้ หรือหากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีฝนตกหนัก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีกิจกรรมการก่อสร้างระบบระบายน้ำทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ แต่ได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้าง ทันทีที่มีฝนตกหนัก	ไม่มี	■	■	 การวางระบบระบายน้ำใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
	2. ห้ามเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น กองดิน หิน และทราย ขวางทางระบายน้ำตามธรรมชาติในปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ส่วนใหญ่ได้จัดพื้นที่เก็บกองดิน / หิน และเศษวัสดุก่อสร้าง ไว้อย่างเป็นระเบียบที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง กรณีมีความจำเป็นต้องกองในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จะกองเท่าที่จำเป็น และห่างจากทางระบายน้ำตามธรรมชาติมากกว่า 150 เมตร	ไม่มี	■	■	 กองดิน สำหรับบดอัดพื้นถนน
	3. อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้างหากโครงการฯ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรีบนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบ เพื่อรอการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เป็นการไม่ให้กีดขวางทางไหลของน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่เก็บเศษวัสดุก่อสร้างไว้อย่างเป็นระเบียบที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบ ไม่พบ เศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางไหลของน้ำ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	4. จัดให้มีคนงานตรวจตราและเก็บวัสดุต่างๆ จากการก่อสร้างออกจากทางระบายน้ำเป็นประจำ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจตราและเก็บเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากรางหรือท่อระบายน้ำ จากการตรวจสอบ ไม่พบเศษวัสดุกีดขวางการระบายน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาการระบายน้ำ	ไม่มี	■	■	 คลองยายหอม
	5. หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำให้ทำการขุดลอกทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบตะกอนและเศษวัสดุก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนคลองยายหอมช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำ ไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างทันที จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	⊠ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊠ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 แม่น้ำเจ้าพระยา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

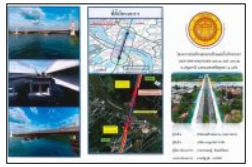
ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	6. ช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) และท่อลอดบริเวณคลองยายหอม (กม.74+227.800) และคลองชลประทาน (กม.74+337.700) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายบริเวณแหล่งน้ำดังกล่าวเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต โดยใช้วัสดุตาข่ายเซฟตี้ (Safety Net) โดยเป็นตาข่ายทำจาก HDPE สีเขียวมีความเหนียวและทนทาน ซึ่งสามารถป้องกันเศษเหล็กคอนกรีตได้	●	- สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) มีการติดตาข่ายใต้โครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ - สะพานคลองยายหอม (กม.74+276) จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำของสะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ด้าน ทล.3901 แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ส่วนด้าน ทล.3902 ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 โดยในระยะที่ผ่านมาไม่มีการติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำขนาดเล็ก และจากการตรวจสอบในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาได้ดำเนินการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำทันที	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)  สะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ทล.3902
	7. ในช่วงดำเนินการขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพานผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกรอรับเศษมวลดินจากการดำเนินงานก่อสร้าง ลำเลียงออกจากพื้นที่ทันทีโดยการนำมาถมบริเวณพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเตรียมรถบรรทุกมวลดิน เพื่อนำดินที่ขุดออกจากงานขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพานไปเก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้างเพียงชั่วคราว เพื่อรอนำไปปรับถมในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	■	■	 พื้นที่กองดินชั่วคราว

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	8. มีการออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวขวางของถนนระดับดิน ได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำ ดังนี้ (1) งานออกแบบท่อลอดถนนชนิดกลมขนาด 1.20 เมตร จำนวน 3 แห่ง - กม.73+915.000 จำนวน 1 แถว ความยาว 80 เมตร - กม.74+421.800 จำนวน 1 แถว ความยาว 80 เมตร - กม.75+556.900 จำนวน 2 แถว ความยาว 86 เมตร (2) งานออกแบบท่อลอดถนนชนิดเหลี่ยม จำนวน 2 แห่ง - กม.74+227.800 คลองยายหอม ขนาดกว้าง 3.00 เมตร ความสูง 2.70 เมตร จำนวน 3 แถว ความยาว 84 เมตร (ต่อความยาวท่อเหลี่ยมเดิม) - กม.74+337.700 คลองชลประทาน ขนาดความกว้าง 2.40 เมตร ความสูง 2.40 เมตร จำนวน 1 แถว ความยาว 80 เมตร	●	มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**
15. เศรษฐกิจและสังคม	1. ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	■	■	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	2. ประชาสัมพันธ์โดยการแจ้งหรือติดประกาศให้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ทั้งสถานที่ ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงานเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว และไปมาหาสู่กันได้อย่างไม่มีอุปสรรค	●	โครงการฯ มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	3. ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า 7 วัน ในกรณีที่มีการปิดช่องทางสัญจรหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อการสัญจรปกติ และต้องติดป้ายชี้แจงด้วย	●	โครงการฯ มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้หลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง พร้อมประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงช่องจราจร ผ่านช่องทาง Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	  การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง Facebook
	4. ให้มีตู้รับเรื่องเรียนที่เกิดจากโครงการไว้ที่ด้านหน้าสำนักงานโครงการแขวงทางหลวงปทุมธานี โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ Line และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณสำนักงานโครงการฯ และบริเวณแขวงทางหลวงปทุมธานี เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ทาง	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการฯ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	5. หากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้าง จะต้องดำเนินการตรวจสอบและเร่งแก้ไขติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนภายใน 15 วัน และสามารถร้องเรียนหรือตอบกลับประชาชนผ่านทางเบอร์โทรศัพท์ หรือ LINE ID เพื่อความสะดวก และสามารถเร่งแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแก่ประชาชนได้ทันที	●	โครงการฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน รวมทั้งมีการตอบกลับ ให้รู้ร้องเรียนทราบ โดยที่ผ่านมามีเรื่องร้องเรียน ดังนี้ (1) ตำแหน่งทางขึ้น-ลง Stair Tower กีดขวางทางเข้า-ออกบ้านท่าทราย ซึ่งโครงการได้ขยับตำแหน่ง Stair Tower ไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอีกประมาณ 8 เมตร จากเดิม กม.74+489.244 เป็น กม.74+497.596 และปรับตำแหน่งบันไดให้หันไปทางริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (2) ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อโบราณสถานภายในวัดกร่าง โดยโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบความเสียหาย และชดเชยความเสียหายให้กับทางวัด รวมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบของเสาเข็มจากเดิมใช้เสาเข็มตอก ขนาด 0.4x0.4 เมตร เป็นเข็มเจาะขนาด 0.8 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (3) รูปแบบของ Stair Tower มีขนาดและความสูงบดบังทัศนียภาพของวัดกร่าง ซึ่งโครงการได้มีการแก้ไขปรับขนาดตามสูงของ Stair Tower จาก 33.0 เมตร ลดลงเหลือ 28.0 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	ไม่มี	■	■	เอกสารเรื่องร้องเรียน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-1**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรกเพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงานและการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนงานชุมชน	●	คนงานก่อสร้างของโครงการฯ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้บริเวณหน้าบ้านพักคนงานก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	■	■	 ป้ายรับสมัครงานเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง
	7. ผู้รับผิดชอบต้องควบคุมดูแลมิให้อุปกรณ์เศษวัสดุก่อสร้างไปกีดขวางเส้นทางสัญจร ทางเข้า-ออกของพื้นที่ชุมชน หรือจัดให้มีทางเข้า-ออกอย่างชัดเจน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งแสดงตำแหน่งพื้นที่เข้า-ออกโดยใช้กรวยอย่างชัดเจน และจากการตรวจสอบ พบว่า การวางกองวัสดุก่อสร้างไม่กีดขวางการจราจรเข้า-ออก ของชุมชน	ไม่มี	■	■	 พื้นที่เข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง
	8. ผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการจะต้องเข้มงวดกวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการออกกฎระเบียบภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจในการอยู่ร่วมกันระหว่างคนงานก่อสร้างกับชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยการดำเนินงานที่ผ่านมา ไม่พบว่ามีคนงานก่อสร้างก่อความเดือดร้อนกับประชาชนในชุมชน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	9. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการจะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชนหรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน	ไม่มี	■	■	
	10. จัดวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้ในกรณีที่ต้องมีการปิดทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่วางเครื่องจักรภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ประชาชนและผู้ใช้ทางไปมาหาสู่ได้เช่นเดิม	ไม่มี	■	■	  ทางเบี่ยงเข้าสู่ชุมชน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	11. ต้องจัดให้มีทางลอดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเท้าชิดเขตทาง ได้มีการออกแบบ โดยความสูงช่องลอด 5.50 เมตร เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้งานสะดวกและมีความปลอดภัย จำนวน 2 แห่ง **(1) ช่วงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+040 - กม.74+446** ระยะทาง 0.406 กิโลเมตร จะแบ่งเป็น 2 รูปแบบคือ ช่วง กม.74+040 - กม.74+350 (ถนนชลประทาน) เป็นถนนคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจรจัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าด้านชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร ช่วง กม.74+350 (ถนนชลประทาน) - กม.74+446 เป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบสวนทาง (Two Way) เพื่อให้รถจากถนนคลองชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง บ้านท้ายเกาะ (ซ้ายทาง) และวัดกร่าง (ขวาทาง) สามารถวิ่งลอดใต้สะพานเชื่อมถึงกันได้ ความกว้างผิวทางรวม 8.00 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร และมีทางเท้าชิดเขตทางกว้าง 1.00 เมตร **(2) บริเวณ กม.74+804 - กม.75+130** ระยะทาง 0.326 กิโลเมตร เป็นคอนกรีตขนาด 1 ช่องจราจร จัดการเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) ความกว้างผิวทางรวม 6.50 เมตร ประกอบด้วยความกว้างช่องจราจร 5.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีทางลอดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเท้าชิดเขตทาง โดยมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	กม.74+040 - กม.74+350 (ถนนชลประทาน)  74+350 (ถนนชลประทาน) – กม.74+446  กม.74+804 - กม.75+130 

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด	⊙	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียงบางส่วน แต่มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านสาธารณสุขของชุมชน	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด	⊙	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัยบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านสาธารณสุขของชุมชน	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาล สำหรับคนที่ทำการก่อสร้างในพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านความเพียงพอของการให้บริการของหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับคนงานที่เจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 อุปกรณ์ปฐมพยาบาล
	4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด เช่น ตรวจสุขภาพพนักงาน คนงานก่อสร้าง และพนักงานก่อนเข้าปฏิบัติงาน รวมถึงตรวจสุขภาพพนักงานประจำทุกปี เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบด้านสาธารณสุขต่อประชาชนในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจสุขภาพคนงานก่อสร้าง ก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน และได้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อสร้างครั้งล่าสุดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ที่ผ่านมา	ไม่มี	■	■	 การตรวจสุขภาพคนงานก่อสร้าง
	5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด เช่น การจัดเตรียมถังรองรับขยะ การจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียรูปแบบชั่วคราวหรือเท่าเทียบ จัดให้มีห้องส้วมให้เพียงพอต่ออัตราส่วนคนงาน เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ใบ และมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาดความจุ 1,600 ลิตร บริเวณที่พักคนงาน จำนวน 4 ถัง ซึ่งเพียงพอกับกิจกรรมต่างๆ บริเวณพักคนงาน	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า และหลีกเลี่ยงการพูดคุยตลอดเวลาการทำงานเพื่อลดการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างสวมใส่หน้ากากผ้า ขณะปฏิบัติงานร่วมกับคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	7. เมื่อมีอาการไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก และสูญเสียการได้กลิ่น ต้องรีบแจ้งหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) หรือนายจ้างโดยเร็วเพื่อรับการรักษาต่อไปประสานกับสถานีบริการทางสาธารณสุขที่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางกระบือ และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายเกาะ ในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำชับคนงานก่อสร้างให้รีบแจ้งเมื่อมีอาการป่วยต่างๆ โดยเร็ว และให้หยุดปฏิบัติงานเพื่อทำการรักษา พร้อมทั้งประสานกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย ที่อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง 300 เมตร ในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน	ไม่มี	■	■	-
	8. ในกรณีที่มีสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อขอให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข อย่างเคร่งครัด	⊗	การดำเนินงานที่ผ่านมา ไม่พบโรคระบาดภายในพื้นที่โครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	9. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมการขนส่ง/ขนย้ายให้มีการปิดคลุมส่วนบรรทุกที่มิดชิดเพื่อป้องกันไม่ให้มีวัสดุร่วงหล่นตามถนน อันเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง แต่ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง	เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทาง 1-2 กิโลเมตร ประกอบกับผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดผิวจราจร เป็นประจำทุกวัน รวมทั้งมีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะให้บรรทุกมวลดินให้มีความสูงต่ำกว่าขอบของกระบะไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่จำเป็นต้องมีการปิดคลุมกระบะบรรทุกจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง และจากการตรวจสอบไม่พบเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นจนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะต่างๆ ที่สัญจรบนแนวเส้นทาง	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 รถขนส่งดิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	10. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า/ออก และไฟกระพริบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 100 เมตร และ 50 เมตร ก่อนเข้าถึงเขตการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งสัญญาณเตือนประกอบด้วยแผงกั้น กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจร เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดทำป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า-ออก ก่อนเข้าถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ในระยะ 100 เมตร และ 50 เมตร ทั้งทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 รวมทั้งติดตั้งแผงกั้น พร้อมไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้ใช้ทางเห็นอย่างชัดเจน	ไม่มี	■	■	 ทล.3902 ป้ายเตือนรถบรรทุกเข้า-ออก
	11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดระบบจราจรระหว่างการก่อสร้าง ทล.3901 ทล.3902 และ ทล.9 เพื่อให้การจราจรสัญจรไปมาได้สะดวกและป้องกันอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดระบบจราจรระหว่างการก่อสร้าง บริเวณทางหลวงหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902 และจากการตรวจสอบ ไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 กม.73+800
	12. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดขอบเขตพื้นที่ต้องปิดกั้นให้เหมาะสม และจัดให้มีการติดตั้งรั้วกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมทางหลวง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	 ผ้าใบ บน Concrete Barrier

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. การสาธารณสุข (ต่อ)	13. ผู้รับเหมาต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนด้านล่าง และป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งตาข่ายบนโครงสร้างสะพานช่วงที่ข้ามผ่านทางเชื่อมต่อชุมชน และเส้นทางหลัก ตามที่มาตรการกำหนด จากการตรวจสอบ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานช่วงที่ข้ามผ่านทางเชื่อมต่อชุมชน และเส้นทางหลักได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568	ไม่มี	■	■	 โครงสร้างสะพาน ฝั่ง จ.ปทุมธานี  โครงสร้างสะพาน ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา
17. อาชีวอนามัย	1. ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรับรองวัสดุ พ.ศ. 2564 ประกาศกรมสวัสดิการและการคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2564 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติงานก่อสร้างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. อาชีวอนามัย (ต่อ)	2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และการควบคุมฝุ่นอย่างเคร่งครัด	⭘	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และการควบคุมฝุ่นบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และการควบคุมฝุ่น ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านอาชีวอนามัยของคนงานก่อสร้าง	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	3. จัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดูแลและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้อง เหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบบำรุงรักษาเครื่องจักรต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่า เครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างรู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	■	■	 การอบรมพนักงาน
	4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสมและเป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกระทรวงมหาดไทย กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ.2554	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติงานก่อสร้างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	☐ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	☐ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. อาชีวอนามัย (ต่อ)	5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ (วิศวกรโครงการ) ดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด	●	โครงการฯ มีวิศวกรโครงการควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติงานก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	ไม่มี	■	■	 วิศวกรโครงการและเจ้าหน้าที่ จป.
	6. จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย และความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	
	7. จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน และควบคุมให้พนักงานที่ปฏิบัติงานใช้อุปกรณ์ เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งมีการควบคุมให้ผู้ที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้างมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม	ไม่มี	■	■	 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
	8. กำหนดให้คนงานก่อสร้างที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ต้องใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย แว่นตา หน้ากาก และปลั๊กอุดหู (Ear Plug) อย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. อาชีวอนามัย (ต่อ)	9. กำหนดให้สับเปลี่ยนคนงานที่ทำงานบริเวณที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล(เอ) โดยให้ทำงานได้วันละไม่เกิน 8 ชม.	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น รวมทั้งไม่พบกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	10. กำหนดให้คนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานภายในบริเวณที่มีเสียงดังเป็นระยะเวลานานติดต่อกัน 8-10 ชม. ต้องสวมใส่เครื่องอุดหู (Ear Plug)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดเตรียมที่อุดหู (Ear Plug) ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง	ไม่มี	■	■	-
	11. ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวต้องสวมหมวกนิรภัย และทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง รวมทั้งจัดทำรั้วกั้น หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการติดตั้งป้ายเตือนความปลอดภัย บน Concrete Barrier ที่ติดตั้งไว้เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการควบคุมให้ผู้ที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้างมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม	ไม่มี	■	■	 ป้ายเตือนความปลอดภัย บน Concrete Barrier

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. อาชีวอนามัย (ต่อ)	12. แจ้งพนักงานและคนงานทุกคนในเรื่องการรักษาความสะอาด และให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและรณรงค์เรื่องการรักษาความสะอาดในบริเวณพื้นที่คนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ควบคุมให้คนงานก่อสร้างรักษาความสะอาดโดยการติดตั้งถังรองรับขยะมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
	13. กำหนดให้จัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในสำนักงานโครงการ กรณีมีอุบัติเหตุขั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะต้องรีบดำเนินการส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางกระบือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายเกาะ ในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน และถ้าเกิดอุบัติเหตุรุนแรงและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลรับไม่ได้ส่งต่อไปยังโรงพยาบาลสามโคก	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คนงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อให้ไปรับการรักษาพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย ซึ่งอยู่ห่างเพียง 300 เมตร หากเกิดอุบัติเหตุรุนแรงจะส่งต่อให้ไปรับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลสามโคก ซึ่งมีระยะห่างจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการประมาณ 6 กิโลเมตร	ไม่มี	■	■	 ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ
18. การแบ่งแยก	1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	โครงการฯ มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดงานก่อสร้าง โดยระบุ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. การแบ่งแยก (ต่อ)	2. ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนเดิมในปัจจุบัน รวมทั้ง รูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชน	●	โครงการฯ มีการประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือและท้ายเกาะ ในการจัดทำแผนการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่	ไม่มี	■	■	 ถนนเชื่อมต่อชุมชนบ้านท้ายดง
	3. ในกรณีที่มีการปิดช่องจราจรเดิม หรือมีการดำเนินงานที่เป็นอุปสรรคในการเดินทาง จะต้องมีการติดตั้งป้ายชี้แจงให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น	●	จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดช่องจราจร โดยในช่วงที่ผ่านมา เมื่อมีความจำเป็นต้องปิดช่องจราจร ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การปิดถนชั่วคราว และป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อย 500 เมตร	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การปิดถนชั่วคราวและทางเลี่ยง
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านความปลอดภัยบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการความปลอดภัย ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากโครงการ	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	☐ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	☐ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องอบรมพนักงานขับรถส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมใช้เส้นทางตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวสะพานและถนนส่วนต่อเนื่องของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 การอบรมพนักงาน
	3. การจอดเครื่องจักรหลังเลิกงานในแต่ละวัน กำหนดให้จอดอยู่ในเขตของพื้นที่ก่อสร้างและในสำนักงานควบคุมและบ้านพักคนงานเท่านั้น กรณีจอดในพื้นที่ก่อสร้างต้องจัดให้มีไฟส่องสว่างหรือไฟกระพริบ ณ บริเวณที่จอดเครื่องจักร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถ และพื้นที่วางเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถ หรือวางเครื่องจักรอุปกรณ์ ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็น ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	■	■	 การจอดพักเครื่องจักรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง
	4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกแบบให้มีไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอต่อความปลอดภัยในการใช้ทางตลอดแนวเส้นทาง โดยโครงการใช้เสาไฟแบบกิ่งเดียวแบบ Cut off หลอด High Pressure Sodium 150 W ความสูงในการติดตั้งดวงโคม 9.00 เมตร และระยะห่างกันระหว่างเสา 20 เมตร	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เป็นผู้ออกแบบไฟฟ้าส่องสว่างในพื้นที่โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นให้เหมาะสม สอดคล้องกับความสามารถในการทำงานของผู้รับจ้างและสภาพการจราจร เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างนั้นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด และจัดให้มีการติดตั้งรั้วกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมทางหลวง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	 ผ้าใบ บน Concrete Barrier
	6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้โครงสร้างสะพานเพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนด้านล่างและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดกับผู้ใช้ทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งตาข่ายบนโครงสร้างสะพานช่วงที่ข้ามผ่านทางเชื่อมต่อชุมชน และเส้นทางหลัก ตามที่มาตรการกำหนด จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานช่วงที่ข้ามผ่านทางเชื่อมต่อชุมชนและเส้นทางหลักแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 รวมทั้งไม่พบเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นใต้โครงสร้างสะพาน	ไม่มี	■	■	 โครงสร้างสะพาน ฝั่ง จ.ปทุมธานี
	7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากโครงการ	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คนงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อให้ไปรับการรักษาพยาบาลที่สถานบริการในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเชียงรากน้อย ซึ่งอยู่ห่างเพียง 300 เมตร และหากเกิดอุบัติเหตุรุนแรงจะส่งต่อให้ไปรับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลสามโคก ซึ่งมีระยะห่างจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการประมาณ 6 กิโลเมตร	ไม่มี	■	■	 ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. ความปลอดภัยในสังคม	1. การจ้างคนงานก่อสร้าง ควรพิจารณาการจ้างแรงงานในท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาความไม่ปลอดภัยและความขัดแย้งระหว่างคนงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างของโครงการฯ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้บริเวณหน้าบ้านพักคนงานก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	■	■	 ป้ายรับสมัครงานเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง
	2. จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหายาเสพติดและปัญหาอาชญากรรม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการตรวจสอบประวัติของคนงานก่อสร้างก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน และให้มีการตรวจสุขภาพก่อนเริ่มงาน	ไม่มี	■	■	-
	3. ผู้รับเหมาต้องวางกฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติแก่คนงาน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย พร้อมทั้งควบคุมดูแลความประพฤติของคนงานอย่างเข้มงวด ดังนี้ - กำหนดเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือน หรือการลงโทษ - กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก - ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง - ห้ามคนงานก่อสร้างเกี่ยวข้องกับสารเสพติดทุกประเภท - ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล - ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการติดประกาศข้อบังคับกฎระเบียบภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งได้กำหนดบทลงโทษในกรณีที่เกิดการฝ่าฝืน เพื่อสร้างความเข้าใจในการอยู่ร่วมกันระหว่างคนงานก่อสร้างกับชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบการดำเนินงานในระยะที่ผ่านมาไม่พบ คนงานก่อสร้างมีความขัดแย้งกับชุมชนโดยรอบ	ไม่มี	■	■	 ห้ามเล่นการพนัน  ป้ายห้ามใช้สารเสพติด

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	4. ผู้รับเหมาให้ความร่วมมือกับตำรวจในการตรวจสอบบ้านพักคนงาน กรณีมีปัญหาระหว่างคนงานกับคนในชุมชน เช่น ทะเลาะวิวาท รวมทั้ง ปัญหาอาชญากรรมและปัญหายาเสพติด	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้าง พร้อมให้ความร่วมมือกับตำรวจในการตรวจสอบบ้านพักคนงาน และจากการตรวจสอบยังไม่พบปัญหาระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
21. สุขาภิบาล	1. ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะมูลฝอย และน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
	2. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดบ้านพักคนงานให้เป็นไปตามมาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้เป็นไปตามรูปแบบมาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	แผนผังบ้านพักคนงานก่อสร้าง แสดงดัง **ภาคผนวก ง-5**

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. สุขาภิบาล (ต่อ)	3. ห้ามกำจัดขยะมูลฝอยโดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงานหรือในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร ไว้บริเวณบ้านพักคนงานจำนวน 4 ใบ และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำนวน 3 ใบ ซึ่งเพียงพอต่อการรับรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น และจากการตรวจสอบไม่พบ การเผากำจัดขยะมูลฝอย บริเวณบ้านพักคนงานและในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน
	4. แจ้งพนักงานและคนงานทุกคนในเรื่องการรักษาความสะอาด และให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดรวมถึงควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะที่จัดเตรียมไว้ เพื่อไม่ให้ส่งกลิ่นเหม็น หรือเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค และสัตว์นำโรค เช่น แมลงวัน หนู แมลงสาบ เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานอย่างถูกสุขลักษณะ รวมทั้งได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะที่จัดเตรียมไว้ให้เรียบร้อย	ไม่มี	■	■	-
	5. คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ เช่น ไม้แบบ เศษเหล็ก นั่งร้าน เป็นต้น และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้จัดพื้นที่เก็บกองไว้อย่างเป็นระเบียบ และส่งต่อไปยังสถานที่กำจัดเศษวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการคัดแยกเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ และเก็บกองไว้อย่างเป็นระเบียบบริเวณบ้านพักคนงาน	ไม่มี	■	■	 กองวัสดุก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. สุขาภิบาล (ต่อ)	6. จัดให้มีน้ำใช้ภายในบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 5,000 ลิตร จำนวน 10 ถัง วางไว้บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของผู้พักอาศัยในปัจจุบันรวม 152 คน ได้นาน 2 วัน	ไม่มี	■	■	 ถังสำรองน้ำใช้
	7. จัดให้มีห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง ซึ่งคนงานทั้งหมด 150 คน ต้องจัดให้มีห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่เจ้าหน้าที่ และคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียด ดังนี้ - ที่พักเจ้าหน้าที่ กรมทางหลวงและหัวหน้างานผู้รับเหมาก่อสร้าง มีห้องส้วมประจำในห้องพักจำนวน 32 ห้อง - ที่พักคนงานก่อสร้างมีห้องส้วม จำนวน 32 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง	ไม่มี	■	■	 ห้องส้วมในบ้านพักคนงาน
	8. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวหรือเทียบเท่าซึ่งประกอบด้วยถังเกรอะขนาดความจุ 4 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 8 ใบ (ขนาดรองรับ 30 คน/ถัง) และถังกรองไร้อากาศขนาดความจุ 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวนอย่างน้อย 4 ใบ (ขนาดรองรับ 50 คน/ถัง) หรือระบบบำบัดน้ำเสียที่มีขนาดเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ จากที่พักคนงาน และสำนักงานโครงการให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณที่พักเจ้าหน้าที่ กรมทางหลวง และหัวหน้างานผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 16 ถัง ขนาดความจุ 1,600 ลิตร สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องพัก 32 ห้อง สำหรับบริเวณที่พักคนงานมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาดความจุ 1,600 ลิตร จำนวน 8 ถัง ซึ่งเพียงพอกับน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมบริเวณพักคนงาน และสำนักงานโครงการ	ไม่มี	■	■	 ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. สุขาภิบาล (ต่อ)	9. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภทขนาดความจุ 100 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 4 ถัง แบ่งเป็นถังขยะทั่วไป 4 ถัง โดยตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่สำนักงานประเภทละ 1 ถัง ที่เหลือตั้งไว้บริเวณที่พักคนงาน และประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ เพื่อขออนุญาตรับบริการนำมูลฝอยทั่วไปที่เกิดขึ้นไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล ให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อไม่ให้ขยะตกค้างในพื้นที่บ้านพักคนงาน โดยเฉพาะขยะเปียก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ใบ ไว้บริเวณด้านหน้าที่ตั้งสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน และมีการประสานงานให้ องค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย เข้ามาดำเนินการเก็บขนเป็นประจำสัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง โดยไม่พบขยะตกค้างในพื้นที่บ้านพักคนงาน	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน
	10. เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการรื้อย้ายถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนรื้อถอนให้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสูบตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอน เมื่อรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ฆ่าเชื้อโรคและปรับเกลี่ยหน้าดินคืนสภาพพื้นที่ดังเดิม	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบัน กิจกรรมก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
22. ผู้ใช้ทาง	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรและขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านความปลอดภัยบางส่วน แต่มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยครบถ้วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการความปลอดภัยไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากโครงการ	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	☐ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	☐ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. ผู้ใช้ทาง (ต่อ)	2. ก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพาน 2 แห่ง ประกอบด้วย ช่วงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ กม.74+040-กม.74+446 ระยะทาง 0.406 กิโลเมตร และบริเวณช่วง กม.74+804-กม.75+130 ระยะทาง 0.326 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ของประชาชน	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบ จุดกลับรถใต้สะพาน 2 แห่ง ตามมาตรฐานที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**
23. ประวัติศาสตร์ โบราณคดี โบราณสถาน และศาสนา	1. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และศาสนสถานทุกแห่งในพื้นที่โครงการ และเจ้าอาวาสวัด เพื่อแจ้งให้ทราบถึงแผนและรายละเอียดและระยะเวลาการดำเนินการของโครงการ	●	โครงการฯ ได้ดำเนินการประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งกับสำนักงานศิลปากร และเจ้าอาวาสวัด เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้าง พร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	■	■	รายละเอียดการประสานงาน แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง-6**
	2. ขณะดำเนินการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาดำเนินการสำรวจสภาพและบันทึกภาพถ่ายของแหล่งโบราณสถาน สิ่งปลูกสร้าง อาคารเพื่อการอนุรักษ์ เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังผลกระทบต่อโบราณสถาน	●	โครงการฯ มีการสำรวจสภาพและบันทึกภาพถ่ายของแหล่งโบราณสถาน สิ่งปลูกสร้าง อาคารเพื่อการอนุรักษ์ ตามที่มาตรการกำหนด ได้แก่ วัดท้ายเกาะ วัดกร่าง วัดโบสถ์ และวัดมหิงษาราม ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างโครงการ จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า แหล่งโบราณสถานดังกล่าวอยู่ในสภาพดี และไม่พบการชำรุดเสียหาย เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 เจดีย์ชเวดากอง (วัดท้ายเกาะ)  มณฑป (วัดกร่าง)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว		
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ประวัติศาสตร์ โบราณคดี โบราณสถาน และศาสนา (ต่อ)	3. ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา ที่รับผิดชอบในพื้นที่ทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎเกณฑ์ต่างๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	4. ขณะดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดี จึงจัดหานักโบราณคดีมาดำเนินการตรวจสอบ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	5. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	○	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียงบางส่วน แต่มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบแหล่งโบราณสถานได้รับความเสียหายจากกิจกรรมก่อสร้าง	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. ประวัติศาสตร์ โบราณคดี โบราณสถาน และศาสนา (ต่อ)	6. ขณะดำเนินการก่อสร้าง ต้องไม่ดำเนินการปรับเปลี่ยนสภาพคลองโบราณ เช่น การถมดินลงสู่คลองยายหอม หรือดำเนินการใด ที่ทำให้คลองยายหอมหมดสภาพความเป็นคลอง และต้องปฏิบัติตามมาตรการคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	●	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ต้องปรับเปลี่ยนสภาพคลองยายหอม และจากการตรวจสอบพบว่าคลองยายหอม ยังอยู่ในสภาพเดิม	ไม่มี	■	■	 คลองยายหอม
	7. ออกแบบโดยเปลี่ยนจาก BOX ขนาดความกว้าง 3.00 เมตร ความสูง 2.70 เมตร เป็นสะพานขนาดความกว้าง 6.50 เมตร ความยาว 10 เมตร จำนวน 2 สะพานทั้งด้านซ้ายทางและด้านขวาทางของบริเวณด้านข้างของทางขนาน เพื่อให้ในอนาคตสามารถปรับปรุงให้เรือขนาดเล็กสามารถลอดผ่านคลองดังกล่าวได้	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบสะพานข้ามคลองยายหอม โดยมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2**
24. สุนทรียภาพ	1. ขนย้ายสิ่งกีดขวางที่ถูกรื้อย้ายออกจากพื้นที่โครงการโดยเร็วที่สุดและเก็บกวาดเศษดิน/หิน เศษไม้ และเศษวัสดุต่างๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการบดบังทัศนียภาพ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เก็บรวบรวม เศษวัสดุเศษกิ่งไม้ และขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างไปยังบ้านพักคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน จากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีการกองเศษกิ่งไม้หรือเศษวัสดุไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 การทำความสะอาดผิวจราจร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.3-4
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. สุนทรียภาพ (ต่อ)	2. กำหนดให้รูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีการเลือกใช้ผนังภายนอกโครงสร้างที่เป็นสีเทา/สีอ่อน/สีเดียวกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน เนื่องจากเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและลดผลกระทบจากการแปลกแยกจากภูมิทัศน์โดยรอบ และช่วยให้เกิดมุมมองทางบวกมากยิ่งขึ้น	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้เลือกใช้ผนังภายนอกโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นลักษณะปูนเปลือยซึ่งเป็นสีเทา ตามลักษณะโครงสร้างเดิมของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
	3. ปลูกต้นไม้ ต้นทรงบาดาล ความสูง 1.50 เมตร ระยะห่างระหว่างต้น 5.00 เมตร โดยปลูกซ้ายทาง-ขวาทาง บริเวณ กม.70+040-กม.74+804, บริเวณ กม.74+804-กม.75+130 และ กม.75+130-กม.75+700 รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,088 ต้น	○	ไม่มีการปลูกต้นทรงบาดาล ตามที่มาตรการกำหนด	ตำแหน่งปลูกต้นทรงบาดาลที่มาตรการกำหนด คือบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางเท้าและระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการฯ จึงไม่มีพื้นที่เหลือเพียงพอต่อการปลูกต้นทรงบาดาลตามที่มาตรการกำหนดได้	□ เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 พื้นที่ก่อสร้างทางเท้าและระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการฯ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

3.4 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติมีทั้งสิ้น 4 แผน ได้แก่

1) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน/อุทกวิทยาน้ำผิวดิน
2) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง
3) แผนปฏิบัติการด้านการจัดจราจร
4) แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	11	รายการ
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	2	รายการ
ไม่ได้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	-	รายการ
ไม่สามารถประเมินผลได้	-	รายการ
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	รายการ
รวม	**13**	**รายการ**

สำหรับการประเมินประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

แผนปฏิบัติการมีประสิทธิผล	11	รายการ
แผนปฏิบัติการไม่มีประสิทธิผล	2	รายการ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	-	รายการ
รวม	**13**	**รายการ**

ส่วนการประเมินประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

แผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพ	11	รายการ
แผนปฏิบัติการไม่มีประสิทธิภาพ	-	รายการ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	2	รายการ
รวม	**13**	**รายการ**

และรายละเอียดผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดัง**ตารางที่ 3.4.1**

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน/อุทกวิทยาทางน้ำ						
1. ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายใต้สะพานคลองยายหอม (กม.74+276) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต สำหรับวัสดุที่ใช้พิจารณาเลือกใช้วัสดุตาข่ายเซฟตี้ (Safety Net) โดยเป็นตาข่ายทำจาก HDPE สีเขียวมีความเหนียวและทนทาน ซึ่งสามารถป้องกันเศษเหล็ก เศษคอนกรีตได้	●	- สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) มีการติดตาข่ายใต้โครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ - สะพานคลองยายหอม (กม.74+276) จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำของสะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ด้าน ทล.3901 แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 ส่วนด้าน ทล.3902 ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 โดยในระยะที่ผ่านมาไม่มีการติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำขนาดเล็ก และจากการตรวจสอบในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างไม่พบการร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างสะพานเหนือลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาได้ดำเนินการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำทันที	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)  สะพานข้ามคลองยายหอม (กม.74+276) ทล.3902
2. ติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายจากการเจาะเสาเข็มบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) แล้วเสร็จเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อม่านดักตะกอน (Silt Curtain) ออกจากแม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่มี	■	■	 ม่านดักตะกอน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน/อุทกวิทยาทางน้ำ (ต่อ)						
3. ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จะต้องมีการติดตั้ง Sheet Pile บริเวณตอม่อกลางแม่น้ำ รายละเอียดดังนี้ - ทำการวางแนวการตอกแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ตามแนวฐานรากที่กำหนดไว้ โดยต้องร่นแบบห่างจากขอบฐานราก 2.00 เมตร หรือตามความเหมาะสม ความลึกในท้องแม่น้ำเจ้าพระยา 12 เมตร ความลึกในน้ำ 12 เมตร - ปักแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ตามแนวที่กำหนด และตอกแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ทีละแผ่นให้ได้แนวระดับที่ต้องการ - ตอกเสาเหล็กหลัก (Kingpost) โดยอาจจะตอกพร้อมกับแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ก็ได้ - นำเหล็กค้ำยัน (Strut) และเหล็กค้ำยันรอบ (Wale) วางให้ได้แนวตรงเพื่อให้สามารถถ่ายแรงได้ตามแนวแกน และทำการเชื่อมติดกับเสาเหล็กหลัก (Kingpost) และแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) - ภายหลังจากการติดตั้งระบบโครงสร้าง Steel Sheet Pile แล้วเสร็จ จะต้องมีการตรวจสอบการเคลื่อนตัวของ Sheet Pile ทุกวันก่อนทำการก่อสร้างจนกว่าการก่อสร้างในส่วนฐานรากแล้วเสร็จ	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้วิธีการกดปลอกเหล็ก (Casing) เพื่อเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แทนการติดตั้ง sheet pile ช่วยป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มได้ รวมทั้งได้ดำเนินการติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน ซึ่งกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568	การวางปลอกเหล็ก (Casing) ไม่จำเป็นต้องรื้อถอนหลังกิจกรรมก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน ส่วนการติดตั้ง sheet pile เมื่อมีการรื้อหลังกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ อาจเกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดินได้ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงเลือกใช้วิธีการวางปลอกเหล็กแทนการติดตั้ง sheet pile และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ (1) ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร (2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (3) หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร พบว่าคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าความขุ่นระหว่าง 6.1-6.6 NTU และปริมาณของแข็งทั้งหมดระหว่าง 222-226 มก./ล. ตามลำดับซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้น การวางปลอกเหล็กเพื่อเจาะเสาเข็ม สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินท้องน้ำได้ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ข้อ 4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน**	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในส่วนของแผนปฏิบัติการทดแทนที่ได้ดำเนินการกดปลอกเหล็ก (Casing) สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินได้ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพ	 ตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  ปลอกเหล็ก (Casing) ในช่วงที่ผ่านมา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน/อุทกวิทยาทางน้ำ (ต่อ)						
4. ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะต้องมีการติดตั้ง Sheet Pile บริเวณตอม่อริมตลิ่ง รายละเอียดดังนี้ - ทำการวางแนวการตอกแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ตามแนวฐานรากที่กำหนดไว้ โดยต้องร่นแบบห่างจากขอบฐานราก 2.00 เมตร หรือตามความเหมาะสม และสูงจากผิวดินอย่างน้อย 1.00 เมตร - ปักแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ตามแนวที่กำหนด และตอกแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) ทีละแผ่นให้ได้แนวระดับที่ต้องการ - ตอกเสาเหล็กหลัก (Kingpost) โดยอาจจะตอกพร้อมกับแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) - นำเหล็กค้ำยัน (Strut) และเหล็กค้ำยันรอบ (Wale) วางให้ได้แนวตรงเพื่อให้สามารถถ่ายแรงได้ตามแนวแกน และทำการเชื่อมติดกับเหล็กหลัก (Kingpost) และแผ่นเหล็ก (Sheet Pile) - ภายหลังจากการติดตั้งระบบโครงสร้าง Steel Sheet Pile แล้วเสร็จ จะต้องมีการตรวจสอบการเคลื่อนตัวของ Sheet Pile ทุกวันก่อนทำการก่อสร้างจนกว่าการก่อสร้างในส่วนฐานรากแล้วเสร็จ	●	ในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างตอม่อฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมตลิ่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้ง Sheet Pile ตามที่มาตรการกำหนด จากการตรวจสอบ พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างตอม่อฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมตลิ่งแล้วเสร็จทั้ง 2 ฝั่ง ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 Sheet Pile ตอม่อริมตลิ่ง  ตอม่อริมตลิ่ง จ.ปทุมธานี  ตอม่อริมตลิ่ง จ.พระนครศรีอยุธยา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง						
1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในช่วงก่อสร้าง โดยกำแพงกันเสียงใช้วัสดุเหล็ก (steel), 24 ga ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง โดยมีความสูง 2.5 เมตร บริเวณ หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ หมู่ 1 บ้านท้ายดง ซึ่งเมื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้ว จะส่งผลให้ระดับเสียงจจากกิจกรรมก่อสร้างลดลง และไม่เกินค่ามาตรฐาน ทั้งนี้ให้การติดตั้งกำแพงกันเสียงจะต้องเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า-ออก ให้ประชาชนยังสามารถเข้า-ออก ได้ตามเดิม และจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบให้ติดตั้งบริเวณหน้าบ้านได้	◐	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รื้อถอน Metal Sheet บน Concrete Barrier ความสูงรวม 2.5 เมตร ออกตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568	เนื่องจากการติดตั้ง Metal Sheet ดังกล่าวทำให้กีดขวางการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดกร่าง และหมู่ 1 บ้านท้ายดง ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นการตรวจวัดภายหลังจากที่ได้มีการรื้อถอน Metal Sheet บน Concrete Barrier และในช่วงดังกล่าวยังคงมีกิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ การตอกเสาเข็มเชิงลาดสะพาน และก่อสร้างระบบระบายน้ำจุดกลับรถใต้สะพาน พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 ผ้าใบ บน Concrete Barrier

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	☐ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	☐ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

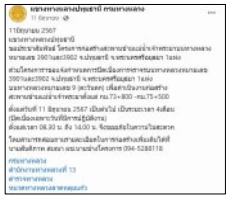
ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการด้านจราจร **<u>การจราจรทางบก</u>** **ขั้นตอนที่ 1 : การวางแผน** จัดทำแผนการจัดระบบการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนถนนทางหลวงหมายเลข 3901 ทางหลวงหมายเลข 3902 และจุดตัดถนนท้องถิ่นให้มีความเหมาะสม เพื่อให้การจราจรสัญจรไปมาได้สะดวกและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดทำแผนการจัดระบบการจราจรระหว่างก่อสร้าง และจากการตรวจสอบพบไม่พบอุบัติเหตุจากผู้ใช้ทาง ที่มีสาเหตุจากกิจกรรมก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ถนนเชื่อมต่อชุมชน บ้านต้นสะตือ  ถนนเชื่อมต่อชุมชน บ้านท้ายดง  เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⭘ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการด้านจราจร **<u>การจราจรทางบก</u> (ต่อ)** **ขั้นตอนที่ 2 : การประสานงาน** ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง จะต้องประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานี ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ตำรวจจราจรและหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อหาข้อสรุปในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หรือผู้ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างจะได้ทราบถึงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างอย่างทั่วถึง และเพื่อประสานงานในการปรับปรุงเส้นทาง การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรระหว่างการก่อสร้าง	●	โครงการฯ มีการประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานี และตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นระยะๆ ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้หลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง พร้อมประชาสัมพันธ์การเบี่ยงช่องจราจร ผ่านช่องทาง Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง	ไม่มี	■	■	 การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง Facebook  ป้ายประชาสัมพันธ์ให้เลี่ยงเส้นทาง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการด้านจราจร **<u>การจราจรทางบก</u> (ต่อ)** **ขั้นตอนที่ 3 : การจัดช่องจราจร** ช่วงก่อสร้างทางขนานปลายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+800-กม.74+040 และ กม.75+130-กม.75+700) มีขั้นตอนดังนี้ สภาพปัจจุบันของถนนกาญจนาภิเษกมีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ทำการก่อสร้างทางขนานปลายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902) ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยยังคงให้รถสัญจรบนถนนกาญจนาภิเษกได้ตามปกติ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่วงก่อสร้างถนนกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+040-กม.74+446 และ กม.74+084-กม.75+130) มีขั้นตอนดังนี้ สภาพปัจจุบันของถนนกาญจนาภิเษกมีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) และมีทางกลับรถใต้สะพาน ทำการถมทรายเพื่อก่อสร้างคันทาง แล้วทำผิวจราจรเพื่อเป็นทางเบี่ยงชั่วคราว ติดตั้ง CONCRETE BARRIER TYPE I พร้อมไฟกระพริบทุกระยะ 20 เมตร และไฟราวทุกระยะ 20 เมตร แล้วจึงปิดการจราจรของทางกลับรถใต้สะพาน ให้รถไปใช้ทางเบี่ยง ยังคงให้สัญจรบนถนนกาญจนาภิเษกได้ตามปกติ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+929.244-กม.74+943.224) มีขั้นตอนดังนี้ ทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902) ทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยให้รถสัญจรบนถนนกาญจนาภิเษก (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) ได้ตามปกติทิศทางละ 2 ช่องจราจร	●	โครงการฯ ได้จัดผังจราจรระหว่างก่อสร้างบริเวณทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 ช่วงก่อสร้างทางขนานปลายสะพานเจ้าพระยา  ช่วงก่อสร้างถนนกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  ช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◍ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

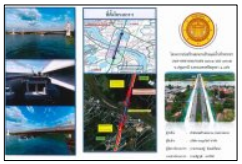
ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการด้านจราจร **<u>การจราจรทางน้ำ</u>** **ขั้นตอนการจัดช่องจราจร** การจัดจราจรทางน้ำช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+929.244-กม.74+943.244) มีขั้นตอนดังนี้ ทำการวางทุ่นพร้อมไฟสัญญาณเตือนทุกระยะ 10 เมตร ล้อมบริเวณพื้นที่ก่อสร้างฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ตอม่อ เพื่อแสดงให้เรือที่สัญจรไป-มา ทราบในระยะที่ปลอดภัยอย่างน้อย 200 เมตร	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีแผนการจัดจราจรทางน้ำ โดยการวางทุ่นพร้อมไฟสัญญาณ มีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งโครงการฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า ดัง**ภาคผนวก ค-1**	ไม่มี	■	■	  ทุ่นกันแนวพร้อมไฟสัญญาณ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว	
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้			
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้			

ตารางที่ 3.4-1
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน						
1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนโดยมีตู้รับเรื่องร้องเรียน บริเวณสำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และที่แขวงทางหลวงปทุมธานี ซึ่งต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว ในกรณีมีผู้ได้รับผลกระทบและเดือดร้อนจากโครงการ	●	โครงการฯ ได้จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณสำนักงานโครงการฯ และบริเวณแขวงทางหลวงปทุมธานี เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ทาง	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณสำนักงานโครงการฯ
2. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (ใบปลิวหรือแผ่นพับ) จำนวน 300 ชุด เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้าง	●	โครงการฯ มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	■	■	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
3. ประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้งระยะเวลาขั้นตอนในการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบถึงแผนการดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
4. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40x4.80 เมตร) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างบริเวณต่างๆ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้างและบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใน 2 บริเวณ ดังนี้ จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902 จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902	●	โครงการฯ มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■	มีประสิทธิผล	□	ไม่มีประสิทธิผล	☒	ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้				
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■	มีประสิทธิภาพ	□	ไม่มีประสิทธิภาพ	☒	ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้				

บทที่ 4
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4
ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** ในครั้งนี้มีจุดเริ่มต้นที่ กม.73+800 บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และสิ้นสุดที่ กม.75+700 บริเวณหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะแสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง**ตารางที่ 4.1-1** มีรายละเอียดการดำเนินงานแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1-1
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความขุ่น - ความนำไฟฟ้า - ความเค็ม - ความเป็นกรด-ด่าง - ออกซิเจนละลาย - ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี - ปริมาณของแข็งทั้งหมด - ไขมันและน้ำมัน - ไนเตรท - ฟอสเฟต - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด** - ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย**	แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) จำนวน 3 สถานี 1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร** 2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร**	2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน และฤดูแล้ง	ดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.1**) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ฤดูแล้ง) ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน) ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูแล้ง)	-	-
2. คุณภาพอากาศ	- TSP (24 hr) - PM_{10} (24 hr) - CO (1 hr) - NO_2 (1 hr) - THC - ความเร็ว และทิศทางลม	1) วัดกร่าง (กม.74+472)	2 ครั้ง/ปี ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ	ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.2**) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้) ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ) ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้) ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ. 2569 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)	-	-

** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 4.1-1
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
3. ระดับเสียง	- L_{eq} (1 hr)** - L_{eq} (24 hr) - L_{dn} - L_{90} - L_{max}	1) วัดกร่าง (กม.74+472) 2) หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง (กม.74+218)	2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน และฤดูแล้ง	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.3**) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ. 2569	-	-
4. ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือน (mm/sec) - ความถี่ (Hz)	1) วัดกร่าง (กม.74+472)	2 ครั้ง/ปี	ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.4**) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ. 2569	-	-
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	- แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - พรรณไม้น้ำ - พันธุ์ปลา - ความหลากหลายทางชีวภาพ	แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) จำนวน 3 สถานี 1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร** 2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร**	2 ครั้ง/ปี ฤดูแล้ง และฤดูฝน	ดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.5**) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ฤดูแล้ง) ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน) ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูแล้ง)	-	-

** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 4.1-1
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
6. คมนาคมขนส่ง	- ปริมาณการจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ - จำนวนการขนส่งวัสดุ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ - ข้อมูลการการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ (ทางบกและทางน้ำ) - สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม.73+800 ถึง กม.75+700) และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 9	4 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.6**) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2569 ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2569	-	-
7. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	- สภาพท่อ ทางระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ - ลักษณะการไหลของน้ำ และการตื้นเขินของลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	ท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ 1) คลองยายหอม (กม.74+227) 2) คลองชลประทาน (กม.74+337) 3) แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)	4 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจสภาพระบายน้ำ ปัญหาน้ำท่วมขังการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.7**) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2569 ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2569	-	-

** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 4.1-1
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
8. เศรษฐกิจและสังคม	- ติดตามตรวจสอบและรวบรวมข้อมูล การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม และปัญหา - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง และความคิดเห็นต่อโครงการ - ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ	กลุ่มครัวเรือน ผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหว ดังต่อไปนี้ 1) หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง 2) หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ 3) หมู่ที่ 4 บ้านโพแตงใต้ 4) หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย	1 ครั้ง/ปี	ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน (รายละเอียดแสดงดัง **ข้อ 4.2.8**) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 11-15 ธันวาคม พ.ศ. 2567 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม พ.ศ. 2568	-	-

** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็น การจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ทบทวนผลการศึกษาด้านคุณภาพน้ำผิวดิน : จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผล และเปรียบเทียบผลการตรวจสอบ

2.2) สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในแหล่งน้ำ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัด จะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ดัง**รูปที่ 4.2.1-1**

เนื่องจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นลำน้ำขนาดใหญ่ รวมทั้งอาจได้รับอิทธิพลจากการขึ้น-ลงของน้ำทะเล ดังนั้น การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในแต่ละครั้ง บริษัทที่ปรึกษาจะพิจารณาเพิ่มเติมจุดเก็บตัวอย่างอีก 2 สถานี ประกอบด้วย บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ประมาณ 500 เมตร และบริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ประมาณ 500 เมตร รวมกับสถานีตรวจวัดตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมดจำนวน 3 สถานี นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าความขุ่น และปริมาณตะกอนแขวนลอยในน้ำ ในขณะที่มีกิจกรรมการเจาะเสาเข็มในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มในน้ำ

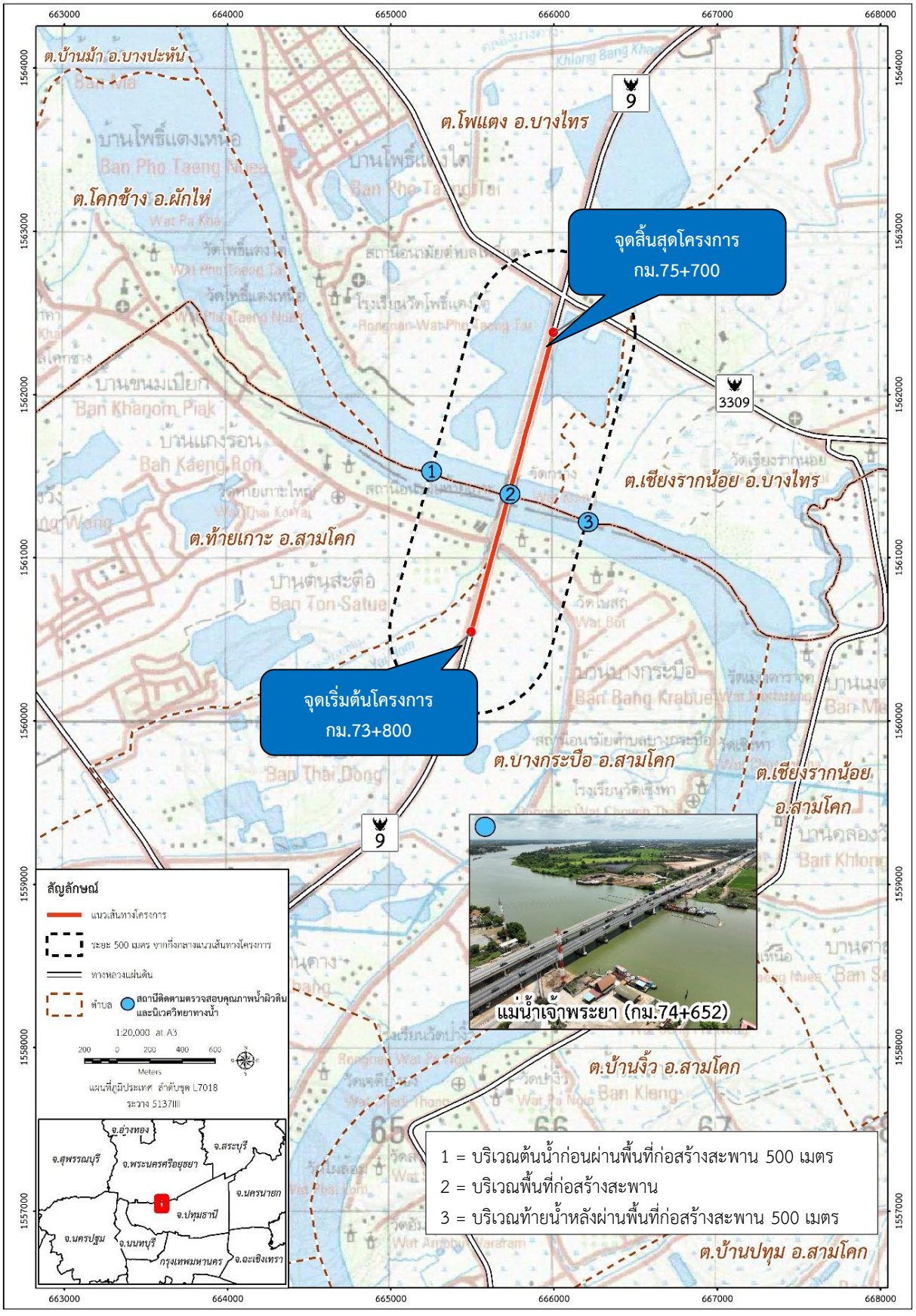
2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์คุณภาพน้ำ **ปีละ 2 ครั้ง** ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา **720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง** โดยได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้ (**ภาพที่ 4.2.1-1**)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการกดปลอกเหล็กในแม่น้ำเจ้าพระยา

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการสกัดหัวเสาเข็มตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา

ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

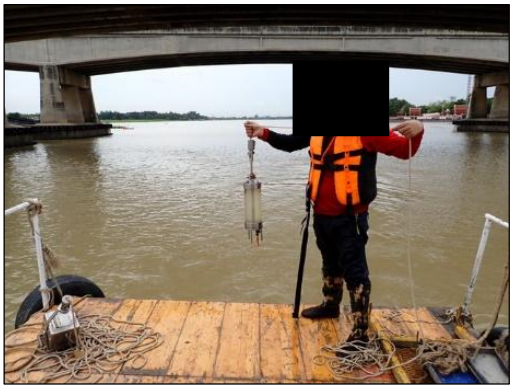
ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างคานขวางของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา



รูปที่ 4.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน



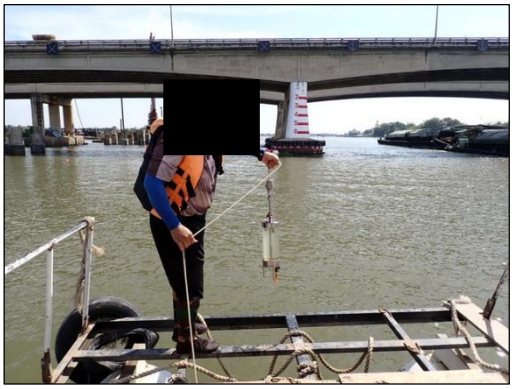
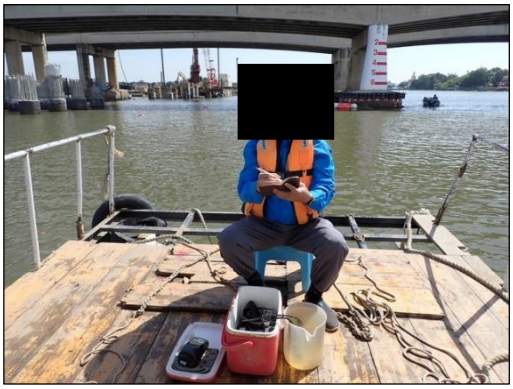

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน)

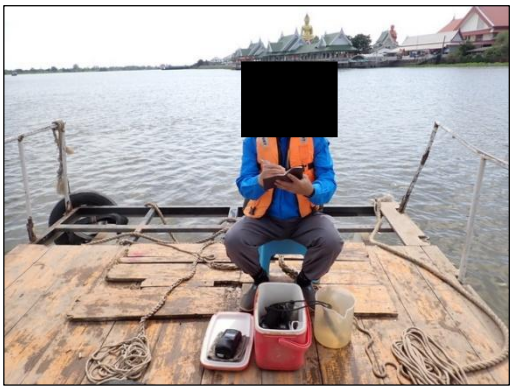
ภาพที่ 4.2.1-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 2 วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ฤดูแล้ง)

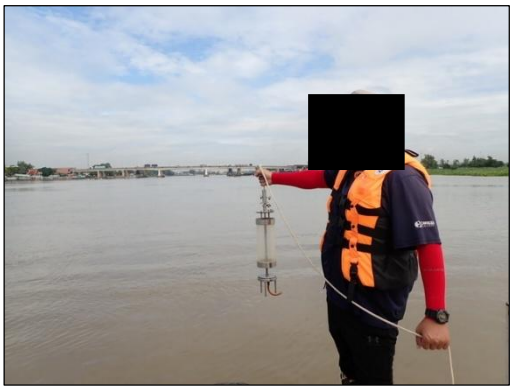
ภาพที่ 4.2.1-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร



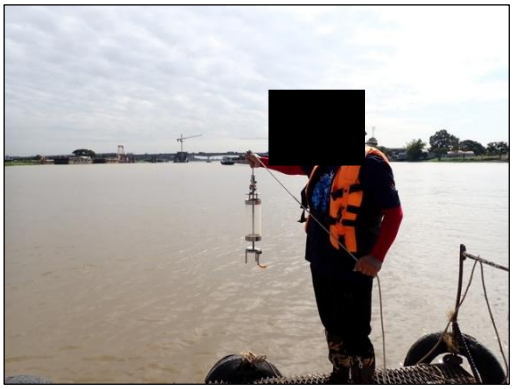
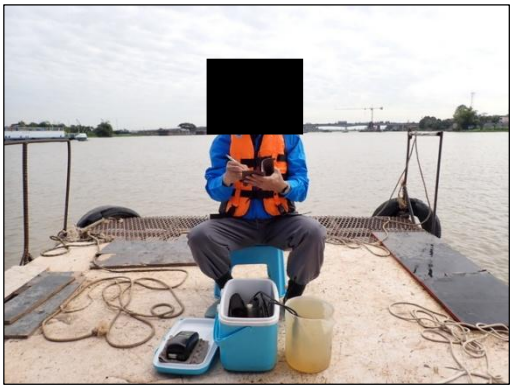

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน




บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 3 วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 4.2.1-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน




บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 4 วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 4.2.1-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

2.4) ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน : การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Certified Thermometer at site
2. ความโปร่งแสง (Transparency)	Grab Sampling	Secchi Disk
3. ความขุ่น (Turbidity)	Grab Sampling	Nephelometric Method
4. ความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
5. ค่าความเค็ม (Salinity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
6. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method at site
7. ออกซิเจนละลาย (DO)	Grab Sampling	Membrane Electrode Method
8. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	Grab Sampling	5-day BOD Test, Membrane Electrode Method
9. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
10. ฟอสเฟต (Phosphate)	Grab Sampling	Ascorbic Acid Method
11. ไนเตรต (Nitrate)	Grab Sampling	Cadmium Reduction Method
12. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method
13. Total Coliform Bacteria*	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method
14. Fecal Coliform Bacteria*	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมิใช่น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ จัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้มีการทบทวน *รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก* พบว่า มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 (ฤดูฝน) และวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2555 (ฤดูแล้ง) สรุปได้ว่า คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 2 ฤดูกาล จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.1-1** รวมทั้งได้มีการทบทวน *รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอนบางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* พบว่า มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 (ฤดูฝน) และวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2561 (ฤดูแล้ง) สรุปได้ว่า คุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝน จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 และคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้ง จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 2 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.1-1**

สำหรับการศึกษาคุณภาพน้ำผิวดิน ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)** บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 (ฤดูฝน) และวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 (ฤดูแล้ง) พบว่า *ในช่วงฤดูฝน* มีค่าคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 *ส่วนในช่วงฤดูแล้ง* มีค่าคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.1-1**

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า **ผลกระทบด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอน** จากการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จะมีกิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ งานเสาเข็ม งานฐานราก และตอม่อสำหรับโครงสร้าง รวมทั้งงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ และงานดิน ส่งผลให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดตะกอนดิน หากมีการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนจะเกิดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำทำให้เพิ่มความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำ แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการเป็นที่ราบความลาดชันต่ำ การชะล้างตะกอนแขวนลอยของน้ำฝนจะเกิดขึ้นในระยะทางที่จำกัดและไหลซึมลงดิน ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการใช้ประโยชน์น้ำเพื่อการเกษตร และเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม อาจได้รับการปนเปื้อนค่าความสกปรกในรูป BOD และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ดังนั้น คาดว่าผลกระทบในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนน้ำเสียที่เกิดขึ้น**บริเวณบ้านพักคนงาน** โครงการจะมีการก่อสร้างบ้านพักคนงาน 1 แห่ง บริเวณทางแยกต่างระดับสามโคก คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำ ห้องส้วม และกิจกรรมใช้น้ำอื่นๆ ประมาณ 6.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน รวมทั้งน้ำเสียจากโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร โครงการจะดำเนินการบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวหรือเทียบเท่า ก่อนระบายลงสู่แหล่งรองรับ นอกจากนี้อาจก่อให้มีปริมาณขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้นจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง หากไม่มีการจัดการที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล อาจทำให้มีขยะตกค้างในพื้นที่โดยเฉพาะขยะเปียก ที่ทำให้เกิดน้ำชะล้างขยะมูลฝอยลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงได้ เมื่อพิจารณาตำแหน่งบ้านพักคนงาน พบว่า อยู่ห่างจากบ่อดิน (กม.71+738) ในระยะ 190 เมตร ซึ่งไม่ได้เป็นแหล่งน้ำตามธรรมชาติ และคลองวัว (กม.72+392) ในระยะ 440 เมตร อย่างไรก็ตาม ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นมีปริมาณไม่มากจะเกิดการระเหยและซึมลงดินโดยไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียด ดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.1-1** และ**รูปที่4.2.1-2** สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ-1**)

3.2.1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการกดปลอกเหล็กในแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 34.9 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 240.6 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.58 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.75 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.66 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 220 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.45 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.661 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.057 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 1,700 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าปานกลาง ส่วนโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ในช่วง 1.5-2.0 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าอยู่ในช่วง 1,000-4,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 30.0 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 35.4 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 244.5 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.49 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.99 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.39 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 211 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 3.05 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.650 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.056 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 30.0 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 36.3 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 241.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.39 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.77 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.14 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 224 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.90 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.655 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.068 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 490 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 1,700 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

3.2.2) ครั้งที่ 2 : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการสกัดหัวเสาเข็มตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 28.6 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 85 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 6.60 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 317.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.09 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.63 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.27 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 225 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 3.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.570 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.045 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำ ส่วนโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 28.8 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 85 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 6.42 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 317.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.06 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.28 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.10 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 226 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.10 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.556 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.042 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 110 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 28.4 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 85 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 6.10 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 318.4 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.08 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.44 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.69 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 222 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.70 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.561 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.043 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 260 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

3.2.3) ครั้งที่ 3 : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 30.7 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนน้ำตาล มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 23.8 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 254.5 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.70 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.06 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.85 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 202 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.95 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.527 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.051 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากันคือ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 30.5 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนน้ำตาล มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 25.2 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 252.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.71 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.15 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.83 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 202 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.35 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.473 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.050 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 230 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 490 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 30.4 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนน้ำตาล มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 22.4 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 255.4 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.71 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.13 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.83 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 196 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.35 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.477 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.052 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

3.2.4) ครั้งที่ 4 : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างคานขวางของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 26.7 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 35 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 21 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 265.8 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.70 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.32 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.30 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 222 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.40 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.397 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.048 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 78 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 130 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 27.5 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 35 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 20 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 271.3 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.71 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.19 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.21 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 226 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.15 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.400 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.045 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 110 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : พบว่า อุณหภูมิน้ำเท่ากับ 27.1 องศาเซลเซียส โดยน้ำมีสีเหลืองขุ่นตะกอนเหลือง มีค่าความโปร่งแสงเท่ากับ 35 เซนติเมตร ค่าความขุ่นเท่ากับ 22 เอ็นทียู ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 268.5 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งมีค่าต่ำ สอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.1 ส่วนในพัน ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.71 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.22 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.34 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งทั้งหมดเท่ากับ 220 มิลลิกรัม/ลิตร มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.75 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.392 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.044 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 47 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ตารางที่ 4.2.1-1
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา

ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บริเวณสะพาน					
		1	2	3	4	5	ก.ค.54[/1]	เม.ย.55[/1]	ก.ค.61[/2]	ธ.ค.61[/2]	ก.ค.64[/3]	พ.ย.64[/3]
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ′	ธ′	ธ′	-	31.6	31.7	29.9	31.9	30.8	28.2
ความโปร่งแสง	เซนติเมตร	-	-	-	-	-	20	60	**	**	90	30
ความขุ่น	เอ็นทียู	ธ	-	-	-	-	107.4	13.6	**	**	8.97	36.54
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	249.2	293	317	480	332	384
ความเค็ม	ppt	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	4.9	5.1	6.0	6.2	6.0	5.8
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.1	7.4	7.6	7.5	8.0	7.8
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.0	1.7	1.2	1.7	1.8
ปริมาณของแข็งทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	222	182.5	217	226	200	174
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	<2	2	<1	<1	<1	<1
ไนเตรท (NO_3)	มก./ล.	ธ	≤5.0	≤5.0	≤5.0	-	**	**	**	**	0.6	1.6
ฟอสเฟต (PO_4^{3-})	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	<0.01	<0.01
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	24,000	24,000	1,100	93	540	1,600
ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	9,300	4,200	43	15	350	920
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							**4**	**4**	**3**	**2**	**3**	**3**

ที่มา : [/1] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก, พ.ศ. 2558

[/2] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, พ.ศ. 2562

[/3] รายงานฉบับหลัก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ. 2566

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ′ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 4.2.1-1
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ก.ค.67			พ.ย.67			ก.ค.68			ธ.ค.68		
		1	2	3	4	5	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ′	ธ′	ธ′	-	29.8	30.0	30.0	28.6	28.8	28.4	30.7	30.5	30.4	26.7	27.5	27.1
ความโปร่งแสง	เซนติเมตร	-	-	-	-	-	30	30	30	85	85	85	30	30	30	35	35	35
ความขุ่น	เอ็นทียู	ธ	-	-	-	-	34.9	35.4	36.3	6.60	6.42	6.10	23.8	25.2	22.4	21	20	22
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	240.6	244.5	241.2	317.2	317.9	318.4	254.5	252.2	255.4	265.8	271.3	268.5
ความเค็ม	ppt	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	4.75	4.99	4.77	3.63	3.28	3.44	5.06	5.15	5.13	5.32	5.19	5.22
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.58	7.49	7.39	7.09	7.06	7.08	7.70	7.71	7.71	7.70	7.71	7.71
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.66	1.39	1.14	1.27	1.10	1.69	0.85	0.83	0.83	1.30	1.21	1.34
ปริมาณของแข็งทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	220	211	224	225	226	222	202	202	196	222	226	220
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	2.45	3.05	1.90	3.00	2.10	2.70	1.95	1.35	1.35	1.40	1.15	0.75
ไนเตรท (NO_3^-)	มก./ล.	ธ	≤5.0	≤5.0	≤5.0	-	0.661	0.650	0.655	0.570	0.556	0.561	0.527	0.473	0.477	0.397	0.400	0.392
ฟอสเฟต (PO_4^{3-})	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.057	0.056	0.068	0.045	0.042	0.043	0.051	0.050	0.052	0.048	0.045	0.044
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	1,700	540	1,700	140	350	920	170	490	220	130	220	350
ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	1,700	170	490	140	110	260	170	230	170	78	110	47
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							**3**	**3**	**3**	**4**	**4**	**4**	**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**3**

ที่มา : /1 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก, พ.ศ. 2558

/2 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, พ.ศ. 2562

/3 รายงานฉบับหลัก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ. 2566

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

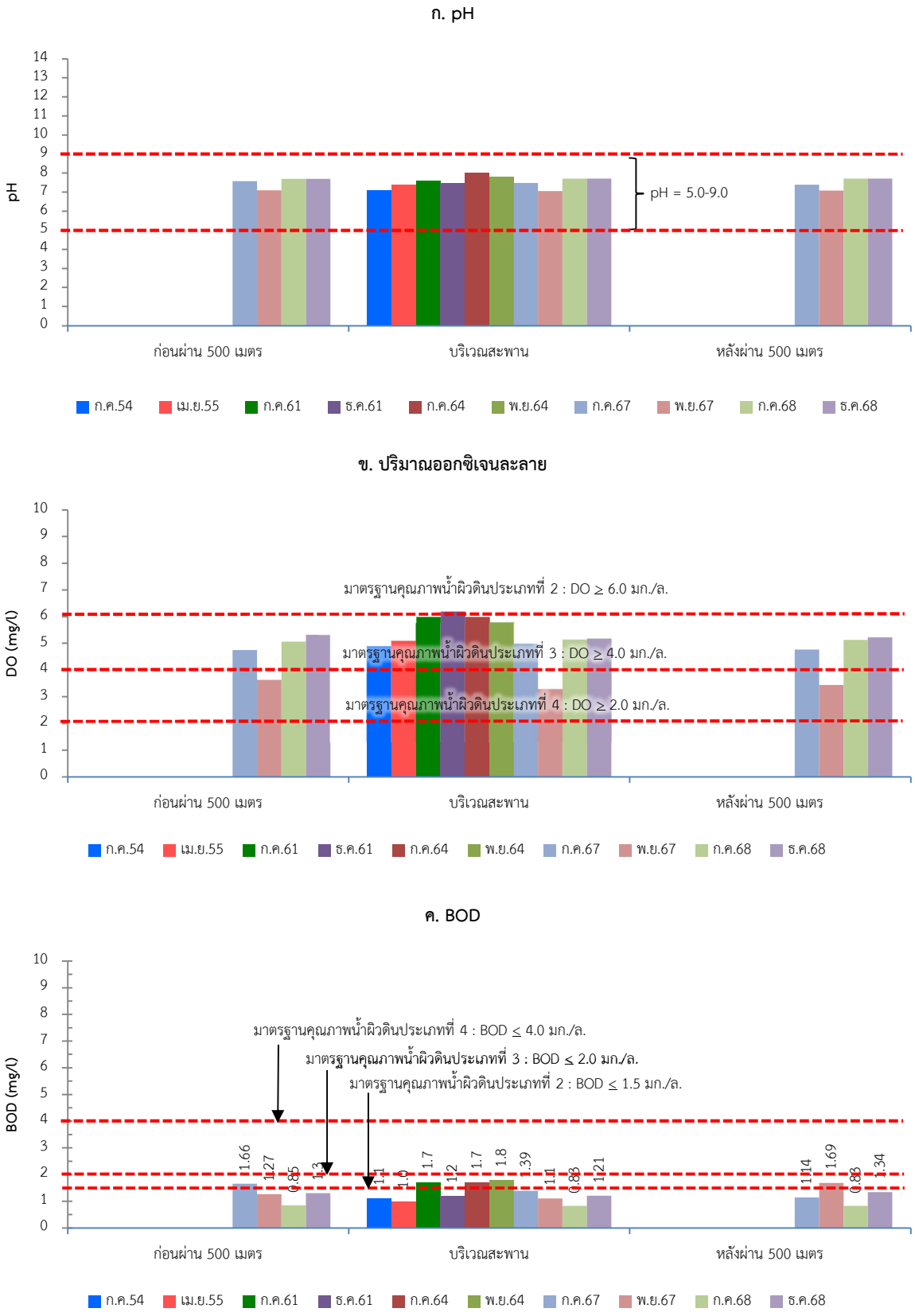
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ2) การอุตสาหกรรม

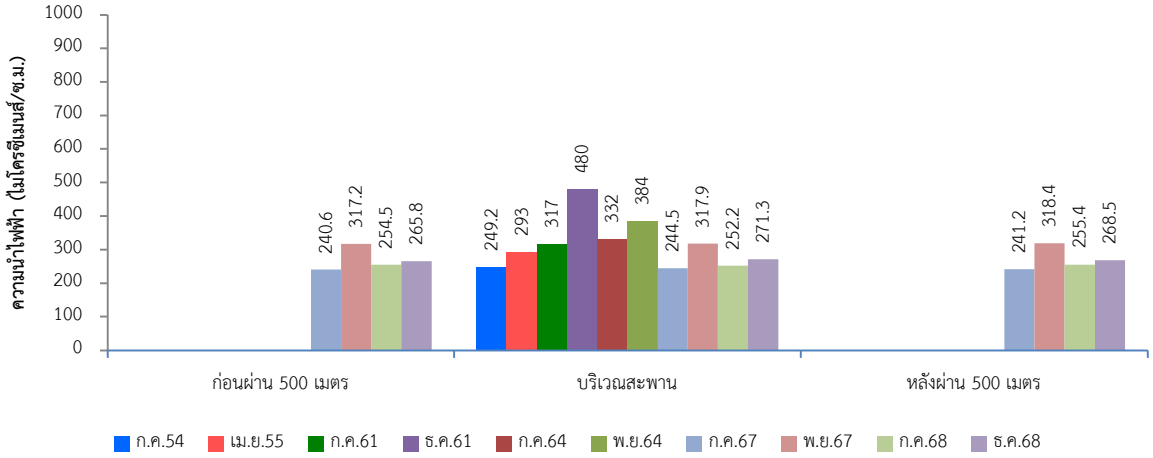
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ′ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส - ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

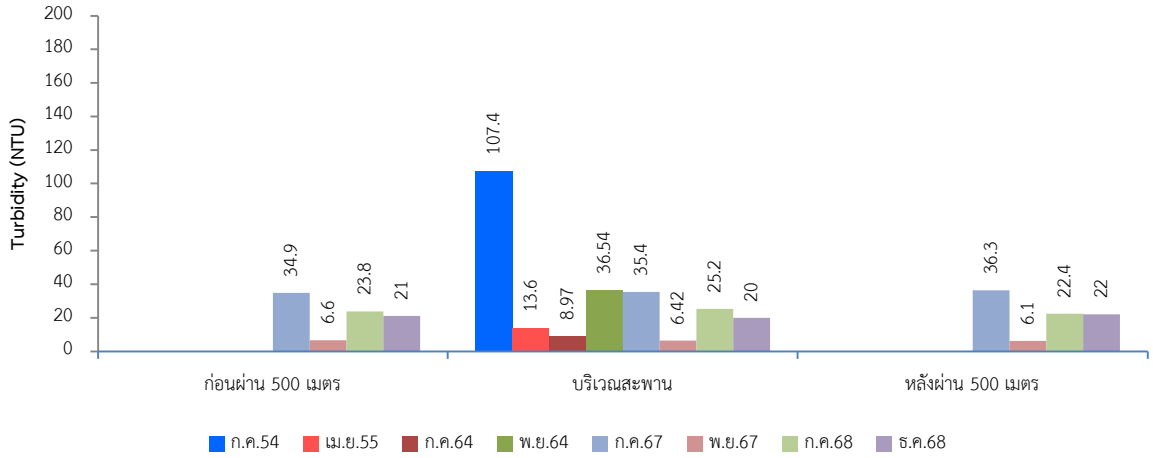


รูปที่ 4.2.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา

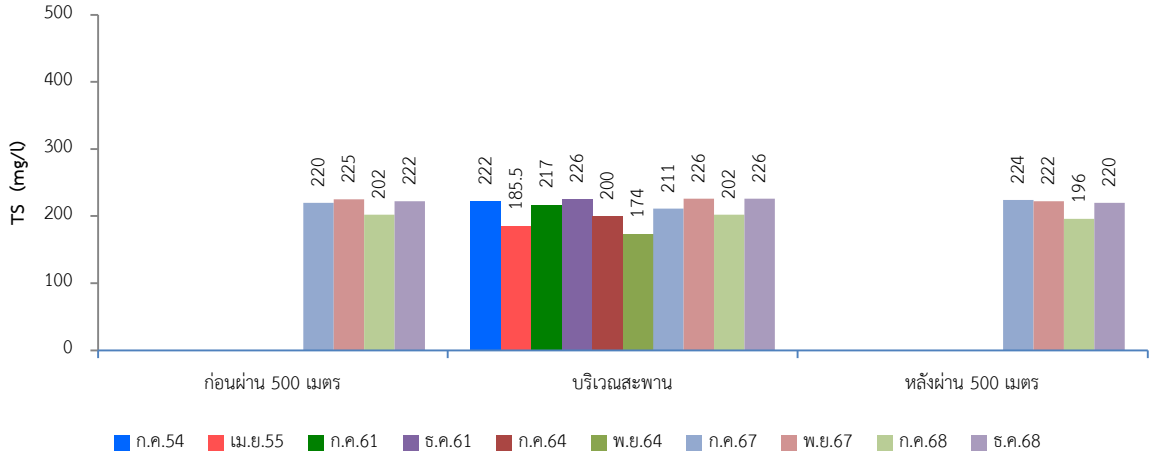
ง. ค่าความนำไฟฟ้า



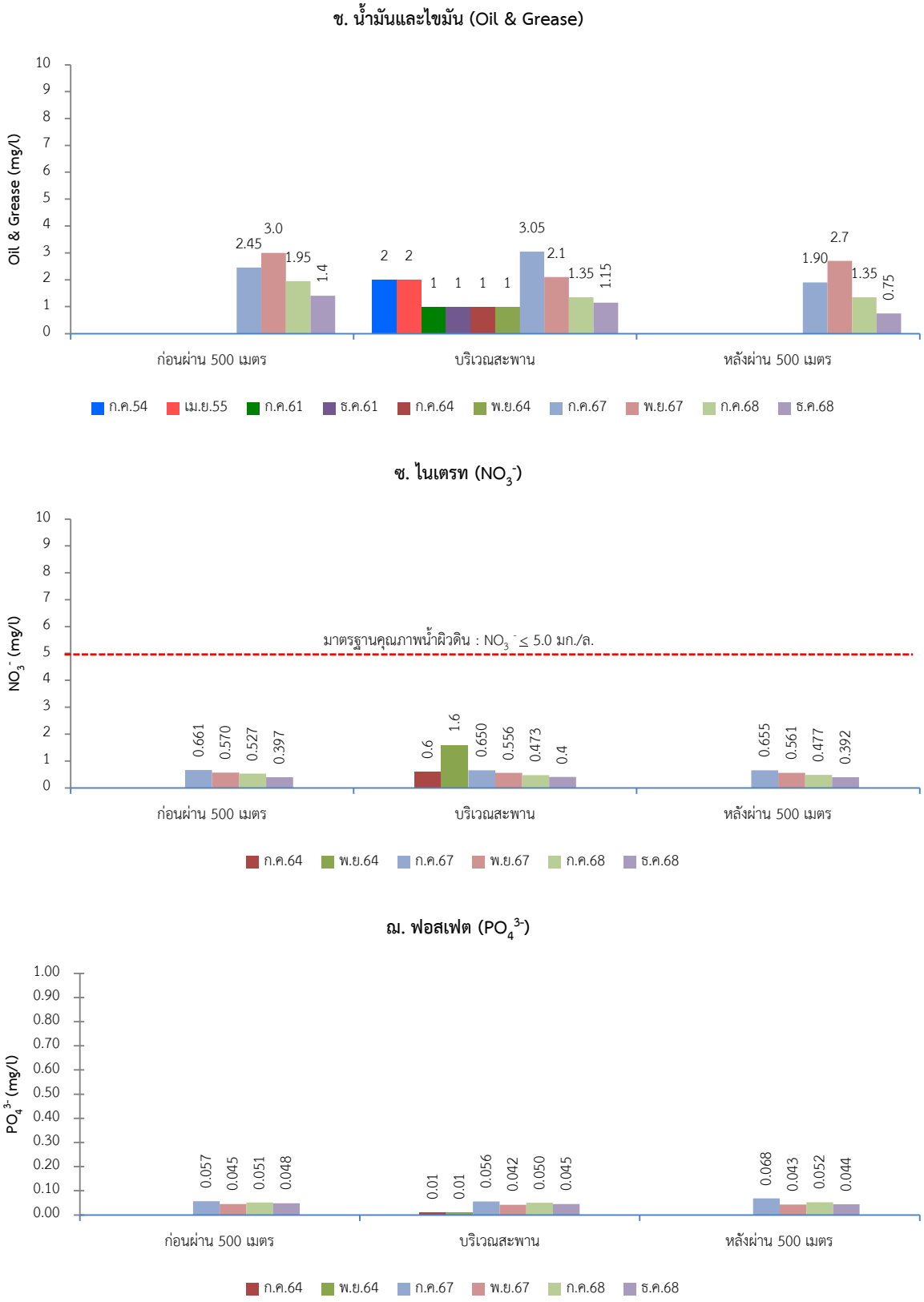
จ. ความขุ่น (Turbidity)



ฉ. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solids)

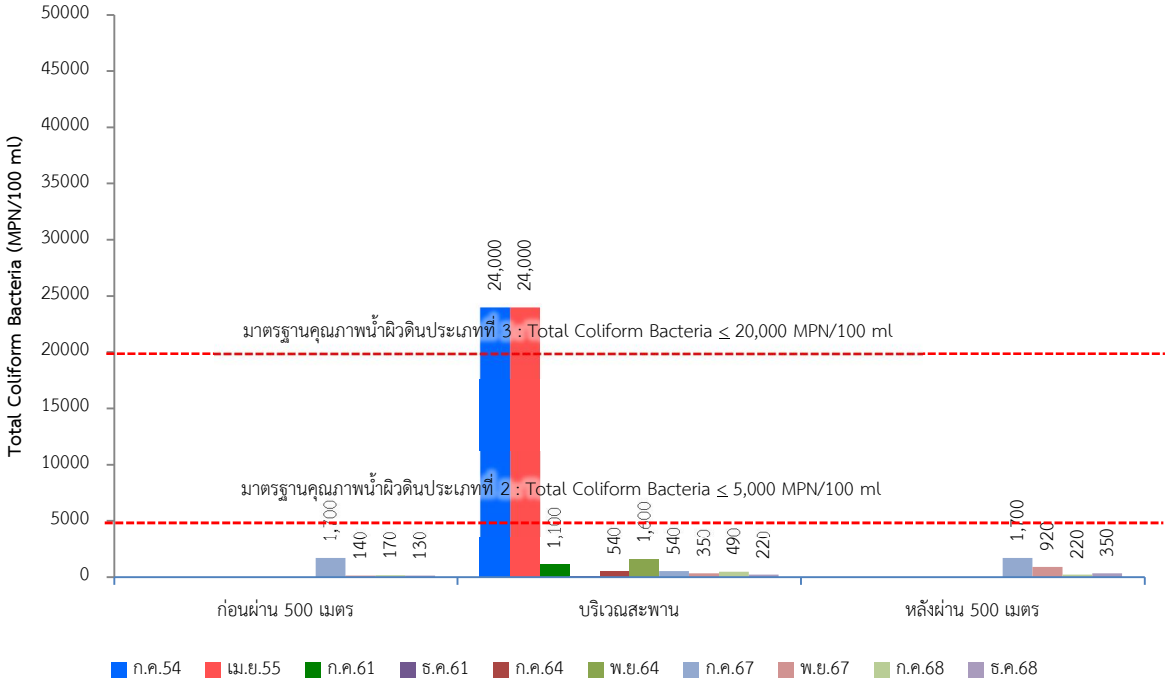


รูปที่ 4.2.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

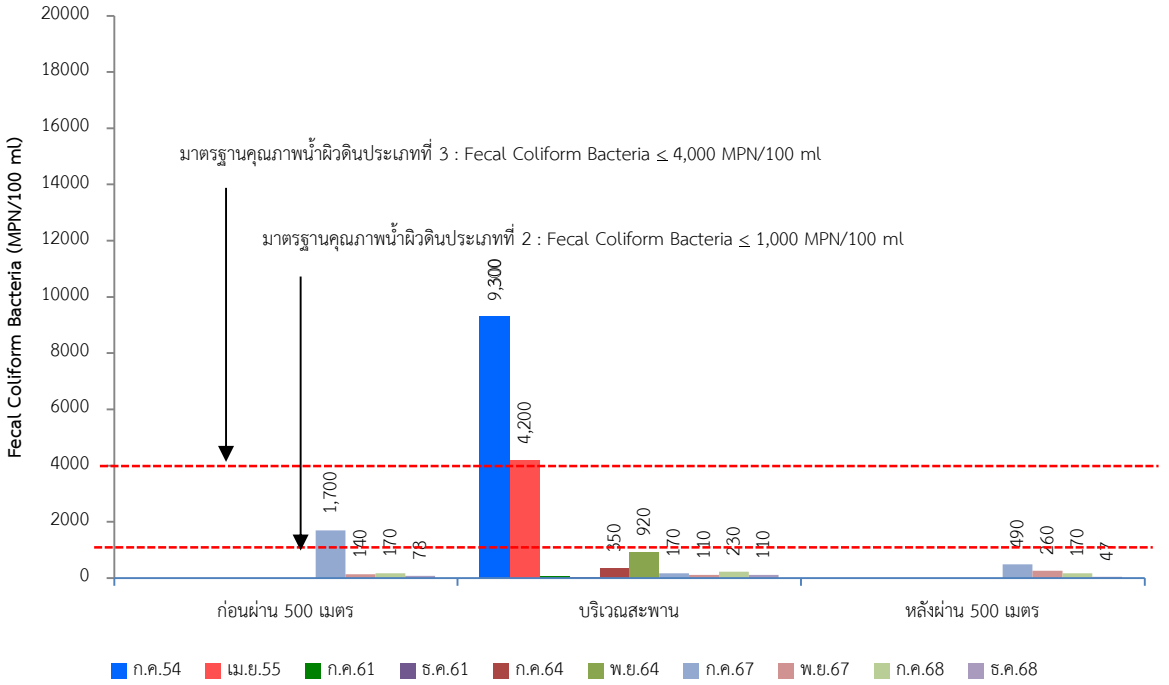


รูปที่ 4.2.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

ญ. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)



ฎ. แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)



รูปที่ 4.2.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

3.3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2567, พฤศจิกายน พ.ศ. 2567, กรกฎาคม พ.ศ. 2568 และธันวาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554, เมษายน พ.ศ. 2555, กรกฎาคม พ.ศ. 2561 และธันวาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) เพื่อประเมินผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ มีรายละเอียดดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.1-1**)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษาครั้งนี้ (กรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554 และกรกฎาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ โดยคุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดผลการศึกษาในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แต่มีค่าคุณภาพน้ำดีกว่าในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554) ที่มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ โดยคุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษาครั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555 และธันวาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ โดยคุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ที่มีคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มล./ล. ซึ่งเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ประกอบกับไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่รบกวนลำน้ำในขณะเก็บตัวอย่าง จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แต่ด้อยกว่าผลการศึกษาในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ธันวาคม พ.ศ. 2561) ที่มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 สำหรับคุณภาพน้ำในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) ที่มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มล./ล. ซึ่งเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ รวมทั้งสอดคล้องกับผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในครั้งนี้ ที่พบปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบกับไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่รบกวนลำน้ำในขณะเก็บตัวอย่าง จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ โดยคุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ที่มีคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มล./ล. ซึ่งเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ประกอบกับไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่รบกวนลำน้ำในขณะเก็บตัวอย่าง จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

3.3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

ด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มขึ้นจากตะกอน : ผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า *“การก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย งานเสาเข็ม งานฐานราก และตอม่อสำหรับโครงสร้าง รวมทั้งงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ และงานดิน หากมีการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนจะเกิดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำทำให้เพิ่มความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำ แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการเป็นที่ราบความลาดชันต่ำ การชะล้างตะกอนแขวนลอยของน้ำฝนจะเกิดขึ้นในระยะทางที่จำกัดและไหลซึมลงดิน”*

เมื่อพิจารณากิจกรรมก่อสร้างในช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบว่า ในลำน้ำมีกิจกรรมการกดปลอกเหล็ก บริเวณพื้นที่เขตทางมีกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ในลำน้ำมีกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณพื้นที่เขต

ทางมีกิจกรรมงานผิวทาง และชั้นทาง สำหรับกิจกรรมก่อสร้างในลำน้ำได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ให้*"จัดให้มีม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินในลำน้ำ"* ส่วนกิจกรรมก่อสร้างบนพื้นที่เขตทางได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ให้ *"จัดให้มีรถบรรทุกรอรับมวลดินออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดินให้ห่างจากลำน้ำและทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของดินลงในลำน้ำ"*

โดยจากการตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า บริเวณก่อนและหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน มีค่าความขุ่น และปริมาณของแข็งทั้งหมด ใกล้เคียงกัน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมก่อสร้างในลำน้ำ และบนพื้นที่เขตทางที่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนในลำน้ำซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านผลกระทบด้านน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง : จากการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้าง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ได้กำหนดตำแหน่งบ้านพักคนงาน 1 แห่ง บริเวณทางแยกต่างระดับสามโคก ซึ่งคาดว่าจะมีน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 6.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงได้กำหนดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวหรือเทียบเท่าเพื่อบำบัดน้ำเสียบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อนระบายลงสู่แหล่งรองรับ โดยมีแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงในระยะ 190-440 เมตร อย่างไรก็ตาม ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นมีปริมาณไม่มาก ซึ่งจะระเหยและซึมลงดินโดยไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ แต่จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุมโครงการ และพื้นที่เก็บกองวัสดุในปัจจุบัน ตั้งอยู่ในหมู่ที่ 1 บ้านช่างทอง ต.เชียงรากน้อย อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา ซึ่งอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และห่างจากคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร ดัง**รูปที่ 4.2.1-3** และจากการตรวจสอบพบว่า บริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุมโครงการ มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราว มีการก่อสร้างคันดินรอบพื้นที่ และมีบ่อรองรับน้ำเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้มีการระบายออกสู่แหล่งน้ำภายนอก ดังนั้น น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองเชียงรากน้อย ซึ่ง*สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 4.2.1-3 ที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการฯ

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำช่วงฤดูแล้งในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งมีค่าคุณภาพน้ำด้อยกว่ากับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งมีคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ด้อยกว่าในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

สำหรับผลกระทบด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มขึ้นจากตะกอน พบว่า กิจกรรมก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยาและบริเวณพื้นที่เขตทาง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอย และด้านผลกระทบด้านน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า บริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุมโครงการ มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราว มีการก่อสร้างคันดินรอบพื้นที่ และมีบ่อรองรับน้ำเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้น รวมทั้งไม่มีการระบายออกสู่แหล่งน้ำภายนอก จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน และน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบ*คุณภาพน้ำผิวดิน*ในระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า การเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ และงานบำรุงรักษา จะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

4.2.2 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

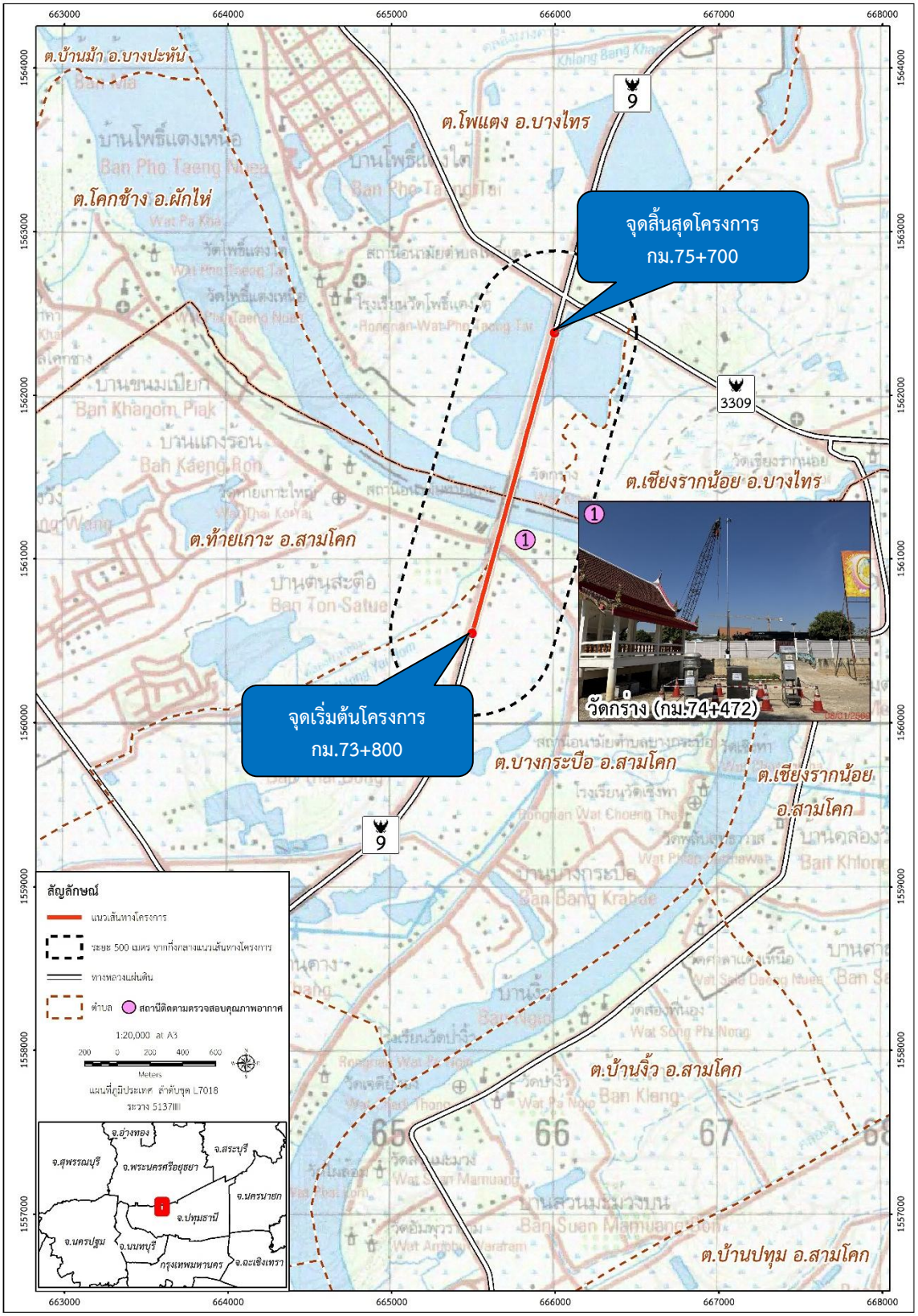
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ : ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 1 สถานี ดังนี้ (**รูปที่ 4.2.2-1** และ **รูปที่ 4.2.2-2**)

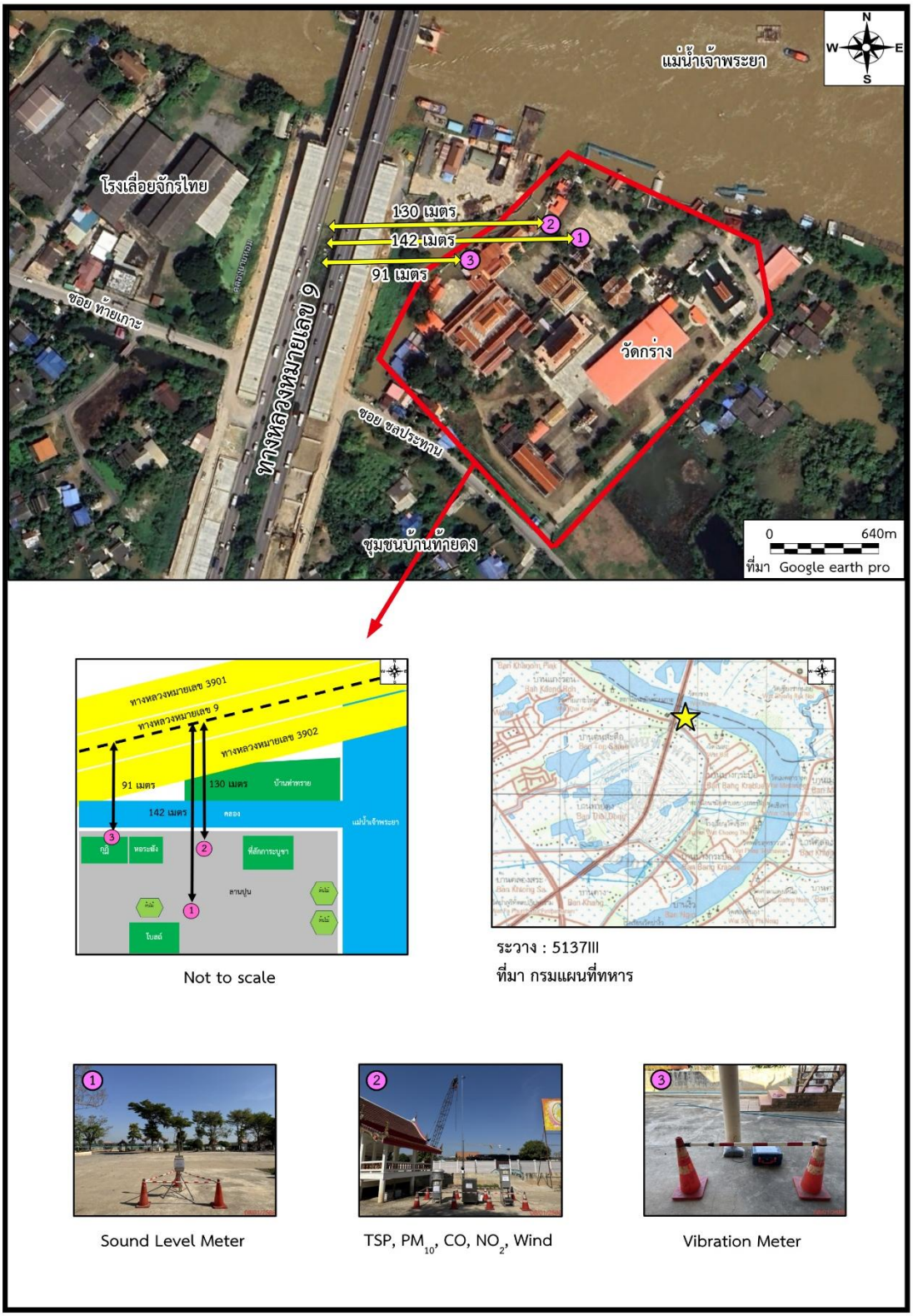
สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
วัดกร่าง	กม.74+472	91 เมตร

2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา **720 วัน** หรือทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง ในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ รวมจำนวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศ **4 ครั้ง** (หรือจะพิจารณาเพิ่มเติมความถี่ในการตรวจวัดมากขึ้นในบริเวณที่มีการร้องเรียนจากชุมชนท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) โดยดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว 4 ครั้ง (พร้อมการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือน) (**ภาพที่ 4.2.2-1**)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)
ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)
ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)



รูปที่ 4.2.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ



รูปที่ 4.2.2-2 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง




ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567




ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567




ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568




ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569

ภาพที่ 4.2.2-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณวัดกร่าง กม.74+472

2.3) ดัชนีคุณภาพอากาศ : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง จะเป็นไปตามวิธีมาตรฐานของ Methods of Air Sampling and Analysis : 3rd Edition, AWMA, ACS, AICHE, APWA ASME, AOAC, HPS และ ISA ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. TSP (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA
2. PM_{10} (24 ชม.)	High-Volume PM_{10} Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA
3. CO (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA
4. NO_2 (1 ชม.)	NO_2-Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
5. THC	Sampling Bag	Flame Ionization Detector (FID)	US.EPA
6. ทิศทางและความเร็วลม	Wind Speed & Wind Direction Sensor	Wind Speed & Wind Direction Sensor	ISO

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) และเพิ่มเติมจนถึงปีปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ คือ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี และสถานีตรวจวัดอากาศ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

(1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

(2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

(3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

ปัจจุบันมีการปรับปรุงการกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และได้มีการประกาศใช้ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2569 เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2569

ในการศึกษาครั้งนี้จึงดำเนินการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการคาดการณ์ในรายงานการศึกษาฯ

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากการทบทวน*รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* (มีนาคม พ.ศ.2562) ซึ่งได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณวัดกร่าง จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 19-21 กรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 29 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัด แสดงดังตารางที่ **4.2.2-1**

สำหรับในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-13 กรกฎาคม พ.ศ.2564 (ฤดูฝน) และครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 10-14 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง) พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รายละเอียดดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.2-1**)

ตารางที่ 4.2.2-1
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด				
		TSP (mg/m^3)*	PM_{10} (mg/m^3)*	CO (ppm)**	NO_2 (ppm)**	THC (ppm)
วัดกร่าง กม.74+472	กรกฎาคม พ.ศ.2561/1	0.043-0.086	0.037-0.062	0.40-0.50	0.0193-0.0213	2.80-2.89
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561/1	0.081-0.114	0.048-0.075	0.50	0.0192-0.0212	2.61-3.05
	กรกฎาคม พ.ศ.2564	0.028-0.037	0.012-0.016	0.70-0.80	0.0161-0.0180	2.53-2.68
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564	0.036-0.047	0.022-0.026	0.80-0.90	0.0181-0.0212	2.53-2.85
มาตรฐาน		**0.33**[A]	**0.12**[A]	**30.00**[B]	**0.17**[C]	-

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : /1 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

A = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

B = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

C = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป

* เป็นค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ** เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

วัดกร่าง (กม.74+472) : ผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2564 มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.028-0.037 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.032 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.012-0.016 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.014 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.70-0.80 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0161-0.0180 ppm และค่าความเข้มข้นของปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.48-2.68 ppm ซึ่งทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ส่วนผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.036-0.047 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.042 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.022-0.026 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.024 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.80-0.90 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0181-0.0214 ppm และค่าความเข้มข้นของปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.53-2.85 ppm ซึ่งทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 4 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านท้ายดง หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ วัดกร่าง และหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ พบว่า มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในแต่ละกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย (**ตารางที่ 4.2.2-2**)

กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ จะมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 118.21-166.98 µg/m^3 และมีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) อยู่ในช่วง 27.03-39.16 µg/m^3 สำหรับค่าปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 920.67-956.52 µg/m^3 และมีค่าปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) อยู่ในช่วง 100.89-153.33 µg/m^3

กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง จะมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 74.37-103.97 µg/m^3 และมีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) อยู่ในช่วง 16.00-20.24 µg/m^3 สำหรับค่าปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 920.73-956.60 µg/m^3 และมีค่าปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) อยู่ในช่วง 101.35-153.95 µg/m^3

กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง จะมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 75.02-104.33 µg/m^3 และมีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) อยู่ในช่วง 16.04-20.27 µg/m^3 สำหรับค่าปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 922.26-956.51 µg/m^3 และมีค่าปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) อยู่ในช่วง 108.15-154.65 µg/m^3

กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน จะมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 75.21-104.44 µg/m^3 และมีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) อยู่ในช่วง 16.12-20.31 µg/m^3 สำหรับค่าปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 925.92-957.99 µg/m^3 และมีค่าปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) อยู่ในช่วง 111.51-156.01 µg/m^3 ซึ่งทุกดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP ไว้ไม่เกิน 330 µg/m^3 PM_{10} ไม่เกิน 120 µg/m^3 CO ไว้ไม่เกิน 34,200 µg/m^3 และ NO_2 ไม่เกิน 320 µg/m^3 จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 4.2.2-2
ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้างโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	กิจกรรม	ระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทาง (เมตร)	ดัชนีตรวจวัด			
			TSP ($\mu g/m^3$)*	PM_{10} ($\mu g/m^3$)*	CO ($\mu g/m^3$)**	NO_2 ($\mu g/m^3$)**
1.หมู่ 1 บ้านท้ายดง	เตรียมพื้นที่	48	166.98	39.15	956.52	153.33
	งานผิวทางและชั้นทาง		103.97	20.24	956.60	153.95
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		104.33	20.27	956.51	154.65
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		104.44	20.31	957.99	156.01
2.หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ	เตรียมพื้นที่	70	155.48	39.16	930.10	114.58
	งานผิวทางและชั้นทาง		81.85	17.07	930.17	115.19
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		82.61	17.12	931.75	122.43
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		82.83	17.21	935.87	126.22
3.วัดกร่าง	เตรียมพื้นที่	91	148.96	38.39	920.67	100.89
	งานผิวทางและชั้นทาง		74.37	16.00	920.73	101.35
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		75.02	16.04	922.26	108.15
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		75.21	16.12	925.92	111.51
4.หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้	เตรียมพื้นที่	253	118.21	27.03	937.64	126.05
	งานผิวทางและชั้นทาง		87.92	17.94	937.74	126.89
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		87.91	17.94	936.50	123.37
	ก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		87.92	17.95	936.67	123.53
มาตรฐาน/1			**330**	**120**	**34,200**	**320**

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : * เป็นค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ** เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.2.1) การรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา

ผลการรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-พ.ศ.2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของกรมอุตุนิยมวิทยา (**ตารางที่ 4.2.2-3** และ **ตารางที่ 4.2.2-4**) สรุปได้ดังนี้

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดปทุมธานี :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.18 เฮกโตปาสคาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,023.84 เฮกโตปาสคาล ในเดือนกุมภาพันธ์ และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 998.55 เฮกโตปาสคาล ในเดือนมิถุนายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 27.0-30.6 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 29.0 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 41.2 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนมกราคม มีอุณหภูมิ 13.5 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 68.0-80.0 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 74.2 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 94 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนธันวาคม-ธันวาคม มีความชื้นร้อยละ 49

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,349.0 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 19.8 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 277.1 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 3.0-3.7 น็อต เดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 2.2-2.6 น็อต และช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเมษายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.7-3.3 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดพระนครศรีอยุธยา :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.13 เฮกโตปาสคาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,023.44 เฮกโตปาสคาล ในเดือนมกราคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 998.19 เฮกโตปาสคาล ในเดือนกรกฎาคม

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 26.1-30.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 28.4 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 42.1 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนมกราคม มีอุณหภูมิ 10.0 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 68.0-83.0 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 75.0 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 94 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ มกราคม มีความชื้นร้อยละ 46

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,084.8 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 17.7 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 233.9 มิลลิเมตร

ตารางที่ 4.2.2-3 สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดปทุมธานี

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2023

Station	PATHUMTHANI
Index Station	48419
Latitude	14° 6' 0.0" N
Longitude	100° 37' 0.0" E

Elevation of station above MSL	6.00 Meters
Height of barometer above MSL	7.00 Meters
Height of Thermometer above ground	1.20 Meters
Height of wind vane above ground	10.80 Meters
Height of rainguage	0.80 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	18	1012.40	1011.40	1010.00	1008.70	1007.30	1006.60	1006.60	1006.80	1007.80	1009.60	1010.80	1012.20	1009.18
	Mean Daily Range	18	4.60	4.90	5.10	5.00	4.60	3.90	3.80	4.00	4.60	4.50	4.20	4.50	4.48
	Ext.Max.	18	1022.98	1023.84	1020.15	1016.90	1016.34	1014.33	1013.03	1013.52	1017.15	1016.54	1018.86	1022.35	1023.84
	Ext.Min.	17	1004.55	1003.10	1001.87	1001.04	1000.30	998.55	999.43	999.41	999.52	1000.56	1002.88	1002.99	998.55
Temperature(Celsius)	Mean Max.	18	32.9	34.6	36.1	36.9	36.2	35.2	34.3	34.2	33.7	33.5	33.5	32.6	34.5
	Ext.Max.	18	37.0	39.0	40.3	41.2	41.0	39.0	39.0	38.0	38.0	38.5	37.5	37.2	41.2
	Mean Min.	18	21.7	23.2	24.9	25.8	26.4	26.1	25.7	25.7	25.3	25.0	24.2	22.2	24.7
	Ext.Min.	18	13.5	15.5	17.2	19.3	21.4	23.0	22.3	23.2	22.0	21.2	14.8	15.0	13.5
	Mean	18	27.0	28.5	29.9	30.6	30.5	29.9	29.3	29.1	28.7	28.6	28.4	27.1	29.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18	20.4	22.1	23.9	24.5	25.2	24.9	24.6	24.3	24.7	24.5	22.6	20.2	23.5
Relative Humidity(%)	Mean	18	69	71	72	72	76	76	77	77	80	80	72	68	74.2
	Mean Max.	18	88	91	93	92	91	91	91	91	94	93	88	85	90.6
	Mean Min.	18	49	49	51	51	56	58	60	59	63	62	55	49	55.2
	Ext.Min.	18	27	18	22	25	29	32	22	40	41	36	32	33	18.0
Visibility(Km.)	Mean	18	7.6	7.4	7.8	8.1	8.4	8.7	8.5	8.5	8.3	8.1	8.2	8.0	8.1
	07.00LST	17	6.7	6.4	7.3	7.9	8.2	8.5	8.4	8.2	8.2	7.9	8.1	7.7	7.8
Cloud Amount(1-10)	Mean	18	4.7	4.9	5.4	5.8	6.9	7.6	8.0	8.4	8.2	7.4	5.2	4.4	6.4
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	NE	S	S	S	SW	SW	SW	SW	SW	NE	NE	N,NE	-
	Mean	18	2.2	2.7	3.2	3.3	3.3	3.7	3.7	3.7	3.0	2.3	2.5	2.6	3.0
	Max.	18	20.0	20.0	24.0	30.0	30.0	40.0	32.0	33.0	43.0	45.0	30.0	31.0	45.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	18	125.6	126.9	159.9	167.6	172.5	157.7	156.1	147.1	130.5	120.0	121.4	125.6	1710.9
Rainfall(mm)	Total	28	8.4	28.6	71.5	95.8	177.3	158.5	152.6	173.0	277.1	165.9	32.6	7.7	1349.0
	Num. of Days	28	2.4	2.5	5.1	7.6	14.6	15.3	16.7	17.6	19.8	14.9	4.7	1.5	122.7
	Daily Max.	28	39.0	98.0	109.2	167.7	107.3	128.7	95.8	79.6	180.5	112.2	63.5	30.3	180.5
Sunshine Duration(hr.)	Mean	18	220.6	207.8	211.9	208.6	190.0	155.4	122.6	125.1	139.6	155.2	184.8	233.4	2155.0
Phenomena(Days)	Fog	18	6.5	6.3	3.0	1.1	0.7	0.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.4	1.4	20.1
	Haze	18	28.8	26.8	27.9	25.0	19.4	12.8	12.9	14.1	10.6	14.2	21.2	26.7	240.4
	Hail	18	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.5
	ThunderStorm	18	0.1	0.6	1.8	4.0	6.6	5.7	3.7	3.2	5.6	3.2	1.1	0.2	35.8
	Squall	18	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 4.2.2-4 สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2023

Station	AYUTTHAYA
Index Station	48415
Latitude	14° 32' 5.0" N
Longitude	100° 43' 30.0" E

Elevation of station above MSL	8.00 Meters
Height of barometer above MSL	9.68 Meters
Height of Thermometer above ground	1.50 Meters
Height of wind vane above ground	11.80 Meters
Height of rainguage	0.80 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	18	1012.40	1011.40	1009.90	1008.70	1007.20	1006.50	1006.40	1006.60	1007.70	1009.60	1010.90	1012.30	1009.13
	Mean Daily Range	18	4.80	5.10	5.30	5.20	4.70	4.00	3.80	4.00	4.50	4.50	4.40	4.60	4.58
	Ext.Max.	18	1023.44	1022.64	1020.63	1017.20	1014.95	1014.19	1012.55	1013.86	1015.79	1017.13	1019.00	1023.19	1023.44
	Ext.Min.	17	1003.69	1001.14	1000.81	1000.55	999.01	999.02	998.19	999.06	999.27	1000.79	1003.53	1003.56	998.19
Temperature(Celsius)	Mean Max.	18	32.9	34.6	35.9	36.7	36.1	35.0	34.1	33.7	33.2	33.1	33.1	32.3	34.2
	Ext.Max.	18	37.3	38.6	41.1	42.1	41.7	39.5	39.3	37.6	36.7	37.1	36.3	36.8	42.1
	Mean Min.	18	20.2	22.3	24.3	25.0	25.1	24.8	24.4	24.2	24.1	23.6	22.3	20.4	23.4
	Ext.Min.	18	10.0	13.4	16.7	17.5	20.4	21.7	21.1	21.5	20.9	19.1	14.3	12.5	10.0
	Mean	18	26.1	27.9	29.5	30.2	30.1	29.4	28.9	28.6	28.3	28.1	27.4	26.1	28.4
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18	19.2	21.4	23.2	24.2	24.8	24.7	24.5	24.6	25.0	24.3	22.1	19.3	23.1
Relative Humidity(%)	Mean	18	68	70	72	73	75	77	79	80	83	81	75	68	75.0
	Mean Max.	18	86	89	90	90	91	92	92	93	94	93	89	84	90.1
	Mean Min.	18	46	47	49	51	55	58	61	63	67	64	55	48	55.3
	Ext.Min.	18	25	22	22	22	32	0	35	32	50	26	34	17	0.0
Visibility(Km.)	Mean	18	7.0	7.0	7.4	7.9	8.2	8.3	8.2	8.1	8.0	7.8	7.6	7.6	7.8
	07.00LST	17	4.7	4.4	5.9	7.0	7.7	7.9	7.8	7.7	7.5	6.9	6.4	6.1	6.7
Cloud Amount(1-10)	Mean	18	3.8	3.9	4.7	5.2	6.3	7.2	7.8	8.1	7.6	6.3	4.8	3.8	5.8
Wind (Knots)	Prev.Wind	17	NE	NE	SE	SE	SE	SW	SW	SW	SW	NE	NE	NE	-
	Mean	18	3.5	2.8	3.3	2.9	2.7	2.9	2.9	2.6	1.8	2.3	3.3	4.6	3.0
	Max.	18	35.0	34.0	31.0	36.0	38.0	34.0	38.0	27.0	27.0	27.0	31.0	32.0	38.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	18	134.9	131.6	161.9	165.0	154.9	138.5	134.8	121.3	106.3	110.7	116.2	136.1	1612.2
Rainfall(mm)	Total	30	6.4	12.2	46.5	60.8	120.2	128.4	135.0	169.1	233.9	118.7	41.2	12.4	1084.8
	Num. of Days	30	1.1	1.4	4.3	6.1	12.6	13.5	14.9	16.4	17.7	12.3	4.3	1.2	105.8
	Daily Max.	30	49.4	50.8	94.5	89.9	116.1	138.3	122.9	144.6	119.0	130.4	94.2	41.3	144.6
Sunshine Duration(hr.)	Mean	18	233.7	216.7	223.0	225.3	207.1	158.7	121.4	111.6	141.3	173.7	216.8	236.0	2265.3
Phenomena(Days)	Fog	18	6.5	5.7	1.5	0.8	0.4	0.1	0.2	0.2	0.4	0.7	1.2	2.6	20.3
	Haze	18	26.8	23.9	24.3	20.6	15.4	12.7	12.1	9.6	5.2	9.6	16.9	23.9	201.0
	Hail	18	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.6
	ThunderStorm	18	0.1	0.8	2.6	5.6	9.2	7.5	6.7	7.3	9.8	6.6	2.6	0.2	59.0
	Squall	18	0.2	0.2	0.1	0.0	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.3	2.2

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.8-2.9 น็อต เดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 2.3-4.6 น็อต และช่วงเดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะออกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.7-3.3 น็อต

3.2.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน มีรายละเอียดดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.2-5 รูปที่ 4.2.2-3 และ รูปที่ 4.2.2-4** สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ-2**)

(1) ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยอยู่ระหว่าง*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert มีรายละเอียดดังนี้

วัดกร่าง (กม.74+472) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.064-0.082 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.070 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.030-0.043 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.035 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.66-0.71 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0105-0.0136 ppm และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.43-2.57 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และฉบับที่ 33 (พ.ศ.2553) ซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในขณะนั้น ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.20 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.10 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.12 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.99 m/s ซึ่งมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมอ่อน คิดเป็นลมสงบร้อยละ 1.67 เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณชุมชนโดยรอบแต่อย่างใด

(2) ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ โดยอยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing มีรายละเอียดดังนี้

วัดกร่าง (กม.74+472): มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.055-0.096 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.078 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.021-0.043 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.032 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.74-0.77 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0158-0.0220 ppm และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.64-2.79 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และฉบับที่ 33 (พ.ศ.2553) ซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในขณะนั้น ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด

ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.20 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.10 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.12 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ-ทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.98 m/s ซึ่งมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมอ่อน คิดเป็นลมสงบร้อยละ 6.67 เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณชุมชนโดยรอบแต่อย่างใด

(3) ครั้งที่ 3 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยอยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดดังนี้

วัดกร่าง (กม.74+472) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.043-0.069 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.057 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.024-0.037 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.030 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.50-0.56 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0149-0.0184 ppm และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.50-2.61 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และฉบับที่ 33 (พ.ศ.2553) ซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในขณะนั้น ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.20 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.10 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.12 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.55 m/s ซึ่งมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมเบา คิดเป็นลมสงบร้อยละ 23.33 เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ใต้ลม) อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไม่ส่งผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศบริเวณชุมชนโดยรอบแต่อย่างใด

(4) ครั้งที่ 4 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ โดยอยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน มีรายละเอียดดังนี้

วัดกร่าง (กม.74+472) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.176-0.187 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.187 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.033-0.050 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.042 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.67-0.77 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0177-0.0225 ppm และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.71-2.92 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และฉบับที่ 33 (พ.ศ.2553) ซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในขณะนั้น ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 ที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.20 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.10 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.00 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.12 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.03 m/s ซึ่งมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมเบา คิดเป็นลมสงบ ร้อยละ 7.50 เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณชุมชนโดยรอบแต่อย่างใด

ตารางที่ 4.2.2-5
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด					
		TSP (mg/m^3)*	PM_{10} (mg/m^3)*	CO (ppm)**	NO_2 (ppm)**	THC (ppm)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
วัดกร่าง กม.74+472	กรกฎาคม พ.ศ.2561[/1]	0.064 (0.043-0.086)	0.051 (0.037-0.062)	0.50 (0.40-0.50)	0.0213 (0.0193-0.0213)	2.80-2.89	ทุกดัชนีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561[/1]	0.096 (0.081-0.114)	0.061 (0.048-0.075)	0.50	0.0212 (0.0192-0.0212)	2.61-3.05	
	กรกฎาคม พ.ศ.2564[/2]	0.032 (0.028-0.037)	0.014 (0.012-0.016)	0.80 (0.70-0.80)	0.0180 (0.0161-0.0180)	2.53-2.68	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564[/2]	0.042 (0.036-0.047)	0.024 (0.022-0.026)	0.90 (0.80-0.90)	0.0212 (0.0181-0.0212)	2.53-2.85	
ค่าคาดการณ์ระยะก่อสร้างในรายงาน EIA[/2]							
กิจกรรมเตรียมพื้นที่		**0.149**	**0.038**	**0.80**	**0.0536**	-	
กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง		**0.074**	**0.016**	**0.80**	**0.0539**	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		**0.075**	**0.016**	**0.81**	**0.0575**	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		**0.075**	**0.016**	**0.81**	**0.0593**	-	
มาตรฐาน		**≤0.33[A]**	**≤0.12[A]**	**≤30.0[B]**	**≤0.17[C]**		
		≤0.20[D]	**≤0.10[D]**	**≤30.0[D]**	**≤0.12[D]**		

ที่มา : [/1] รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

[/2] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออกและทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : A = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

B = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

C = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป

D = ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง.วันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2569)

* เป็นค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ** เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง - ไม่ได้กำหนดค่า

ตารางที่ 4.2.2-5
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด					
		TSP (mg/m^3)*	PM_{10} (mg/m^3)*	CO (ppm)**	NO_2 (ppm)**	THC (ppm)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
วัดกร่าง กม.74+472	กรกฎาคม พ.ศ.2567	0.070 (0.064-0.082)	0.035 (0.030-0.043)	0.71 (0.66-0.71)	0.0136 (0.0105-0.0136)	2.43-2.57	ทุกดัชนีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด
	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	0.078 (0.055-0.096)	0.032 (0.021-0.043)	0.77 (0.74-0.77)	0.0220 (0.0158-0.0220)	2.64-2.79	
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	0.057 (0.043-0.069)	0.030 (0.024-0.037)	0.56 (0.50-0.56)	0.0184 (0.0149-0.0184)	2.50-2.61	
	มกราคม พ.ศ.2569	0.182 (0.176-0.187)	0.042 (0.033-0.050)	0.77 (0.67-0.77)	0.0225 (0.0177-0.0225)	2.71-2.92	
ค่าคาดการณ์ระยะก่อสร้างในรายงาน EIA[/2]							
กิจกรรมเตรียมพื้นที่		**0.149**	**0.038**	**0.80**	**0.0536**	-	
กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง		**0.074**	**0.016**	**0.80**	**0.0539**	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		**0.075**	**0.016**	**0.81**	**0.0575**	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		**0.075**	**0.016**	**0.81**	**0.0593**	-	
มาตรฐาน		**≤0.33[A]**	**≤0.12[A]**	**≤30.0[B]**	**≤0.17[C]**		
		≤0.20[D]	**≤0.10[D]**	**≤30.0[D]**	**≤0.12[D]**		

ที่มา : [/1] รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

[/2] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออกและทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

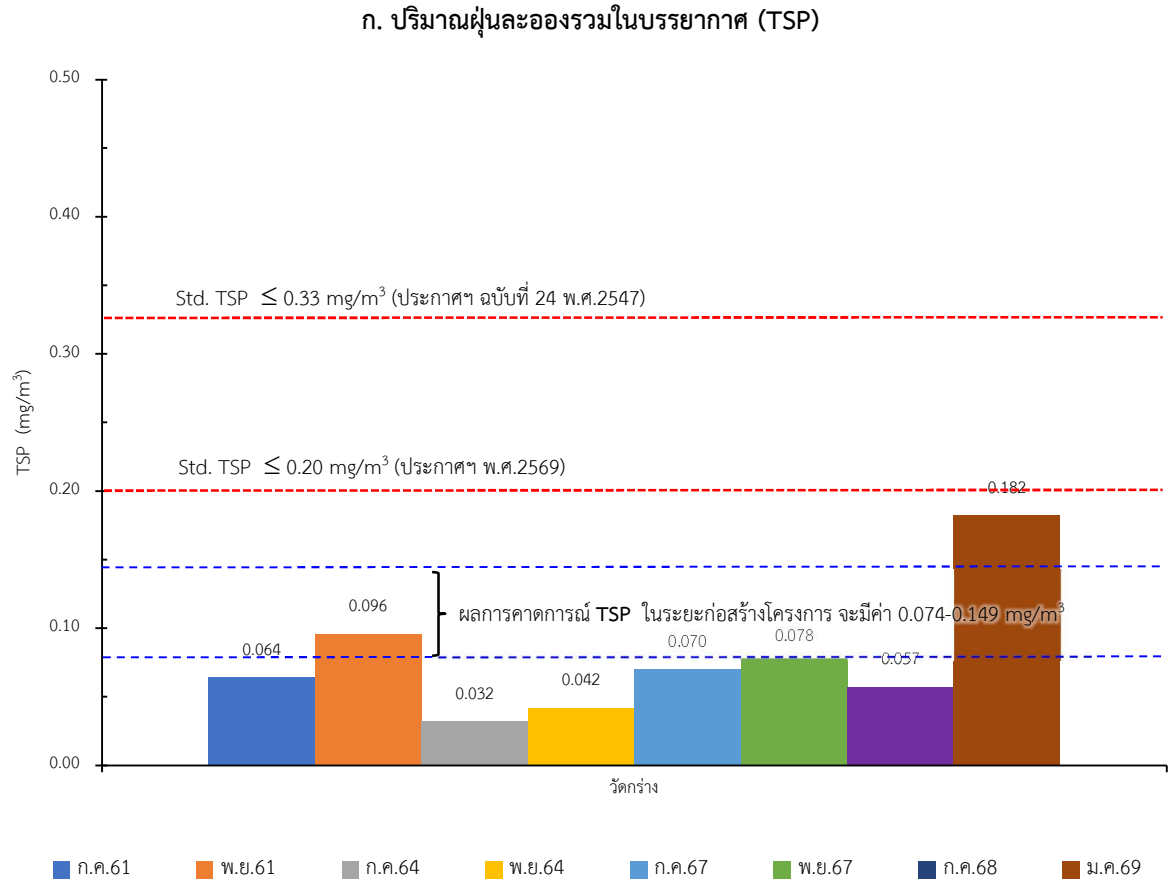
หมายเหตุ : A = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

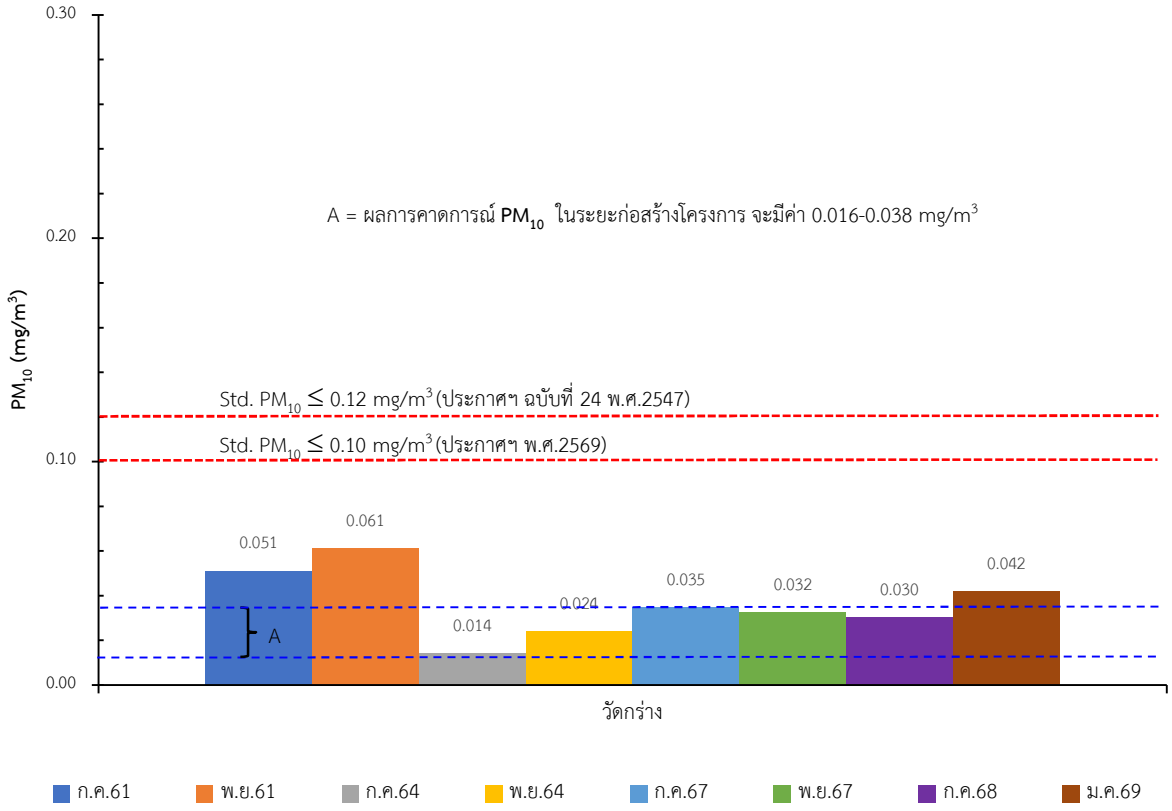
B = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

C = ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป

D = ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง.วันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2569)

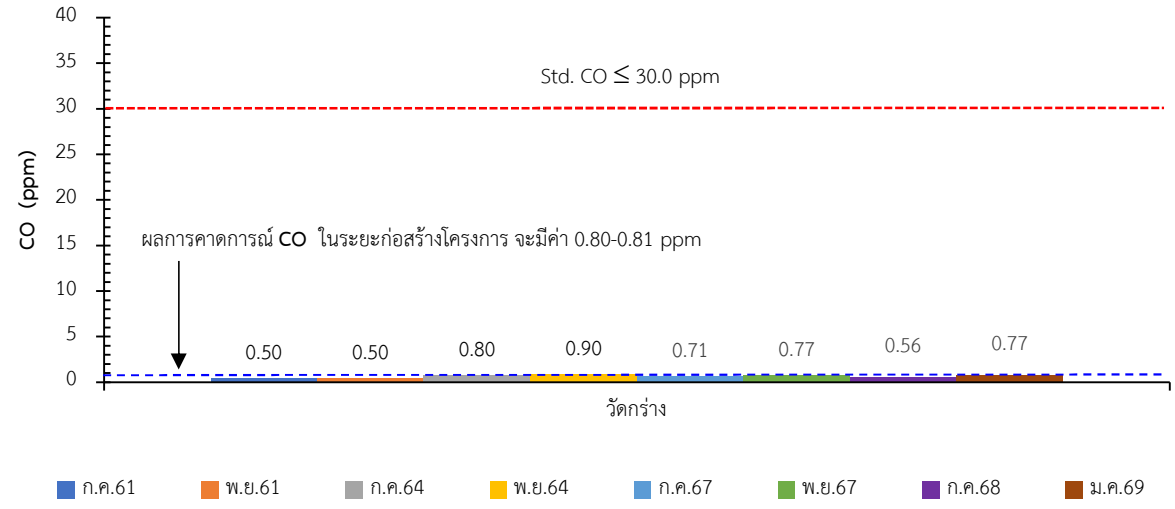
* เป็นค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ** เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง - ไม่ได้กำหนดค่า



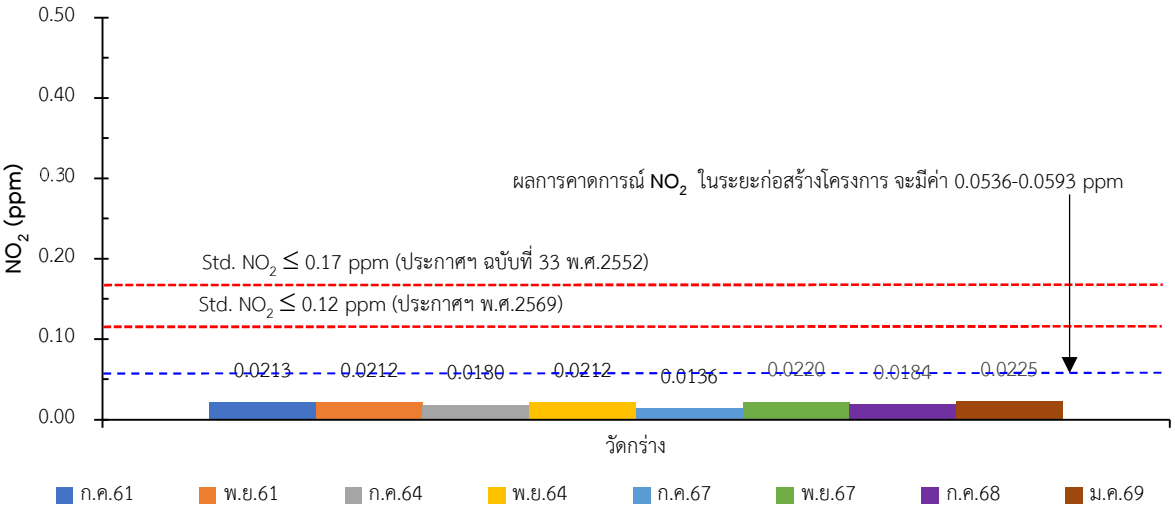


รูปที่ 4.2.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

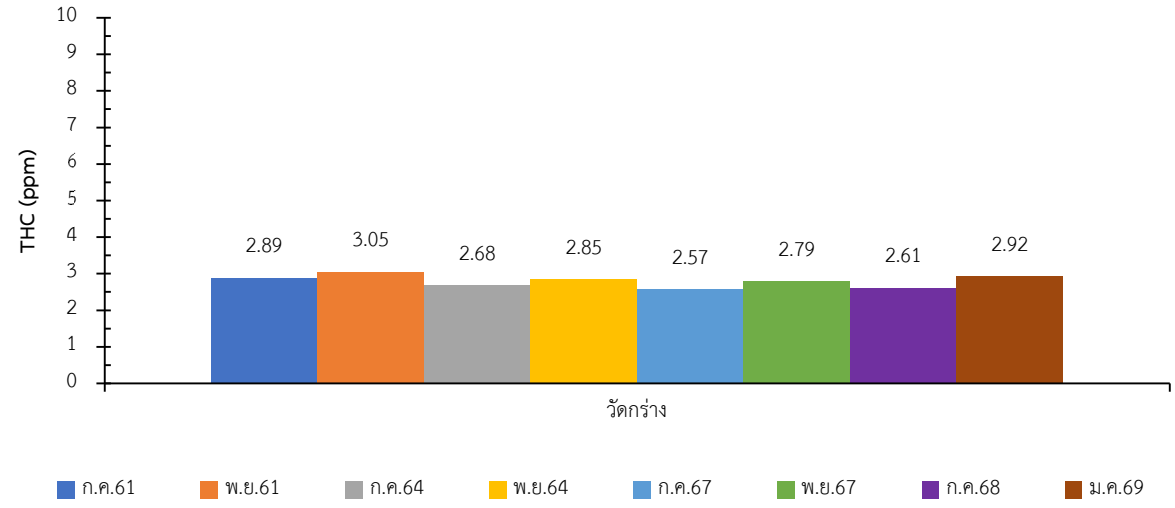
ค. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



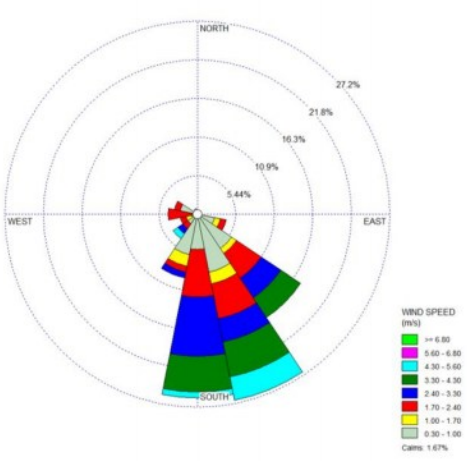
ง. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2)



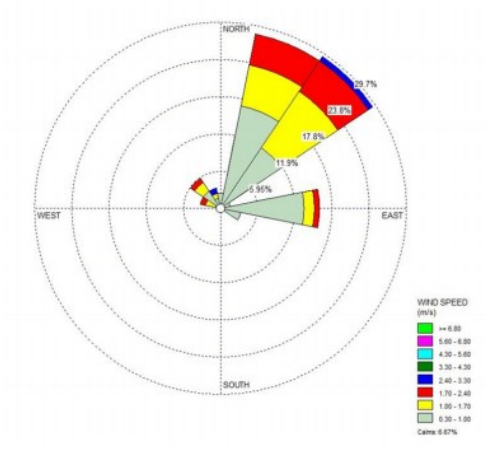
จ. ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (THC)



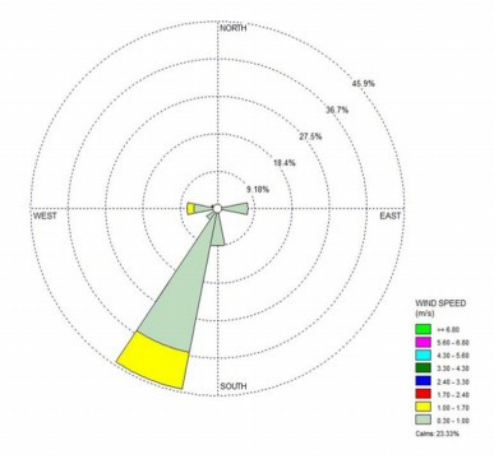
รูปที่ 4.2.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)



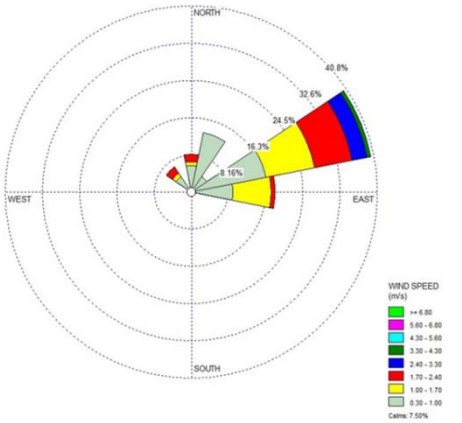
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567



ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567



ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568



ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569

รูปที่ 4.2.2-4 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม บริเวณวัดกร่าง กม.74+472

3.3 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.3.1 การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาข้อมูลทิศทางลมจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลมาจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (ระหว่างเดือนพฤษภาคม-กันยายน) และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ระหว่างเดือนตุลาคม-มกราคม) ดังนั้น การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงลมมรสุมได้ดังนี้

ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (กรกฎาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2568) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2564) พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ค่า TSP (24 ชั่วโมง) PM_{10} (24 ชั่วโมง) และปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 สำหรับค่าปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567

โดยมีค่า TSP (24 ชั่วโมง) PM_{10} (24 ชั่วโมง) ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 และปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2564) และผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ.2561)

สำหรับค่าปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ.2561) แต่ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2564)

ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ: ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ.2567 และมกราคม พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (พฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ค่า TSP (24 ชั่วโมง) สูงกว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 สำหรับค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 และปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567

โดยมีค่า TSP (24 ชั่วโมง) และ PM_{10} (24 ชั่วโมง) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (พฤศจิกายน พ.ศ.2561)

สำหรับค่าปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (พฤศจิกายน พ.ศ.2561) แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) ส่วนปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 และปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (พฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2564)

3.3.2 การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การเตรียมพื้นที่โครงการ งานผิวทางและชั้นทาง และการก่อสร้างสะพาน จะส่งผลกระทบให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น จากกิจกรรมการเปิดหน้าดิน และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์บริเวณวัดกร่าง กม.74+472 แยกรายดัชนีตรวจวัด ดังนี้

เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่าง *กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุดเจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert ส่วนกิจกรรมก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 อยู่ระหว่าง *กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 อยู่ระหว่าง *กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน ซึ่งการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

TSP : ผลการตรวจวัด TSP ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.070 mg/m^3 ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า TSP ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.149 mg/m^3 และ 0.075 mg/m^3 ตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด TSP ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.078 mg/m^3 ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเล็กน้อย ที่มีการคาดการณ์ค่า TSP ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.074 mg/m^3 และ 0.075 mg/m^3 ตามลำดับ แต่ยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

สำหรับผลการตรวจวัด TSP ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.057 mg/m^3 ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีการคาดการณ์ค่า TSP ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.074 mg/m^3 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด TSP ในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.182 mg/m^3 ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีการคาดการณ์ค่า TSP ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.074 mg/m^3 แต่ยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

PM_{10} : ผลการตรวจวัด PM_{10} ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.035 mg/m^3 ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า PM_{10} ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.016 mg/m^3 แต่ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า PM_{10} ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* ไว้เท่ากับ 0.038 mg/m^3 และมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด PM_{10} ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.032 mg/m^3 ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า PM_{10} ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.016 mg/m^3 แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

สำหรับผลการตรวจวัด PM_{10} ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.030 mg/m^3 ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า PM_{10} ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.016 mg/m^3 แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด PM_{10} ในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.042 mg/m^3 ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า PM_{10} ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.016 mg/m^3 แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

CO : ผลการตรวจวัด CO ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.71 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า CO ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 920.67 และ 922.26 μg/m^3 ตามลำดับ หรือเท่ากับ 0.80 และ 0.81 ppm ตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนตรวจวัด CO ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.77 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า CO ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 920.73 และ 922.26 μg/m^3 ตามลำดับ หรือเท่ากับ 0.80 และ 0.81 ppm ตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

สำหรับผลการตรวจวัด CO ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.56 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า CO ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 920.73 μg/m^3 หรือเท่ากับ 0.80 ppm จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด CO ในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.77 ppm ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า CO ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 920.73 μg/m^3 หรือเท่ากับ 0.80 ppm จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

NO_2 : ผลการตรวจวัด NO_2 ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0316 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า NO_2 ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 100.89 และ 108.15 μg/m^3 ตามลำดับ หรือเท่ากับ 0.0536 ppm และ 0.0575 ppm ตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลตรวจวัด NO_2 ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0220 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า NO_2 ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 101.35 และ 108.15 μg/m^3 ตามลำดับ หรือเท่ากับ 0.0539 ppm และ 0.0575 ppm ตามลำดับ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

สำหรับผลการตรวจวัด NO_2 ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0184 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า NO_2 ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 101.35 $\mu g/m^3$ หรือเท่ากับ 0.0539 ppm จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ส่วนผลการตรวจวัด NO_2 ในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0225 ppm ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ค่า NO_2 ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 101.35 $\mu g/m^3$ หรือเท่ากับ 0.0539 ppm จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ. 2568 และมกราคม พ.ศ.2569) พบว่า ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด โดยผลการตรวจวัด TSP CO และ NO_2 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่า PM_{10} สูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ

ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด โดยผลการตรวจวัด CO และ NO_2 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่า TSP และ PM_{10} สูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ

สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 อยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง พบว่า มีค่า TSP CO และ NO_2 ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่า PM_{10} สูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ แต่ค่าคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด โดยผลการตรวจวัด TSP และ PM_{10} มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่า CO และ NO_2 ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ดังนั้น การติดตามตรวจสอบ*คุณภาพอากาศ*ในระยะถัดไป ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ จะมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนแนวเส้นทางโครงการ จะมีปริมาณฝุ่นละอองและมลสารในบรรยากาศที่เพิ่มขึ้นจากการจราจร อาจส่งผลต่อบริเวณชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จัดเป็นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงควรติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการเป็นเวลา 2 ปี ต่อเนื่อง ตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด

4.2.3 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

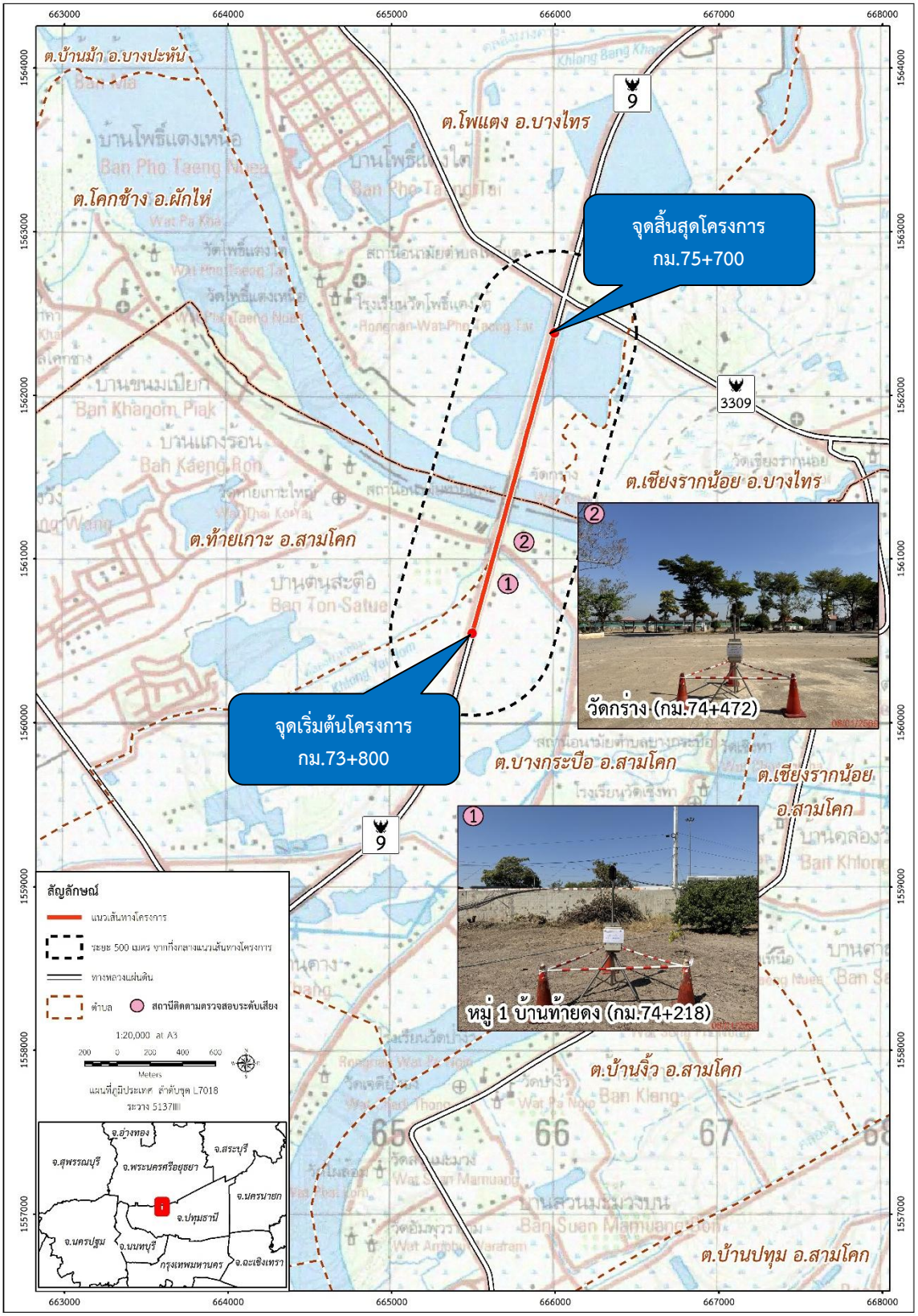
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีตรวจวัดระดับเสียง : บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 2 สถานี ดัง**รูปที่ 4.2.3-1** (สำหรับผังบริเวณสถานีตรวจวัดแสดงดัง **รูปที่ 4.2.2-2 และรูปที่ 4.2.3-2**)

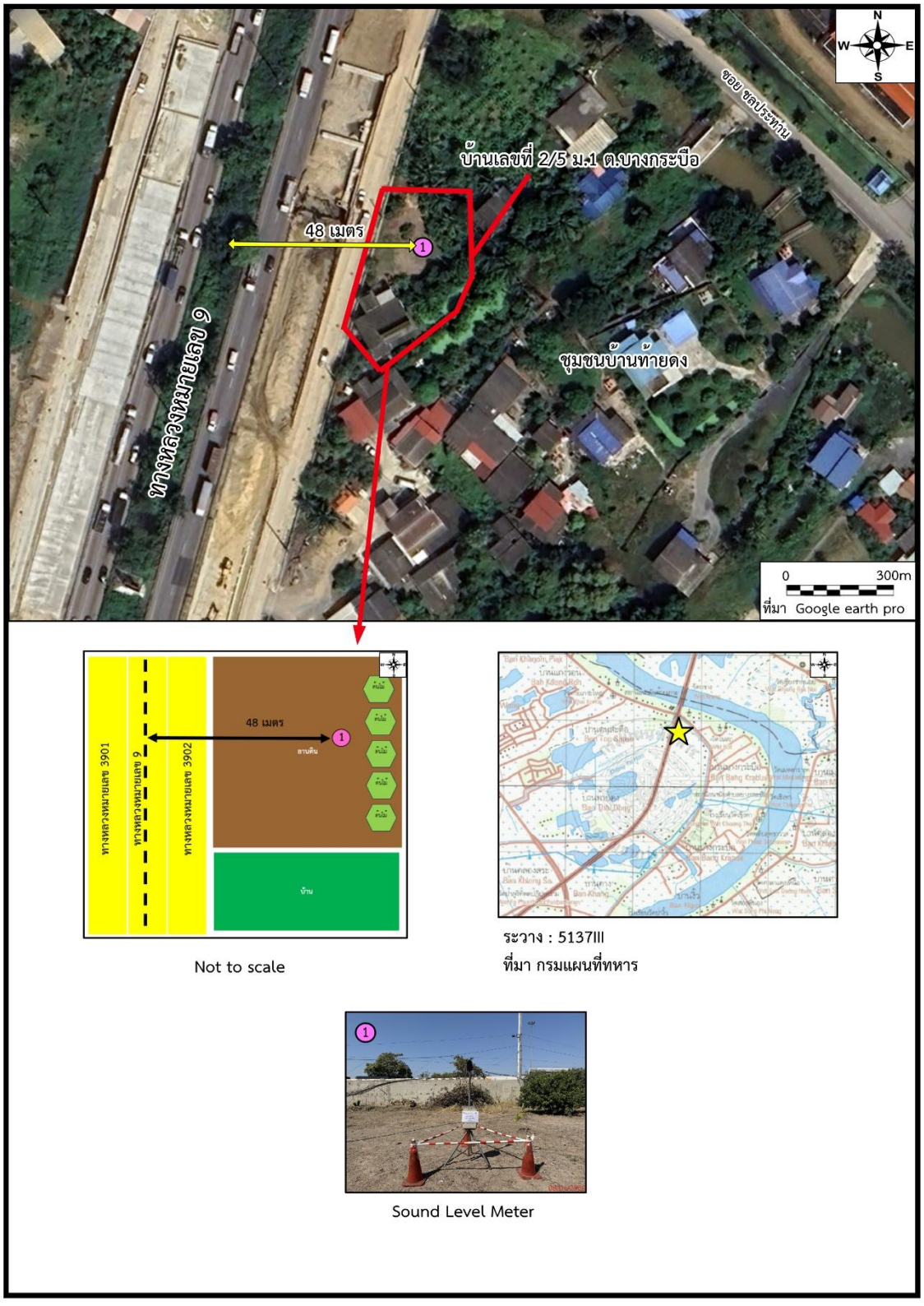
สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
วัดกร่าง	กม.74+472	91 เมตร
หมู่ 1 บ้านท้ายดง	กม.74+218	48 เมตร

2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน หรือ**ทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง** พร้อมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและความสั่นสะเทือน (หรือจะพิจารณาเพิ่มเติมความถี่ในการตรวจวัดมากขึ้นในบริเวณที่มีการร้องเรียนจากชุมชนท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแล้ว 4 ครั้ง (**ภาพที่ 4.2.3-1**)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567
ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568
ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569



รูปที่ 4.2.3-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง



รูปที่ 4.2.3-2 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง




หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218




วัดกร่าง กม.74+472

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567




หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218




วัดกร่าง กม.74+472

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 4.2.3-1 การตรวจวัดระดับเสียง




หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218




วัดกร่าง กม.74+472

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568




หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218




วัดกร่าง กม.74+472

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569

ภาพที่ 4.2.3-1 การตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)

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

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

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540, และประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561) รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการทบทวนข้อมูลระดับเสียงจาก*รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง - บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* (มีนาคม พ.ศ.2562) พบว่า ได้มีการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณวัดกร่าง ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 19-21 กรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 29 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) ส่วนในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม รวม 1 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 9-13 กรกฎาคม พ.ศ.2564 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 10-14 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง) พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รายละเอียดดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.3-1**)

ตารางที่ 4.2.3-1
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถานีตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))			
		L_{eq} 24 hr	L_{max}	L_{90}	L_{dn}
วัดกร่าง (กม.74+472)	กรกฎาคม พ.ศ.2561[/1]	55.9-59.2	86.0-98.6	47.9-49.1	-
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561[/1]	53.3-54.4	80.4-87.8	46.5-47.4	-
	กรกฎาคม พ.ศ.2564	54.0-56.7	84.4-99.6	46.2-49.7	58.0-61.0
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564	56.5-59.5	89.0-98.2	47.7-50.1	60.4-63.0
มาตรฐาน[/2]		**70.0**	**115.0**	**-**	**-**

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : [/1] รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

[/2] มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดระดับเสียงโดยทั่วไป

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 6 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านท้ายดง หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ วัดโบสถ์ วัดกร่าง หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ และเนินมณฑปวัดกร่าง (โคกโบสถ์) มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากการก่อสร้างแยกรายกิจกรรมได้ดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.3-2**)

กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 51.6-71.7 dB(A)

กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 51.8-71.9 dB(A)

กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ด้านซ้ายทาง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 54.3-74.3 dB(A) *ด้านขวาทาง* มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 54.7-71.4 dB(A) ซึ่งมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน ด้านซ้ายทาง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 50.9-69.9 dB(A) *ด้านขวาทาง* มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 51.0-69.9 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A)

จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่า บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ และวัดกร่าง มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป จึงได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้างโครงการ โดยใช้เหล็ก ความหนา 0.64 มิลลิเมตร สูง 2.5 เมตร มีความยาวประมาณ 320-591 เมตร สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า *กิจกรรมเตรียมพื้นที่*และ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 63.1-63.2 dB(A) *กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนล่างด้านซ้ายทาง* ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 61.2-66.5 dB(A) *ด้านขวาทาง* มีค่าระหว่าง 61.4-63.3 dB(A) และจาก*กิจกรรมก่อสร้างสะพานส่วนบนด้านซ้ายทาง* ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 56.4-61.0 dB(A) *ด้านขวาทาง* มีค่าระหว่าง 56.6-61.0 dB(A) (**ตารางที่ 4.2.3-3**)

ตารางที่ 4.2.3-2
ผลการคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้างโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทาง (เมตร)	ระยะห่างจากสะพานด้านซ้ายทาง (เมตร)	ระยะห่างจากสะพานด้านขวาทาง (เมตร)	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))													
				จากอุปกรณ์ก่อสร้าง (1)						การขนส่ง (2)	การจราจร (3)	รวม (1)+(2)+(3)					
				กิจกรรมเตรียมพื้นที่	กิจกรรมผิวทางและชั้นทาง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน				กิจกรรมเตรียมพื้นที่	กิจกรรมผิวทางและชั้นทาง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน	
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	ซ้ายทาง	ขวาทาง					ซ้ายทาง	ขวาทาง	ซ้ายทาง	ขวาทาง
1. หมู่ 1 บ้านท้ายดง	48	127	113	67.4	67.9	65.4	66.4	55.4	56.4	58.5	69.4	71.7	71.9	71.1	71.4	69.9	69.9
2. หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ	70	49	93	64.1	64.6	73.6	68.1	63.6	58.1	55.4	65.8	68.3	68.5	74.3	70.2	68.1	66.8
3. วัดโบสถ์	570	587	540	45.9	46.4	52.1	52.8	42.1	42.8	39.9	49.9	51.6	51.8	54.3	54.7	50.9	51.0
4. วัดกร่าง	91	116	70	61.8	62.3	66.1	70.6	56.1	60.6	52.5	62.2	65.3	65.5	67.7	71.2	63.5	64.7
5. หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้	253	975	968	52.9	53.4	47.7	47.7	37.7	37.7	47.1	57.8	59.3	59.4	58.5	58.5	58.2	58.2
6. เนินมณฑปวัดกร่าง (โคกโบสถ์)	180	206	159	55.9	56.4	61.2	63.4	51.2	53.4	48.6	59.2	61.1	61.3	63.5	64.9	60.2	60.5
มาตรฐาน/1				70.0													

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566
หมายเหตุ : /1 ประกาศคณะกรรมสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ตารางที่ 4.2.3-3
ผลการคาดการณ์ระดับเสียง หลังจากการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้างโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทาง (เมตร)	ระยะห่างจากสะพานด้านซ้ายทาง (เมตร)	ระยะห่างจากสะพานด้านขวาทาง (เมตร)	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))													
				ก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียง								หลังการติดตั้งกำแพงกันเสียง					
				จากอุปกรณ์ก่อสร้าง						การขนส่ง	การจราจร	จากอุปกรณ์ก่อสร้าง					
				กิจกรรมเตรียมพื้นที่	กิจกรรมผิวทางและชั้นทาง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน				กิจกรรมเตรียมพื้นที่	กิจกรรมผิวทางและชั้นทาง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน	
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	ซ้ายทาง	ขวาทาง					ซ้ายทาง	ขวาทาง	ซ้ายทาง	ขวาทาง
1. หมู่ 1 บ้านท้ายดง	48	127	113	67.4	67.9	65.4	66.4	55.4	56.4	58.5	69.4	63.1	63.2	61.3	61.4	61.0	61.0
2. หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ	70	49	93	64.1	64.6	73.6	68.1	63.6	58.1	55.4	65.8	-	-	66.5	63.3	60.6	59.6
3. วัดกร่าง	91	116	70	61.8	62.3	66.1	70.6	56.1	60.6	52.5	62.2	-	-	61.2	61.8	56.4	56.6
มาตรฐาน/1				70.0													

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566
หมายเหตุ : /1 ประกาศคณะกรรมสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
- พิจารณาไม่ติดตั้งกำแพงกันเสียงจากกิจกรรมนั้นๆ เนื่องจากมีค่าระดับเสียงไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีรายละเอียด ดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.3-4** และ **รูปที่ 4.2.3-3** สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ-3**)

(1) ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมเตรียมพื้นที่* และ*งานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การตีแนวพื้น Retaining wall, ตัดเกรด Sub base, วาง Box culvert ผูกเหล็กพื้น Retaining wall และเจาะเสาเข็ม (สะพานข้ามคลองยายหอม) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 61.0-63.9 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 63.9 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 64.6-67.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 67.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 90.7-105.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 58.9-62.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดกร่าง กม.74+472 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 55.9-63.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 63.3 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.9-64.7 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 64.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 87.8-105.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 55.0-61.8 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

เมื่อพิจารณาจากช่วงเวลาที่มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ที่มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในช่วงเวลาอื่น พบว่า บริเวณ*หมู่ 1 บ้านท้ายดง* และ*วัดกร่าง* มีค่าระดับเสียงสูงสุดในวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ.2567 ช่วงเวลา 16.00-17.00 น. ซึ่งมีค่าระดับเสียงสูงสุด ระหว่าง 105.6-105.8 dB(A) เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า เป็น*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ซึ่งประกอบด้วย การวาง Box culvert, การผูกเหล็กพื้น Retaining wall, การเจาะเสาเข็ม (สะพานข้ามคลองยายหอม), การปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert รวมทั้งในช่วงเวลาดังกล่าวภายในวัดกร่างมีกิจกรรมการก่อสร้างหลังคาคลุมลานอเนกประสงค์ และมีการจัดพิธีกรรมทางศาสนา (**ภาพที่ 4.2.3-2**) จึงกล่าวได้ว่า การที่มีค่าระดับเสียงสูงสุด สูงกว่าในช่วงเวลาอื่นๆ อาจเป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง ปริมาณจราจร และกิจกรรมภายในวัดกร่าง อย่างไรก็ตามค่าระดับเสียงสูงสุดดังกล่าว ยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน



การตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างหลังคาคลุมลานอเนกประสงค์



พิธีกรรมทางศาสนา (งานบำเพ็ญกุศล)

ภาพที่ 4.2.3-2 กิจกรรมบริเวณวัดกร่าง ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567

(2) ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.7-58.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 58.2 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 63.1-65.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 65.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.2-83.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 58.3-60.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดกร่าง กม.74+472 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 62.8-64.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 64.1 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 67.5-70.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 70.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 93.2-100.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 61.3-65.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

(3) ครั้งที่ 3 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

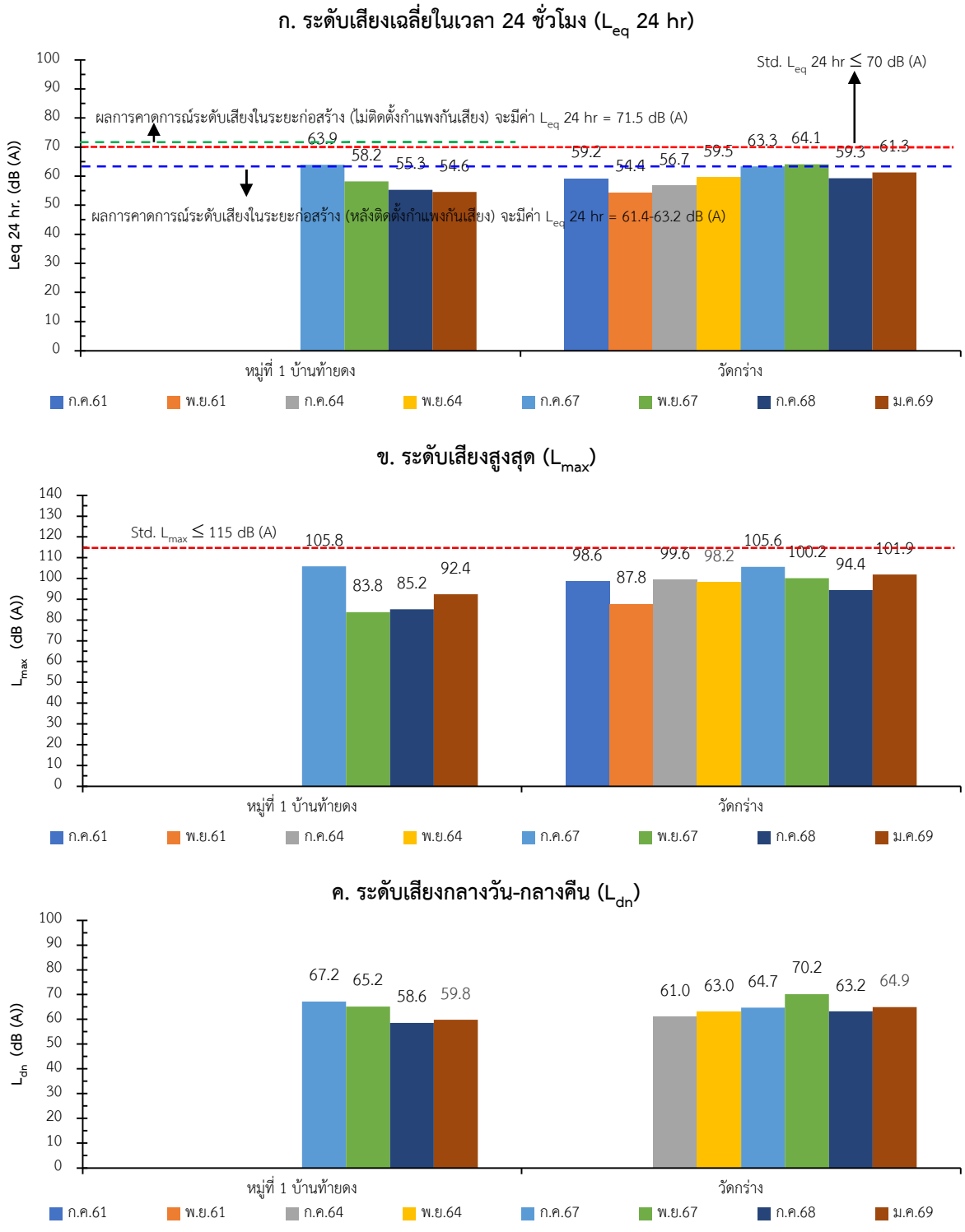
หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ประกอบด้วย การตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างเชิงลาดสะพาน ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 50.3-55.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 55.3 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.2-58.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 58.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 79.9-85.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 48.7-59.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดกร่าง กม.74+472 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.1-59.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 59.3 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.5-63.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 63.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.2-94.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 55.6-63.1 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

(4) ครั้งที่ 4 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางเชื่อมต่อชุมชน และผูกเหล็กเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.8-54.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 54.6 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.8-59.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 59.8 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 74.9-92.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 50.0-52.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดกร่าง กม.74+472 : อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.3-61.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 61.3 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.5-64.9 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 64.9 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.7-101.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 55.5-57.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน



รูปที่ 4.2.3-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ตารางที่ 4.2.3-4
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง

สถานีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด dB(A)					
	วันที่ตรวจวัด	L_{eq} 24 hr	L_{max}	L_{dn}	L_{90}	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
1. หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218	กรกฎาคม พ.ศ.2561[/1]	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561[/1]	*	*	*	*	
	กรกฎาคม พ.ศ.2564[/2]	*	*	*	*	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564[/2]	*	*	*	*	
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	61.0-63.9	90.7-105.8	64.6-67.2	58.9-62.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	56.7-58.2	80.2-83.8	63.1-65.2	58.3-60.4	
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	50.3-55.3	79.9-85.2	56.2-58.6	48.7-59.6	
	มกราคม พ.ศ.2569	51.8-54.6	74.9-92.4	57.8-59.8	50.0-52.9	
ค่าคาดการณ์ระยะก่อสร้างในรายงาน EIA[/2]						
กิจกรรมเตรียมพื้นที่*		**63.1**	-	-	-	
กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว		**71.9**	-	-	-	
หลังติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว		**63.2**				
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง*						
ซ้ายทาง		**61.3**	-	-	-	
ขวาทาง		**61.4**	-	-	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน*						
ซ้ายทาง		**61.0**	-	-	-	
ขวาทาง		**61.0**	-	-	-	
มาตรฐาน***		**70.0**	**115.0**	-	-	

ที่มา : [/1] รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

[/2] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออกและทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : - = ไม่ได้กำหนดค่า * = ไม่ได้ตรวจวัด ** = ค่าคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างหลังจากการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว *** = มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

ตารางที่ 4.2.3-4
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)

สถานีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด dB(A)					
	วันที่ตรวจวัด	L_{eq} 24 hr	L_{max}	L_{dn}	L_{90}	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
2. วัดกร่าง กม.74+472	กรกฎาคม พ.ศ.2561/1	55.9-59.2	86.0-98.6	*	47.9-49.1	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561/1	53.3-54.4	80.4-87.8	*	46.5-47.4	
	กรกฎาคม พ.ศ.2564/2	54.0-56.7	84.4-99.6	58.0-61.0	46.2-49.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564/2	56.5-59.5	89.0-98.2	60.4-63.0	47.7-50.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	55.9-63.3	87.8-105.6	60.9-64.7	55.0-61.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	62.8-64.1	93.2-100.2	67.5-70.2	61.3-65.4	
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	57.1-59.3	86.2-94.4	61.5-63.2	55.6-63.1	
	มกราคม พ.ศ.2569	57.3-61.3	86.7-101.9	62.5-64.9	55.5-57.5	
ค่าคาดการณ์ระยะก่อสร้างในรายงาน EIA/2						
กิจกรรมเตรียมพื้นที่*		-	-	-	-	
กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง			-	-	-	
ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว		65.5				
หลังติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว		-				
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง*						
ซ้ายทาง		61.2	-	-	-	
ขวาทาง		61.8	-	-	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน*						
ซ้ายทาง		56.4	-	-	-	
ขวาทาง		56.6	-	-	-	
มาตรฐาน**		70.0	115.0	-	-	

ที่มา : /1 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

/2 รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออกและทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดค่า * ไม่ได้ตรวจวัด ** = ค่าคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างหลังจากการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว *** = มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

3.3 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ. 2567, กรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) มีรายละเอียดดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้ตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงในการศึกษาปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 แต่ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567, พฤศจิกายน พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2568 รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

วัดกร่าง กม.74+472 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567, พฤศจิกายน พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2568 ส่วนค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2568 แต่ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 โดยผลการตรวจวัดทั้ง 4 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) ส่วนค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) ได้ แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3.2 การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

โครงการฯ ได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง บริเวณหมู่ 3 บ้านต้นสะตือ และบริเวณวัดกร่าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (**รูปที่ 4.2.3-4**) โดยในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 โครงการฯ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว โดยใช้รั้วทึบชนิดเมทัลชีท (Metal Sheet) ติดตั้งบน Concrete Barrier ส่วนการดำเนินการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 โครงการฯ ได้ปรับเปลี่ยนเป็นการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier เนื่องจาก Metal Sheet ดังกล่าวทำให้กีดขวางการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน ดังนั้น ในการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567

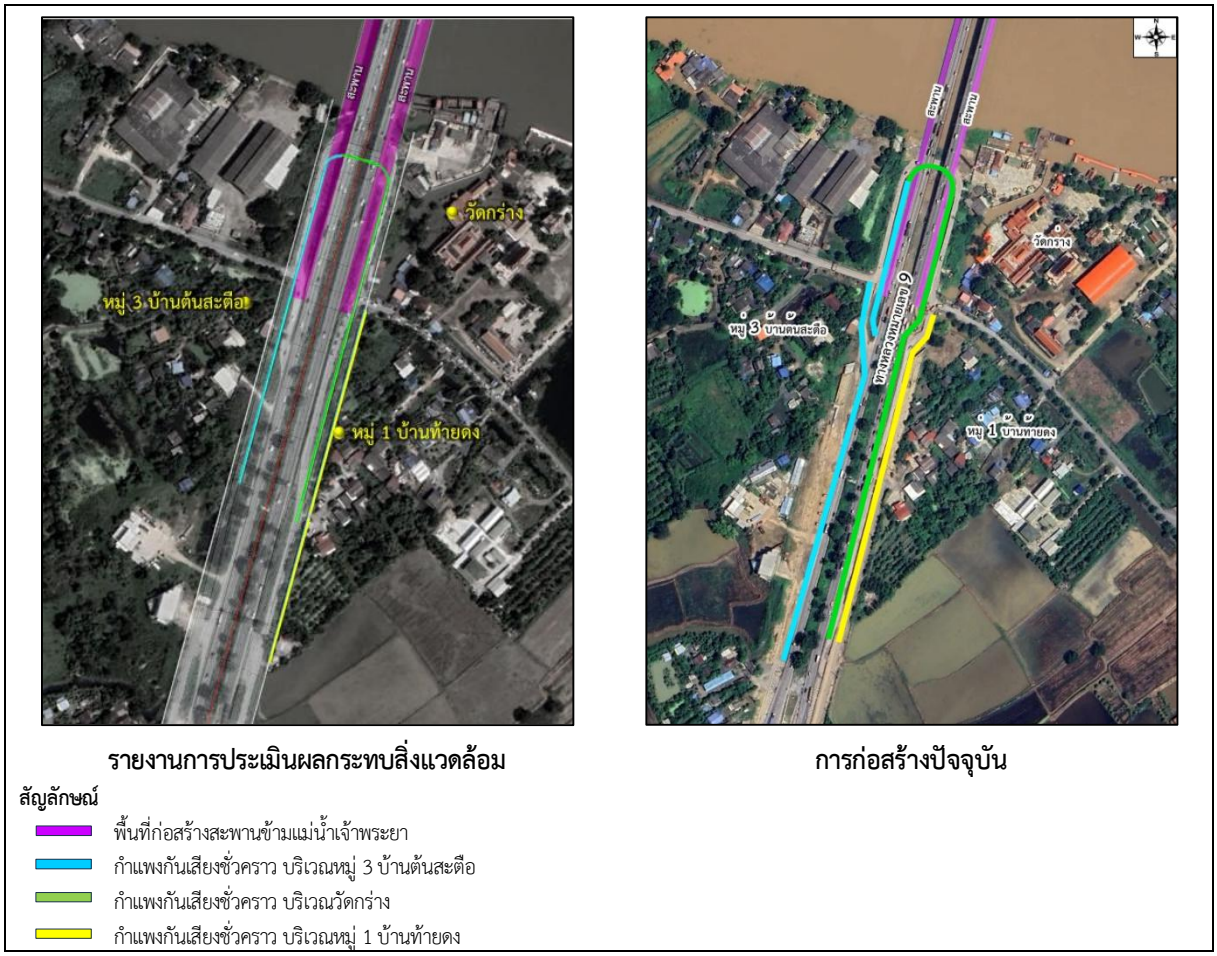
กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงเป็นการเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ระดับเสียงภายหลังการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569 จึงเป็นการเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในกรณีไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว มีรายละเอียดแยกรายสถานี ได้ดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมเตรียมพื้นที่ และงานผิวทางและชั้นทาง ประกอบด้วย การตีแนวพื้น Retaining wall, ตัดเกรด Sub base, วาง Box culvert ผูกเหล็กพื้น Retaining wall และเจาะเสาเข็ม (สะพานข้ามคลองยายหอม) พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 63.9 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน และสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ภายหลังจากที่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 63.1 dB(A) และ 63.2 dB(A) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 58.2 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน และต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ด้านขวาทาง* ภายหลังจากที่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 63.2 dB(A) และ 61.4 dB(A) จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดกร่าง กม.74+472 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 63.3 dB(A) ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* ในกรณีที่ไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 65.3 dB(A) และมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ด้านขวาทาง* ภายหลังจากที่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 61.8 dB(A) รวมทั้งภายในบริเวณ*วัดกร่าง*มีการจัดพิธีทางศาสนา และการก่อสร้างหลังคาคลุมลานอเนกประสงค์ ซึ่งผลตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์อาจมีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และกิจกรรมภายในบริเวณสถานีตรวจวัด โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่ง*สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 64.1 dB(A) ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ในกรณีที่ไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 65.5 dB(A) และสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ด้านขวาทาง* ภายหลังจากที่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 61.8 dB(A) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 4.2.3-4 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

2) กรณีไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

โครงการฯ ได้รื้อถอนกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง บริเวณหมู่ 3 บ้านต้นสะตือ และบริเวณวัดกร่าง ออกเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ดังนั้น ในการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงเป็นการเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ระดับเสียงโดยไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว มีรายละเอียดแยกรายสถานี ได้ดังนี้

หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง กม.74+218 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ประกอบด้วย การตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างเชิงลาดสะพาน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 55.3 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน และต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ด้านขวาทาง* ภายหลังจากที่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 71.4 dB(A) รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งอยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางเชื่อมต่อชุมชน และผูกเหล็กเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 54.6 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน และต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 71.9 dB(A) รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่

ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดกร่าง กม.74+472 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง ประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 59.3 dB(A) ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ในกรณีที่ไม่ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ไว้เท่ากับ 65.5 dB(A) รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งอยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง สูงสุดเท่ากับ 61.3 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน และต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 65.5 dB(A) รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

4.1) กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 และพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ทั้ง 2 สถานีตรวจวัด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานีตรวจวัด โดยบริเวณ*บ้านท้ายดง กม.74+218* ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง*

ส่วนบริเวณ*วัดกร่าง กม.74+472* ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) สูงกว่าผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ซึ่งอาจเป็นผลมาจากภายในบริเวณวัดกร่างมีการจัดพิธีทางศาสนา และมีกิจกรรมการก่อสร้างหลังคาคลุมลานอเนกประสงค์ สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) สูงกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* แต่ต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงในบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวเส้นทางโครงการ

4.2) กรณีไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งมีการรื้อถอนกำแพงกันเสียงชั่วคราวออกแล้ว พบว่า ทั้ง 2 สถานีตรวจวัด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* และ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการ

ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงในบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวเส้นทางโครงการ

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ดังนั้น การติดตามตรวจสอบ*ระดับเสียง*ในระยะถัดไป ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ จะมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) และหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง (กม.74+218) เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรที่สามารถลดผลกระทบด้านเสียง ให้มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 59.7-66.8 dB(A) ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จัดเป็นผลกระทบระดับต่ำ จึงควรติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการเป็นเวลา 2 ปี ต่อเนื่อง ตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด

4.2.4 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

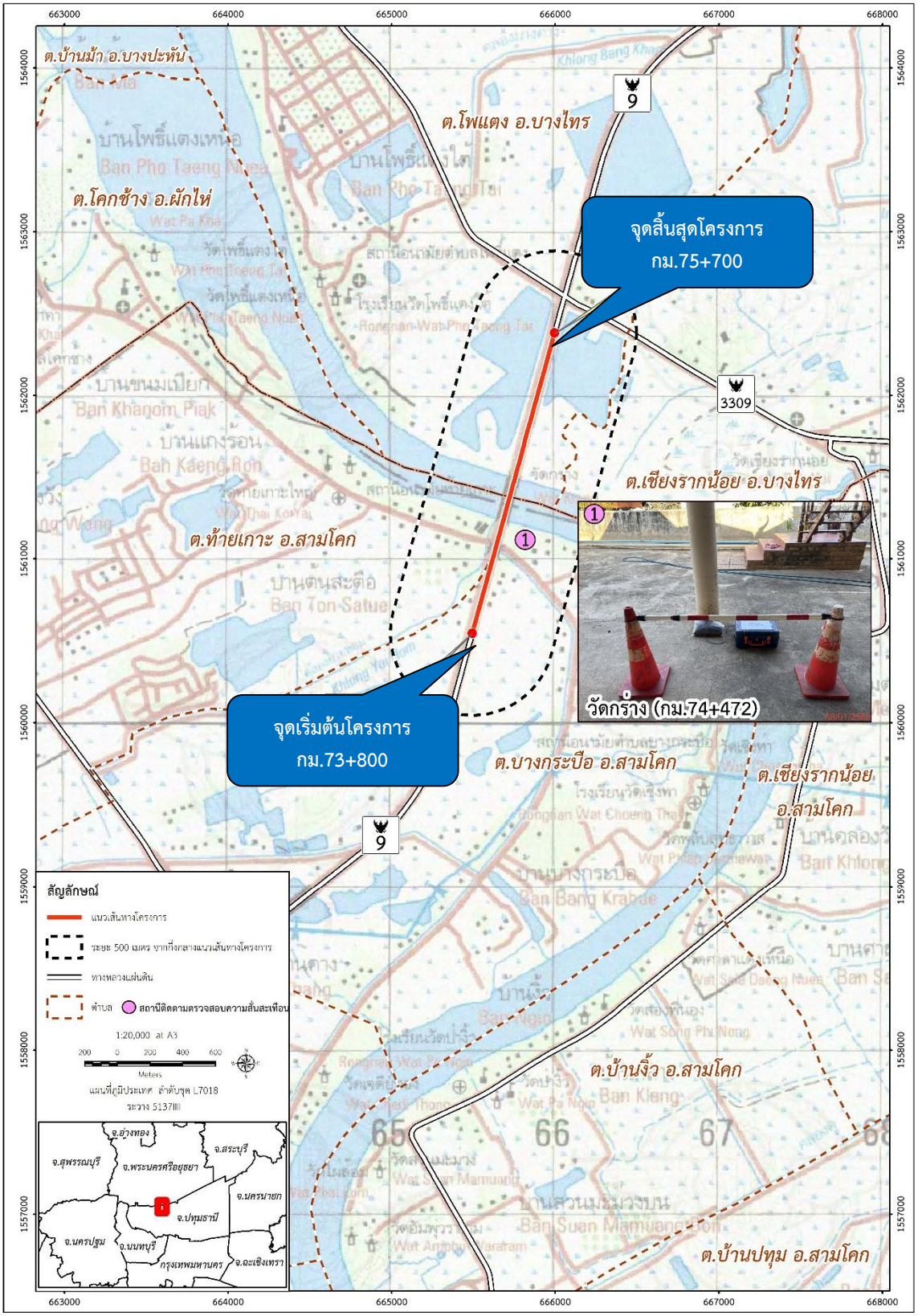
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน : ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 สถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดัง**รูปที่ 4.2.4-1** (สำหรับผังบริเวณสถานีตรวจวัดแสดงดัง **รูปที่ 4.2.2-2**)

สถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
วัดกร่าง	กม.74+472	91 เมตร

2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา **720 วัน** หรือทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง รวมจำนวนการตรวจวัดความสั่นสะเทือน **4 ครั้ง** พร้อมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง โดยดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนแล้ว 4 ครั้ง (พร้อมการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง) (**ภาพที่ 4.2.4-1**)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567
ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568
ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569



รูปที่ 4.2.4-1 สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน




ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567




ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567




ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568




ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569

ภาพที่ 4.2.4-1 การตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง กม.74+472

2.3) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO มีค่าการตรวจวัดเป็น Peak Particle Velocity (PPV : มีหน่วยเป็น มม./วินาที) และความถี่ (Frequency : มีหน่วยเป็น Hz)

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำค่าระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ในพื้นที่โครงการมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 รวมทั้งผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง

ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน ทราย น้ำ และ ใยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยืดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971.

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

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลและโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการรวบรวมข้อมูลระดับความสั่นสะเทือน จาก*รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* (มีนาคม พ.ศ.2562) ซึ่งได้มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 19-21 กรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.749 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่ มากกว่า 100 Hz และระหว่างวันที่ 29 พฤศจิกายน – 1 ธันวาคม พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.922 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่ มากกว่า 100 Hz ส่วนในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) จำนวน 2 ครั้ง โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 9-13 กรกฎาคม พ.ศ.2564 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 10-14 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง) พบว่า ระดับความ

สั่นสะเทือน อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ส่งผลกระทบใดๆ ต่ออาคารทุกประเภท ทั้ง 2 ฤดูกาล มีรายละเอียดดังนี้

วัดกร่าง (กม.74+472) : ผลการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2564 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 3.69 mm/s และมีค่าความถี่ เท่ากับ 3.6 Hz ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 0.528 mm/s และมีค่าความถี่ เท่ากับ 3.5 Hz

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านท้ายดง หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ วัดกร่าง และหมู่ 4 บ้านโพแตงใต้ (**ตารางที่ 4.2.4-1**) แยกตามรายกิจกรรมก่อสร้าง พบว่า *กิจกรรมเตรียมพื้นที่* จะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ระหว่าง 0.0202-0.2443 mm/s ส่วน*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ระหว่าง 0.0279-0.3375 mm/s สำหรับ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* จะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ระหว่าง 0.0128-0.6421 mm/s และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน* จะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ระหว่าง 0.0035-0.1767 mm/s ซึ่งทุกกิจกรรมการก่อสร้าง มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับความรู้สึกได้ และที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ส่งผลกระทบใดๆ ต่ออาคารทุกประเภท ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 4.2.4-1
ผลการคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้างโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทาง (เมตร)	ระยะห่างจากสะพาน (เมตร)	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)			
			กิจกรรมเตรียมพื้นที่	กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง	กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน
1.หมู่ 1 บ้านท้ายดง	48	120	0.2443	0.3375	0.2984	0.0821
2.หมู่ 3 บ้านต้นสะตือ	70	72	0.1387	0.1916	0.6421	0.1767
3.วัดกร่าง	91	91	0.0936	0.1293	0.4519	0.1244
4.หมู่ 4 บ้านโพแตงใต้	253	981	0.0202	0.0279	0.0128	0.0035

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

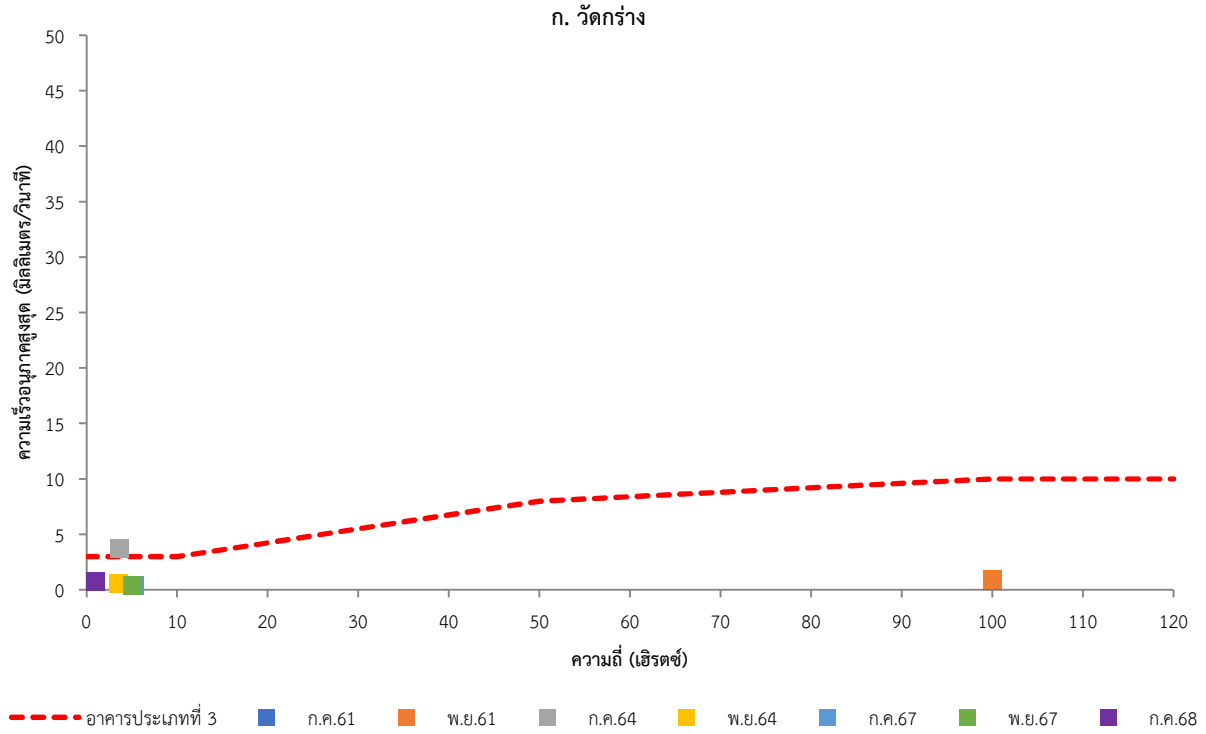
ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง กม.74+472 ในปัจจุบัน มีรายละเอียด ดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.4-2** และ **รูปที่ 4.2.4-2** สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ-4**)

(1) ครั้งที่ 1 ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ซึ่งประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert พบว่า ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดพบในวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เวลา 12.58 น. มีค่าเท่ากับ 0.394 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 5.3 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

(2) ครั้งที่ 2 ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ซึ่งประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing พบว่า ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดพบในวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 เวลา 06.18 น. มีค่าเท่ากับ 0.363 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 5.1 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

(3) ครั้งที่ 3 ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ซึ่งประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดพบในวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2568 เวลา 14.51 น. มีค่าเท่ากับ 0.709 mm/s และมีความถี่ น้อยกว่า 1 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

(4) ครั้งที่ 4 ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ซึ่งประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน พบว่า ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดพบในวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2569 เวลา 10.24 น. มีค่าเท่ากับ 1.040 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 5.8 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553



รูปที่ 4.2.4-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง

ตารางที่ 4.2.4-2
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

สถานีที่ตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s)[/3]	การประเมินผลการตรวจวัดเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)		
วัดกร่าง กม.74+472	กรกฎาคม พ.ศ.2561[/1]	0.794	>100.0	10.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุก ประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร ยกเว้นเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2564 ในระดับถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
	พฤศจิกายน พ.ศ.2561[/1]	0.922	>100.0	10.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2564[/2]	3.690	3.6	3.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2564[/2]	0.528	3.5	3.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	0.394	5.3	3.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2567	0.363	5.1	3.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	0.709	<1.0	3.0	
	มกราคม พ.ศ.2569	1.040	5.8	3.0	
ค่าคาดการณ์ระยะก่อสร้างในรายงาน EIA[/2]					
กิจกรรมเตรียมพื้นที่		**0.0936**	-	-	
กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง		**0.1293**	-	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง		**0.4519**	-	-	
กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน		**0.1244**	-	-	

ที่มา : [/1] รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น งานสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, มีนาคม พ.ศ.2562

[/2] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและตะวันออกและทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

[/3] มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 3 (โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม)

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดค่า

3.3 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบว่า บริเวณวัดกร่าง กม.74+472 มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในเดือนกรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2567 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) แต่ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด สูงกว่าผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม และพฤศจิกายน พ.ศ.2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2564) แต่ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2564 ซึ่งค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ทั้ง 4 ครั้ง อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

3.3.2 การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณวัดกร่าง กม.74+472 ในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมก่อสร้างในขณะตรวจวัด พบว่า ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 อยู่ระหว่างกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ซึ่งประกอบด้วย ปรับพื้นที่ ลง Sub base วางหมุด เจาะเสาเข็ม เทคอนกรีต และเท Lean Box Culvert พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้เท่ากับ 0.394 mm/s ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่* ไว้เท่ากับ 0.0936 mm/s แต่ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.4519 mm/s ประกอบกับในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 บริเวณจุดตรวจวัดในระยะ 100 เมตร มีการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างหลังคาคลุมลานอเนกประสงค์ บริเวณวัดกร่าง (**ภาพที่ 4.2.3-2**) ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อาจเกิดจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และการก่อสร้างดังกล่าว

ส่วนการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง ซึ่งประกอบด้วย การลงทรายเสริมระดับถนน เทคอนกรีต/Lean Retaining Wall เจาะเสาเข็ม และลงเหล็ก Footing พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้ เท่ากับ 0.363 mm/s ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.1293 mm/s แต่ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* ไว้เท่ากับ 0.4519 mm/s

สำหรับการตรวจวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 อยู่ระหว่างกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง ซึ่งประกอบด้วย การวาง Box Culvert และเท Lean Box Culvert บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้ เท่ากับ 0.709 mm/s ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.1293 mm/s

ส่วนการตรวจวัดในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 อยู่ระหว่าง*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ซึ่งประกอบด้วย การปรับถมคันทางบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางเชื่อมต่อชุมชน พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้ 1.040 mm/s ซึ่งมีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* ไว้เท่ากับ 0.1293 mm/s

โดยผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 จึง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า *วัดกร่าง* มีความคิดเห็นว่าการก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างภายในวัด และมีหนังสือร้องเรียนต่อสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ เมื่อวันที่ 3 มกราคม พ.ศ.2568 เรื่องการก่อสร้างของโครงการฯ ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ภายในวัด ทำให้แผ่นกระเบื้องของหลังคาวัดร่วงหล่น จึงขอความอนุเคราะห์ให้ทางโครงการฯ ช่วยแก้ปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อน ซึ่งจากผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 แต่เนื่องจากสิ่งปลูกสร้างของทางวัดอาจมีโครงสร้างที่ไม่แข็งแรง จึงอาจเกิดผลกระทบแม้จะมีความสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อย โดยโครงการฯ ได้ดำเนินการแก้ไขและสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายดังกล่าว เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2568 แล้ว ซึ่งทางวัดกร่างไม่มีความกังวลใจเรื่องอื่นเพิ่มเติม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (กรกฎาคม, พฤศจิกายน พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2568 และมกราคม พ.ศ.2569) พบว่า มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ที่ได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างของ*กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง* และ*กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง* อย่างไรก็ตาม ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบ*ความสั่นสะเทือน*ในระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า บริเวณชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวตั้งอยู่ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 48-253 เมตร โดยจะได้รับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับความรู้สึกได้ และไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทุกประเภท ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

4.2.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1.2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำเนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา หากพบว่ามีผลกระทบเกิดขึ้น

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ทบทวนผลการศึกษาด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ : จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผล และเปรียบเทียบผลการตรวจสอบ

2.2) สถานีเก็บตัวอย่าง : ดำเนินการตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีเก็บตัวอย่างฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน (**รูปที่ 4.2.1-1**)

เนื่องจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นลำน้ำขนาดใหญ่ รวมทั้งอาจได้รับอิทธิพลจากการขึ้น-ลงของน้ำทะเล ดังนั้น การสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแต่ละครั้ง บริษัทที่ปรึกษาจะพิจารณาเพิ่มเติมจุดเก็บตัวอย่างอีก 2 สถานี ประกอบด้วย บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ประมาณ 500 เมตร และบริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ประมาณ 500 เมตร รวมกับสถานีตรวจวัดตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมดจำนวน 3 สถานี

2.3) ระยะเวลาเก็บตัวอย่าง : ดำเนินการเก็บตัวอย่าง/ตรวจสอบ ตลอดระยะเวลาการศึกษา **720 วัน** โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ **ปีละ 2 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง** พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้ (**ภาพที่ 4.2.5-1**)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการกดปลอกเหล็กในแม่น้ำเจ้าพระยา

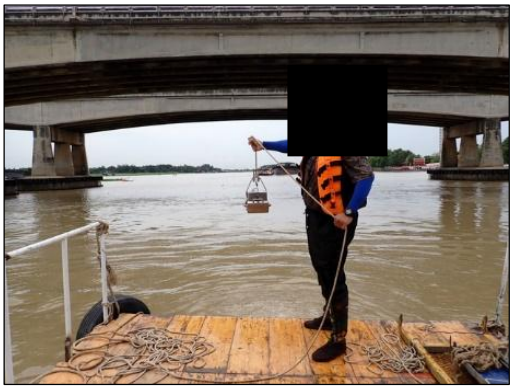
ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการสกัดหัวเสาเข็มตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา

ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างคานขวางของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน



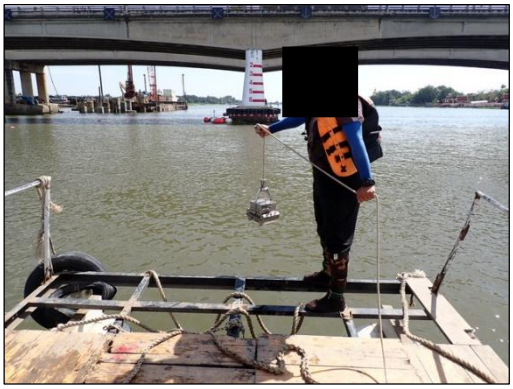

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 4.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน




บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 2 วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 4.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน



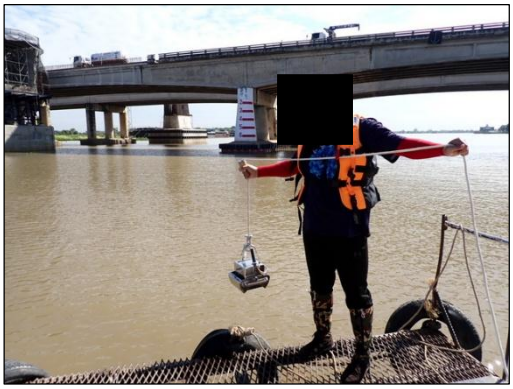

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 3 วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 4.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)




บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร




บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน




บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร

ครั้งที่ 4 วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 4.2.5-1 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

2.4) วิธีการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำที่จะดำเนินการ มีดังนี้

2.4.1) แพลงก์ตอนพืช และ แพลงก์ตอนสัตว์ : เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนด้วยวิธีตักกรองในช่วงเวลากลางวัน โดยใช้บีกเกอร์พลาสติกขนาด 5 ลิตร ตักน้ำ 10 ครั้ง ให้ได้ปริมาตรรวม 50 ลิตร ในบริเวณเดิม (บริเวณที่เก็บตัวอย่างเป็นแหล่งน้ำไหล ตักบริเวณเดิมจึงเป็นน้ำใหม่ที่ไหลเข้ามาแทนที่บริเวณน้ำเดิมที่ตักไป) ที่ระดับความลึกประมาณ 0-50 เซนติเมตรจากผิวน้ำ กรองน้ำผ่านถุงกรองแพลงก์ตอนขนาดช่องตาข่าย 20 ไมครอน (ปลายกรวยจะมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้) นำตัวอย่างน้ำที่กรองแพลงก์ตอนได้เก็บในขวด และรักษาสภาพตัวอย่างโดยเติมสารละลายบัพเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 5 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับขั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย บพิธ (2546), บพิธ และนันทพร (2539), ลัดดา (2541), ลัดดา (2542), อภิรดี (2547), ยุวดี (2548), อิสราภรณ์ (2547), Brusca, R.C. and G.J. Brusca. (2003), Cox (1996), Kozloff (1990), John *et al*. (2002), Lee *et a*l. (2000), Ruppert *et al*. (2004), Wehr, J. D. and R. G. Sheath. (2003), Yamagishi (1992) และตรวจนับจำนวนของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ในห้องปฏิบัติการ โดยใช้วิธี Natural Unit Count ด้วยกล้องจุลทรรศน์กำลังขยายสูง (Compound Microscope) และคำนวณหาปริมาณความหนาแน่นตามมาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดย APHA/ AWWA/WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023) และคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index ดัง**สมการที่ 1**

$$H=- \sum_{i=1}^{S}(Pi)(\ln Pi)$$

โดยที่ H=ดัชนีความหลากหลาย

S=จำนวนชนิด

Pi=สัดส่วนของจำนวนสิ่งมีชีวิตชนิดที่ i/จำนวนทั้งหมดในตัวอย่าง

2.4.2) สัตว์หน้าดิน : เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้ Ekman Grab ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 15x15 เซนติเมตร ทำการเก็บดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำ จำนวน 3 ซ้ำ นำตัวอย่างดินตะกอนที่เก็บได้มาร่อนผ่านตะแกรงขนาด 1 และ 0.5 มิลลิเมตร เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินที่ติดบนตะแกรงลงในขวดเก็บตัวอย่าง และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัพเฟอร์ฟอร์มาลีให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 10 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับขั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย กรมควบคุมมลพิษ (2548), ณรรฐพล (2536), Helen (1963), Zhadin and Gerd (1963), Pennak (1964), Usinger (1968), Schmitt (1971), Brandt (1974), Chuensri (1974), Higgins and Hjalmar (1988) และ Barnes and Mann (1989) และตรวจนับจำนวนของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการโดยใช้วิธีการ Counting Techniques ภายใต้กล้องจุลทรรศน์กำลังขยายต่ำ (Stereoscopic microscope) และคำนวณหาความหนาแน่นตามมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index **(สมการที่ 1)**

2.4.3) ปลา : เก็บตัวอย่างปลา โดยวิธีอวนทับลาก ขนาดความยาว 25 เมตร สูง 3.5 เมตร ขนาดช่องตาข่าย 1.0 เซนติเมตร โดยใช้คนลากขึงล้อมจับปลาและสัตว์น้ำในแหล่งน้ำนั้นๆ ในแต่ละจุดเป็นระยะทาง 10 เมตร จำนวน 2 ครั้ง โดยดำเนินการเก็บสุ่มตัวอย่างในพื้นที่โล่งริมน้ำตามพิกัดสถานีที่กำหนดไว้ และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัพเฟอร์ฟอร์มาลีน ความเข้มข้นร้อยละ 10 ตัวอย่างปลาและสัตว์น้ำที่เก็บได้จะนำมาวิเคราะห์หาชนิด โดยพิจารณาการจำแนกตรวจสอบลักษณะทางอนุกรมวิธานตามคู่มือวิเคราะห์ของคณะประมง (2542), Rainboth (1996), Kreb, C.J. (1985) และ Kottelat (2001) จำนวน น้ำหนัก รวมทั้งทำการวิเคราะห์ผลผลิตปลาและสัตว์น้ำต่อพื้นที่ (Standing Crop) โดยคำนวณจากพื้นที่จับปลาที่ได้ (100 ตารางเมตร) แล้วแปลงเป็นผลผลิตต่อไร่ (1,600 ตารางเมตร) บริเวณแหล่งน้ำที่ศึกษา และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index **(สมการที่ 1)**

2.4.4) พรรณไม้น้ำ : ทำการสังเกต ถ่ายภาพ จดบันทึก และทำการวิเคราะห์ตัวอย่างพืชน้ำในภาคสนาม โดยทำการจำแนกชนิดพืชน้ำถึงลำดับขั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ พิจารณาการจำแนกตามพรรณไม้น้ำของไทยของสุชาดา (2530), ช่อทิพย์ (2531), Radanachaless and Maxwell (1994), ดวงพร และรังสิต (2544), ยุพา (2544), อรุณี และคณะ (2552a, 2552b) โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ พืชลอยน้ำ พืชใต้น้ำ พืชโผล่เหนือน้ำ และพืชชายน้ำ

2.4.5) ความหลากหลายทางชีวภาพ : พิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายของชนิดสิ่งมีชีวิตทางน้ำและนำค่าที่ได้มาเทียบกับดัชนีความหลากหลายของ Wilhm and Dorris (ค.ศ. 1968) ที่กำหนดไว้ดังนี้

H < 1.0 = แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต (มีความหลากหลายต่ำ)

H = 1.0-3.0 = แหล่งน้ำนั้นมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตจะอาศัยอยู่ได้ (มีความหลากหลายปานกลาง)

H > 3.0 = สิ่งแวดล้อมเหมาะสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต (มีความหลากหลายสูง)

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำมาเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) สรุปผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาว่ามีผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.4) อาจมีการปรับแผนการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้มีการทบทวนสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จาก *รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก* ซึ่งมีการเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 (ฤดูฝน) และวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2555 (ฤดูแล้ง) พบว่า *ในช่วงฤดูฝน* พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนรวม จำนวน 38 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 1,867,600 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชกลุ่มเด่น คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ โปรโตซัว สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลาง คือ 2.49 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.77 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 7 ชนิด มีหนาแน่น 462 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน มีค่าปานกลาง คือ 1.55 ปลาพบ 7 วงศ์ รวม 13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายของปลามีค่าปานกลาง คือ 1.99 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบเพียง 1 ชนิด คือ ผักตบชวา *ในช่วงฤดูแล้ง* พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนรวม จำนวน 47 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 2,436,276 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชกลุ่มเด่น คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่า

ปานกลาง คือ 2.47 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.98 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 4 ชนิด มีหนาแน่น 286 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินมีค่าปานกลาง คือ 1.16 ปลาพบ 7 วงศ์ รวม 13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายของปลามีค่าปานกลาง คือ 2.41 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบเพียง 1 ชนิด คือ ผักตบชวา รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.5-1**

รวมทั้งได้มีการทบทวน *รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* ซึ่งมีการเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 (ฤดูฝน) พบว่า พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนรวม จำนวน 50 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 38,940 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชกลุ่มเด่น คือ ไดโนแฟลกเจเลต และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลาง คือ 1.79 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 2.03 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 2 ชนิด มีหนาแน่น 30 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินมีค่าต่ำ คือ 0.69 ปลาพบ 3 วงศ์ รวม 8 ชนิด ส่วนพรรณไม้น้ำ พบ 2 ชนิด คือ ผักตบชวา และแพงพวยน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.5-1**

สำหรับการศึกษานิเวศวิทยาทางน้ำ ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)** พบว่า บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 (ฤดูฝน) และวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 (ฤดูแล้ง) ผลการศึกษาพบว่า *ในช่วงฤดูฝน* พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน จำนวน 53 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 229,537,700 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่น คือ ไดอะตอม ชนิด *Coscinodiscus* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.00 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.73 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 7 ชนิด มีหนาแน่น 268 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินมีค่าปานกลาง คือ 1.89 ปลาพบ 4 วงศ์ รวม 6 ชนิด ส่วนพรรณไม้น้ำ พบเพียง 1 ชนิด คือ ผักตบชวา *ในช่วงฤดูแล้ง* พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน จำนวน 47 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 26,465,780 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่น คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.92 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.99 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 7 ชนิด มีหนาแน่น 268 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินมีค่าปานกลาง คือ 1.89 ปลาพบ 4 วงศ์ รวม 7 ชนิด ส่วนพรรณไม้น้ำ พบ 4 ชนิด คือ ผักตบชวา ผักเป็ดน้ำ หญ้าขน และเลา รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.5-1**

นอกจากนี้ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ได้เพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองยายหอม (กม.74+276) เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน จำนวน 84 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 27,936,320 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่น คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์กลุ่มเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Cephalodella* sp. สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.68 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 2.04 สัตว์หน้าดินพบ จำนวน 5 ชนิด มีหนาแน่น 104 ตัว/ตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินมีค่าปานกลาง คือ 1.48 ปลาพบ รวม 5 ชนิด ส่วนพรรณไม้น้ำ พบ 3 ชนิด

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานแผ้วถางพื้นที่ งานก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว งานก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว และกิจกรรมงานดิน ในช่วงฤดูฝนจะเกิดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ ปริมาณของตะกอนดินที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์หน้าดิน รวมไปถึงการอุดตันเหงือกของสัตว์น้ำ เนื่องจากแหล่งน้ำพื้นที่โครงการมีการรบกวนตะกอนดินอยู่แล้ว จึงไม่มีผลกระทบต่อสัตว์น้ำแต่อย่างใด ส่วนปริมาณความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อกระบวนการสังเคราะห์แสงลดลง เป็นผลให้พืชน้ำและแพลงก์ตอนพืชล้มตายและเกิดการย่อยสลายจนออกซิเจนในน้ำลดลง เกิดน้ำเน่าเสีย แต่จะมีการเปิดหน้าดินไม่มากนัก จึงเป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น คาดว่าผลกระทบในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับธาตุอาหารและสารอินทรีย์ที่ปนมากับตะกอนดิน ส่งผลให้สาหร่ายบางชนิดเจริญเติบโตรวดเร็ว ทำให้แบคทีเรียใช้ออกซิเจนได้ลดลงจนเกิดน้ำเน่าเสีย แต่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างปนเปื้อนจากเศษวัชพืชน้อย จึงส่งผลให้ธาตุอาหารและสารอินทรีย์มีไม่มีมาก ดังนั้น คาดว่าผลกระทบในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน มีก่อสร้างงานฐานราก และตอม่อลงในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ รวมถึงสารอนินทรีย์ทับถมบริเวณท้องน้ำอาจฟุ้งกระจายขึ้นมาทำให้เกิดการกีดขวางการส่องผ่านของแสงจนทำให้ปริมาณออกซิเจนในน้ำลดลง ดังนั้น คาดว่าผลกระทบในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน มีรายละเอียดดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.5-1** และ**รูปที่ 4.2.5-1** สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ-5**)

3.2.1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการกดปลอกเหล็กในแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 13 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 396,240 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 11 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 350,520 เซลล์/ลบ.ม. และ 45,720 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.07 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.64 เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 120 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.26 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นหอยแครงน้ำจืด และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 45 ตัว/ตร.ม. ส่วนไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และ กุ้งเต้น มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 3 วงศ์ 6 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลากระแห ปลาซิวหางเหลือง ปลาหลังไหม้ ปลาแป้นแก้ว และปลาเสือพ่นน้ำ มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.16 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 1.02 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ผักบุ้ง แขม เลา และผักตบชวา

(2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 11 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 371,280 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 9 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นที่พบเท่ากัน คือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. และนอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 314,160 เซลล์/ลบ.ม. และ 57,120 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.78 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.69 เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 165 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.24 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นหอยแครง น้ำจืด กุ้งเต้น ไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 75, 45, 30 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 5 วงศ์ 8 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลาตะเพียนขาว ปลากระแห ปลาซิวหางเหลือง ปลาจิ้มฟันจระเข้ยักษ์ ปลาแป้นแก้ว ปลาเสือพ่นน้ำ และปลาบู่น้ำจืดดำ มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.27 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 4.02 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 9 ชนิด ได้แก่ ผักเป็ด กระเม็ง ผักบุ้ง ไมยราบยักษ์ ผักกระเฉด หญ้าขน แขม พง และผักตบชวา

(3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 10 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 325,440 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 8 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นที่พบเท่ากัน คือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. และนอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 271,200 เซลล์/ลบ.ม. และ 54,240 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.80 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.69 เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 180 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.94 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำเพราะพบสัตว์หน้าดินเพียง 3 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นหอยแครงน้ำจืด กุ้งเต้น และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 105, 45 และ 30 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 4 วงศ์ 6 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลาตะเพียนขาว ปลากระแห ปลาซิวหางเหลือง ปลากดเกราะครีบยาว และปลาแป้นแก้ว มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.18 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.65 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ไมยราบยักษ์ แขม พง และผักตบชวา

3.2.2) ครั้งที่ 2 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างกิจกรรมการสกัดหัวเสาเข็มตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 19 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 602,420 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 12 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Difflugia urceolata* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 470,020 เซลล์/ลบ.ม. และ 132,400 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.98 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.71

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 435 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.24 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นหอยแครงน้ำจืด กุ้งเต้น และหอยกะพงน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 180, 160 และ 60 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ ส่วนไส้เดือนทะเลในครอบครัว Nereididae และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 8 วงศ์ 21 ชนิด ได้แก่ ปลากระแห ปลากาแดง ปลาสร้อยขาว ปลากาดำ ปลาพรมหัวเหม็น ปลาร่องไม้ตับ ปลาแปบยักษ์ ปลาซิวหางเหลือง ปลากดเหลือง ปลาแขยงใบข้าว ปลากระทุงเหวแม่น้ำ ปลากระทิง ปลาหมอช้างเหยียบ ปลาบู่หมาจู่เล็ก ปลาบู่หางแดง ปลาบู่น้ำจืดดำ ปลากระดี่นาง ปลากริม และปลาปักเป้าน้ำจืด มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 2.65 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 3.45 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ผักบุ้ง แขม เลา และผักตบชวา

(2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 19 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 623,700 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 14 ชนิด และ 5 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Keratella conchlearis* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 558,900 เซลล์/ลบ.ม. และ 64,800 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.07 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน 1.49

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 495 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.50 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็น หอยกะพงน้ำจืด กุ้งเต้น หอยแครงน้ำจืด และตัวอ่อนแมลงหนอนปลอกน้ำ ในครอบครัว Hydropsychidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 180, 135, 90 และ 60 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ ส่วนปูแมงมุม และตัวอ่อนแมลงหนอนปลอกน้ำ ในครอบครัว Ecnomidae มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 5 วงศ์ 16 ชนิด ได้แก่ ปลาตะเพียนขาว ปลากระแห ปลาสร้อยขาว ปลาซ่า ปลาซิวอ้าว ปลาแปบยักษ์ ปลาซิวแถบทอง ปลาซิวหางเหลือง ปลาซิวเงิน ปลาจิ้มฟันจระเข้ยักษ์ ปลาเสือพ่นน้ำ ปลาบู่น้ำจืดดำ ปลาบู่ตัวแบน ปลาบู่น้ำจืดชวา และปลากระดี่หม้อ มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.83 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 5.86 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 9 ชนิด ได้แก่ ผักเป็ด กระเม็ง ผักบุ้ง ไมยราบยักษ์ ผักกระเฉด หญ้าขน แขม พง และผักตบชวา

(3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 17 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 933,660 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 12 ชนิด และ 5 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Brachionus angularis* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 845,880 เซลล์/ลบ.ม. และ 87,780 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.95 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.52

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 7 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 585 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.50 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นกุ้งเต้น หอยแครงน้ำจืด ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naididae และหอยกะพงน้ำจืด ความหนาแน่นเท่ากับ 255, 135, 90 และ 60 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ ส่วนไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae หอยกาบกี้ และหอยทรายมีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 5 วงศ์ 14 ชนิด ได้แก่ ปลากระแห ปลาสร้อยปีกแดง ปลาสร้อยหลอด ปลาสร้อยขาวหัวแหลม ปลาแปบยักษ์ ปลาซิวแถบทอง ปลาซิวหางเหลือง ปลากระทุงเหวแม่น้ำ ปลาหมอช้างเหยียบ ปลาบู่น้ำจืดดำ ปลาแรด ปลากระดี่นาง และปลากริม มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 2.07 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.21 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ไมยราบยักษ์ แขม พง และผักตบชวา

3.2.3) ครั้งที่ 3 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 14 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 530,160 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 12 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 518,880 เซลล์/ลบ.ม. และ 11,280 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.84 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.64 เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 180 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.01 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นไส้เดือนทะเล กุ้งเต้น และหอยกะพงน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90, 60 และ 30 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 4 วงศ์ 10 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลาตะเพียนทอง ปลาซ่า ปลาร่องไม้ตับ ปลาสร้อยนกเขา ปลาซิวหางเหลือง ปลากดเกราะครีบยาว ปลาบู่ใส ปลาบู่น้ำจืด และปลาบู่ตัวแบน มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.81 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.43 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ผักบุ้ง แขม เลา และผักตบชวา

(2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 11 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 516,100 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 9 ชนิด และ 3 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นที่พบเท่ากัน คือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 484,340 เซลล์/ลบ.ม. และ 31,760 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.61 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.04

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 165 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.72 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นกุ้งเต้น มีความหนาแน่นเท่ากับ 45 ตัว/ตร.ม. ส่วนไส้เดือนทะเล ตัวอ่อนแมลงหนอนปลอกน้ำ ในครอบครัว Ecnomidae และหอยแครงน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 30 ตัว/ตร.ม. สำหรับตัวอ่อนแมลงหนอนปลอกน้ำ ในครอบครัว Hydropsychidae หอยกะพงน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 8 วงศ์ 11 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลาแมวเขี้ยว ปลาตะเพียนทอง ปลาตะเพียนขาว ปลาซิวหางเหลือง ปลากดเกราะครีบยาว ปลาเข็มตับเต่า ปลาแป้นแก้วหน้ายาว ปลาเสือพ่นน้ำ ปลาบู่หางแดง และปลาบู่น้ำจืด มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.70 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.42 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 9 ชนิด ได้แก่ ผักเป็ด กระเม็ง ผักบุ้ง ไมยราบยักษ์ ผักกระเฉด หญ้าขน แขม พง และผักตบชวา

(3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 10 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 473,710 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 8 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Tintinidium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 455,060 เซลล์/ลบ.ม. และ 18,650 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.50 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.50 เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 195 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.67 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และหอยกะพงน้ำจืด ความหนาแน่นเท่ากับ 60 และ 45 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ ส่วนกุ้งเต้น และหอยแครงน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 30 ตัว/ตร.ม. สำหรับตัวอ่อนแมลงหนอนปลอกน้ำ ในครอบครัว Ecnomidae และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 5 วงศ์ 8 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลาแมวเขี้ยว ปลาตะเพียนทอง ปลาตะเพียนขาว ปลาสร้อยนกเขา ปลาซิวแถบทอง ปลากดเกราะครีบยาว และปลาแป้นแก้ว มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.13 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.66 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ไมยราบยักษ์ แขม พง และผักตบชวา

3.2.4) ครั้งที่ 4 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง โดยในขณะเก็บตัวอย่างอยู่ระหว่างก่อสร้างคานขวางของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 11 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 173,160 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 6 ชนิด และ 5 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Difflugia urceolata* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 136,530 เซลล์/ลบ.ม. และ 36,630 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.32 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.52

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 210 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.96 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียงสามชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นกุ้งเต้น ไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 120, 60 และ 30 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 8 วงศ์ 15 ชนิด ได้แก่ ปลาซิวแก้วหางเหลือง ปลากะแห ปลากาแดง ปลากาดำ ปลาพรมหัวเหม็น ปลาร่องไม้ตับ ปลาแปบยักษ์ ปลาซิวแถบทอง ปลาหมูข้างลาย ปลากระทุงเหวแม่น้ำ ปลากระทิง ปลาหมอช้างเหยียบ ปลาบู่น้ำจืดปากกว้าง ปลาบู่ตัวแบน และปลากระดี่นาง มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 2.50 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.21 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ผักบุ้ง แขม เลา และผักตบชวา

(2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 10 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 145,230 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 7 ชนิด และ 3 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Difflugia urceolata* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 120,510 เซลล์/ลบ.ม. และ 24,720 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.61 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.04

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 330 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.90 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียงสามชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นกุ้งเต้น ไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 210, 75 และ 45 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 7 วงศ์ 13 ชนิด ได้แก่ ปลาตะเพียนขาว ปลากะแห ปลาไส้ตันตาขาว ปลาแปบตัวใส ปลาแปบสยาม ปลาซิวแถบทอง ปลาหลังไหม้ ปลากระทุงเหวแม่น้ำ ปลาเข็ม ปลาจิ้มฟันจระเข้ยักษ์ ปลาแป้นแก้ว ปลาหมอช้างเหยียบ และปลาบู่น้ำจืด มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 2.04 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 2.82 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 9 ชนิด ได้แก่ ผักเป็ด กระเม็ง ผักบุ้ง ไมยราบยักษ์ ผักกระเฉด หญ้าขน แขม พง และผักตบชวา

(3) บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 13 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 149,040 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 8 ชนิด และ 5 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Aulacoseira granulata* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Difflugia urceolata* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 116,640 เซลล์/ลบ.ม. และ 32,400 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.80 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.47

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 3 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 390 ตัว/ตร.ม. และชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.73 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียงสามชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นกุ้งเต้น ไส้เดือนทะเล ในครอบครัว Nereididae และกุ้งฝอย มีความหนาแน่นเท่ากับ 270, 105 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ปลา : พบพันธุ์ปลารวม 5 วงศ์ 8 ชนิด ได้แก่ ปลาแปบ ปลาแปบสยาม ปลาแปบยักษ์ ปลาชิวแถบทอง ปลากระทุงเหวแม่น้ำ ปลาจิ้มฟันจระเข้ยักษ์ ปลาหมอช้างเหยียบ และปลากริมสี มีชนิดค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.96 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง และมีปริมาณปลาต่อพื้นที่ 1.18 กิโลกรัม/ไร่

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ ผักปราบใบแคบ ไมยราบยักษ์ แขม พง และผักตบชวา

ตารางที่ 4.2.5-1
เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา

ดัชนี	หน่วย	บริเวณสะพาน				
		ก.ค.54[/1]	เม.ย.55[/1]	ก.ค.61[/2]	ก.ค.64[/3]	พ.ย.64[/3]
แพลงก์ตอนพืช						
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	1,752,600	2,320,428	38,547	229,315,100	26,216,680
จำนวนชนิด	ชนิด	31	36	39	43	34
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	2.49	2.47	1.79	1.00	1.92
แพลงก์ตอนสัตว์						
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	115,000	115,848	393	226,600	249,100
จำนวนชนิด	ชนิด	7	9	11	10	13
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.77	1.98	2.03	1.73	1.99
แพลงก์ตอนรวม						
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	1,867,600	2,436,276	38,940	229,541,700	26,465,780
จำนวนชนิด	ชนิด	38	47	50	53	47
สัตว์หน้าดิน						
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	462	286	30	268	268
จำนวนชนิด	ชนิด	7	4	2	7	7
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.55	1.16	0.69	1.89	1.89
ปลา						
จำนวนชนิด	ชนิด	13	13	8	6	7
ปริมาณปลาต่อพื้นที่	กิโลกรัม/ไร่	2.7	2.8	2.565	1.408	1.232
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.99	2.41	**	**	**
พรรณไม้น้ำ	ชนิด	1	1	2	1	4

ที่มา : [/1] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก, พ.ศ. 2558

[/2] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, พ.ศ. 2562

[/3] รายงานฉบับหลัก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ. 2566

หมายเหตุ : - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์
ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.00 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

ตารางที่ 4.2.5-1
เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา

ดัชนี	หน่วย	ก.ค.67			พ.ย.67			ก.ค.68			ธ.ค.68		
		ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร	ก่อนผ่าน 500 เมตร	บริเวณสะพาน	หลังผ่าน 500 เมตร
แพลงก์ตอนพืช													
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	350,250	314,160	271,200	470,020	558,900	845,880	518,880	484,340	455,060	136,530	120,510	116,640
จำนวนชนิด	ชนิด	11	9	8	12	14	12	12	8	8	6	7	8
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	2.07	1.78	1.80	1.98	2.07	1.95	1.84	1.61	1.50	1.32	1.61	1.80
แพลงก์ตอนสัตว์													
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	45,720	57,120	54,240	132,400	64,800	87,780	11,280	31,760	18,650	36,630	24,720	32,400
จำนวนชนิด	ชนิด	2	2	2	7	5	5	2	3	2	5	3	5
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	0.64	0.69	0.69	1.71	1.49	1.52	0.64	1.04	0.50	1.52	1.04	1.47
แพลงก์ตอนรวม													
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	396,240	371,280	325,440	602,420	623,700	933,660	530,160	516,100	473,710	173,160	145,230	149,050
จำนวนชนิด	ชนิด	13	11	10	19	19	17	14	11	10	11	10	13
สัตว์หน้าดิน													
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	120	165	180	435	495	585	180	165	195	210	330	390
จำนวนชนิด	ชนิด	4	4	3	5	6	7	3	6	6	3	3	3
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.26	1.24	0.94	1.24	1.50	1.50	1.01	1.72	1.67	0.96	0.90	0.73
ปลา													
จำนวนชนิด	ชนิด	6	8	6	21	16	14	10	11	8	15	13	8
ปริมาณปลาต่อพื้นที่	กิโลกรัม/ไร่	1.02	4.02	2.65	3.45	5.86	2.21	2.43	2.42	2.66	2.21	2.82	1.18
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	1.16	1.27	1.18	2.65	1.83	2.07	1.81	1.70	1.13	2.50	2.04	1.95
พรรณไม้น้ำ	ชนิด	5	9	5	5	9	5	5	9	5	5	9	5

ที่มา : [1] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก, พ.ศ. 2558

[2] รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2, พ.ศ. 2562

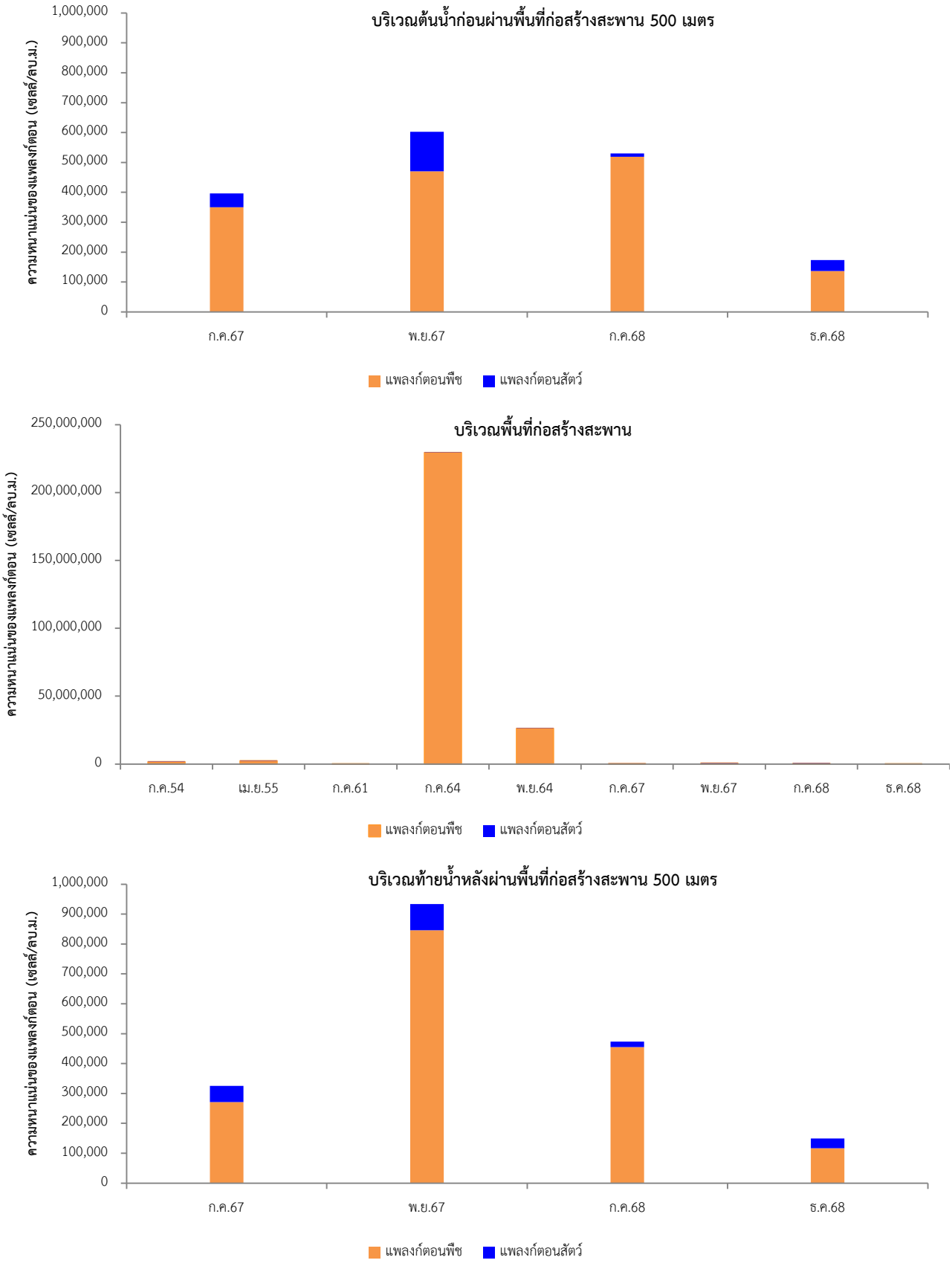
[3] รายงานฉบับหลัก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ. 2566

หมายเหตุ : - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

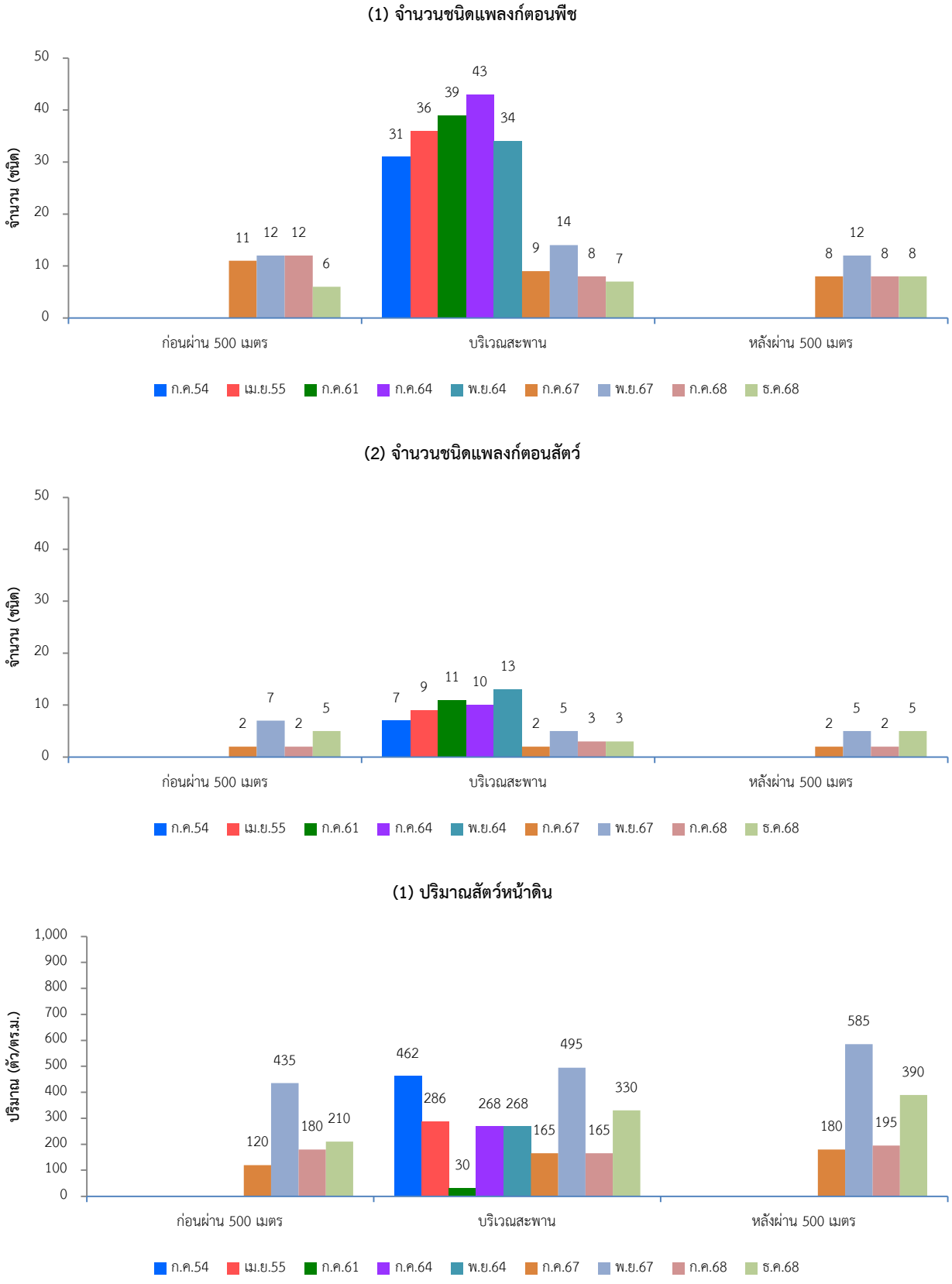
ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)

ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)

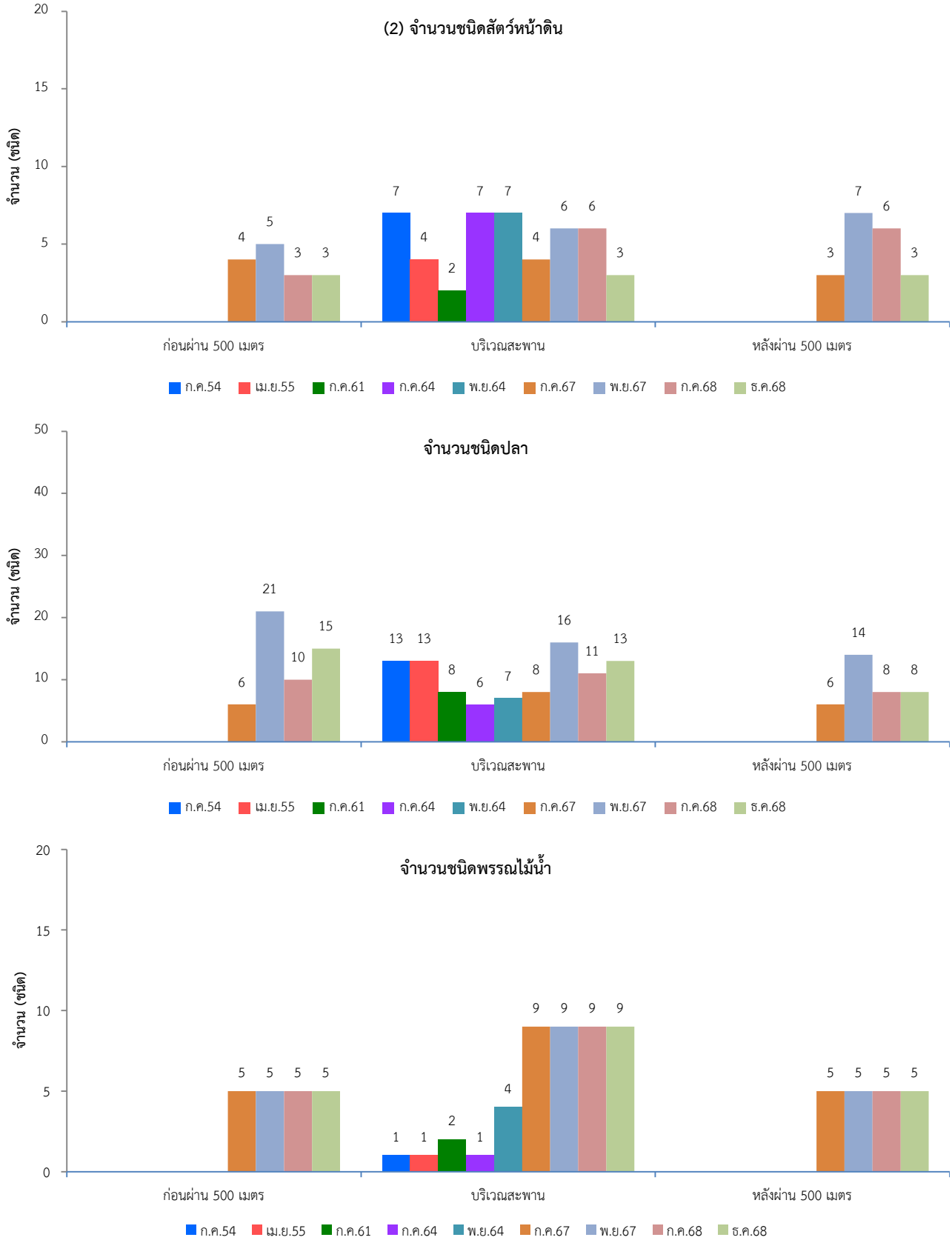
ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.00 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)



รูปที่ 4.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา



รูปที่ 4.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)



รูปที่ 4.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

3.3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ,พฤศจิกายน พ.ศ. 2567, กรกฎาคม พ.ศ. 2568 และธันวาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554, เมษายน พ.ศ. 2555 และกรกฎาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (**ตารางที่ 4.2.5-1**)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝนการศึกษาครั้งนี้ (กรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554 และกรกฎาคม พ.ศ. 2561) ผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ส่วนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์พบเท่ากัน แต่มีปริมาณของแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณของสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 แต่มีชนิดของสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวนชนิดน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดของพรรณไม้น้ำเท่ากันกับผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : ผลการตรวจสอบผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) แต่มากกว่าในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2561) สำหรับจำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554 และกรกฎาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) สอดคล้องกับผลวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 ที่มีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.49 และ 7.71 ตามลำดับ ส่วนปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.99 และ 5.15 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) มีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 8.0 และปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 6.0 มิลลิกรัม/ลิตร เป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ซึ่งมาจากการมีปริมาณแพลงก์ตอนพืชสูง อย่างไรก็ตาม ค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนมีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนแต่อย่างใด ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) แต่มากกว่าในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2561) สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวนชนิดน้อยกว่า

ผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554) แต่มากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2561) และในผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบชนิดของพรรณไม้น้ำมากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กรกฎาคม พ.ศ. 2554 และกรกฎาคม พ.ศ. 2561) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ. 2564)

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณของแพลงก์ตอนพืชมากกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 และมีปริมาณของแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 แต่มีชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากัน ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวนชนิดมากกว่าผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดของพรรณไม้น้ำเท่ากันกับผลการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูแล้งการศึกษาครั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) ผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวนชนิดน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดของพรรณไม้น้ำเท่ากันกับผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน : ผลการตรวจสอบในผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) สอดคล้องกับผลวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568 ที่มีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.06 และ 7.71 ตามลำดับ และปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.28 และ 5.19 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.8 และปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.8 มิลลิกรัม/ลิตร เป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ซึ่งมาจากการมีปริมาณแพลงก์ตอนพืชสูง อย่างไรก็ตาม ค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนมีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนแต่อย่าง ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณมากกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการศึกษาใน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) แต่น้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดปลามากกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และธันวาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดของพรรณไม้น้ำมากกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2555) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564)

บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมในการศึกษาครั้งนี้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมาได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ส่วนปริมาณของแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 และพบชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากันกับผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ในส่วนของสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีปริมาณและชนิดของสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 สำหรับปลา พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวนชนิดน้อยกว่าผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ส่วนพรรณไม้น้ำ พบว่า ผลการศึกษาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 พบชนิดของพรรณไม้น้ำเท่ากันกับผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567

3.3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานแผ้วถางพื้นที่ งานก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว งานก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว และกิจกรรมงานดิน ในช่วงฤดูฝนจะเกิดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ แต่เนื่องจากแหล่งน้ำพื้นที่โครงการมีการรบกวนตะกอนดินอยู่แล้ว จึงไม่มีผลกระทบต่อสัตว์น้ำแต่อย่างใด สำหรับผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ**บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน** พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ มีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอย ซึ่ง*<u>สอดคล้อง</u>*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน งานฐานราก และตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ ส่งผลต่อกระบวนการสังเคราะห์แสงลดลง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว ส่วนธาตุอาหารและสารอินทรีย์ที่ปนมากับตะกอนดิน ส่งผลให้สาหร่ายบางชนิดเจริญเติบโตรวดเร็ว และดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ถูกชะล้างมีการปนเปื้อนจากเศษวัชพืชน้อย จึงส่งผลให้ธาตุอาหารและสารอินทรีย์ที่ไหลมากับตะกอนดินมีไม่มาก สำหรับผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ มีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งไม่พบปรากฏการณ์ที่สาหร่ายบางชนิดเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างผิดปกติพื้นที่ก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงกล่าวได้ว่า การฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อการเจริญเติบโตของสาหร่าย รวมทั้งไม่พบการชะล้างของดินลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่ง*<u>ไม่สอดคล้อง</u>*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งอยู่ในระหว่างการกดปลอกเหล็กในแม่น้ำเจ้าพระยา และในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 อยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า **บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน** มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นปกติตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ มีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยที่**บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณก่อนและหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร** มีค่าปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ ใกล้เคียงกัน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูแล้งในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ซึ่งโครงการอยู่ระหว่างการสกัดหัวเสาเข็มตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างคานขวางของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่า **บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน** มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นปกติตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ มีค่าปานกลางเช่นเดียวกับในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยที่**บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณก่อนและหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร** มีค่าปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ ใกล้เคียงกัน

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน และปลา มีค่าปานกลางเช่นเดียวกัน จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบ*นิเวศวิทยาทางน้ำ*ในระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า การเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ และงานบำรุงรักษา จะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

4.2.6 คมนาคมขนส่ง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยตามแนวเส้นทางตัดผ่านทั้งทางบกและทางน้ำ โดยเน้นประเด็นด้านปริมาณการจราจร สภาพการจราจร ความเสียหายของผิวทางจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางทั้งทางบกและทางน้ำ และหาวิธีการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการฯ

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการทั้งทางบกและทางน้ำ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง และสถานีตำรวจในพื้นที่

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3901 และทางหลวงหมายเลข 3902 ปีละ 4 ครั้ง

2.3) สำรวจและรวบรวมข้อมูลการจราจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรเรือ จากกรมเจ้าท่า และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์สาเหตุและสรุปแนวทางการป้องกันเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป

2.4) ตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ การกีดขวางการคมนาคม ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.5) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจาก สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 4 ครั้ง

2.6) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา **720 วัน** โดยดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย **ปีละ 4 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 8 ครั้ง** โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัยแล้ว 8 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2569
ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2569

2.7) การประเมินผลการศึกษา

2.7.1) ประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินดังนี้

ระดับการบริการ A = สภาพที่กระแสจราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง

ระดับการบริการ B = สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง

ระดับการบริการ C = สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย

ระดับการบริการ D = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น

ระดับการบริการ E = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง

ระดับการบริการ F = สภาพการจราจรที่ติดขัด

2.7.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคมนาคมขนส่งที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.7.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการทบทวนโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม พบว่า โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่แนวเส้นทางโครงการได้ตัดผ่านถนน ทั้ง 2 ฝั่งทาง บริเวณ กม.74+300 ได้แก่ ถนนซอยท้ายเกาะ (ซ้ายทาง) และถนนเลียบคลองชลประทาน (ขวาทาง) ซึ่งเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 3111 และได้รวบรวมข้อมูลการคมนาคมขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา จากกลุ่มงานสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า, พ.ศ.2564 พบว่า ช่วงวันที่ 7-22 พฤศจิกายน พ.ศ.2562, วันที่ 20 กุมภาพันธ์-6 มีนาคม พ.ศ.2563 และวันที่ 15-30 ธันวาคม พ.ศ.2563 มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าทั้งหมด 3,697 3,582 และ 3,073 เที่ยว ตามลำดับ ส่วนสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ดิน หิน ทราย รองลงมา คือ ปุ๋ย และข้าว

ผลคาดการณ์ผลกระทบด้าน**การคมนาคมทางบก**ในระยะก่อสร้าง พบว่า *กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง* จำเป็นต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 9 ในการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกค่อนข้างมาก อาจเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สภาพของถนนเดิมเกิดความเสียหาย อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการขนส่งนั้นเกิดขึ้นไม่นาน ดังนั้น ผลกระทบต่ออายุการใช้งานของถนนจึงอยู่ในระดับต่ำ ส่วนผลกระทบด้าน*การกีดขวางการจราจรจากกิจกรรมก่อสร้างต่างๆ* พบว่า โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างภายในเขตทาง 80 เมตร อยู่บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 ซึ่งไม่มีการปิดช่องจราจรหรือลดช่องจราจรเดิม แต่ในระหว่างการก่อสร้างอาจมีการกองวัสดุหรือกองดินกีดขวางทางสัญจร ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบต่อการกีดขวางการจราจรจึงอยู่ในระดับปานกลาง

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบจาก*การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรขนส่ง*ของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 9 ในระยะก่อสร้าง คาดว่าการลำเลียงชิ้นส่วน และวัสดุก่อสร้าง การขนย้ายเครื่องจักร รวมไปถึงการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ ส่งผลให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นประมาณ 277 pcu/ชม. แต่การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 อยู่ในระดับการให้บริการ (LOS) B คือ สภาพจราจรคล่องตัวดี ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด ดังนั้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

นอกจากนี้ ในการคาดการณ์ผลกระทบจากโครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการทบทวนผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงทางขนานข้ามสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา จาก*รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง-บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 2* และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (LOS) บนช่วงทางขนานข้ามสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 4.2.6-1**

ส่วนผลคาดการณ์ผลกระทบต่อ**การคมนาคมทางน้ำ**ของแม่น้ำเจ้าพระยาในระยะก่อสร้าง พบว่า มีการเจาะเสาเข็ม และหล่อเข็มเสาบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามีรูปแบบเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อในที่ก่อสร้าง มีตอม่อในน้ำจำนวน 2 ตอม่อ วางคร่อมช่วงเสา 3 ช่วงของสะพานเดิม เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินเรือ ส่วนรูปแบบโครงสร้างส่วนล่างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเสาเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า วางอยู่บนฐานรากรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า สำหรับเสาเข็มที่ใช้เป็นเสาเข็มขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร จำนวน 12 ต้น ทำให้ผู้สัญจรทางน้ำผ่านไปมาได้ อาจส่งผลกระทบต่อการเดินเรือไม่มาก ดังนั้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 4.2.6-1
ผลคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการบนช่วงทางขนานข้ามสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจร (pcu/วัน)		ระดับการให้บริการ (LOS) ในทิศทาง[/1]	
	ไปบางปะอิน	ไปบางขุนเทียน	ไปบางปะอิน	ไปบางขุนเทียน
2569	31,620	25,870	B	B
2574	42,320	34,620	C	B
2579	46,560	38,090	C	C
2584	50,990	41,720	C	C
2589	55,360	45,290	D	C
2594	59,700	48,840	D	C
2599	64,050	52,400	D	C

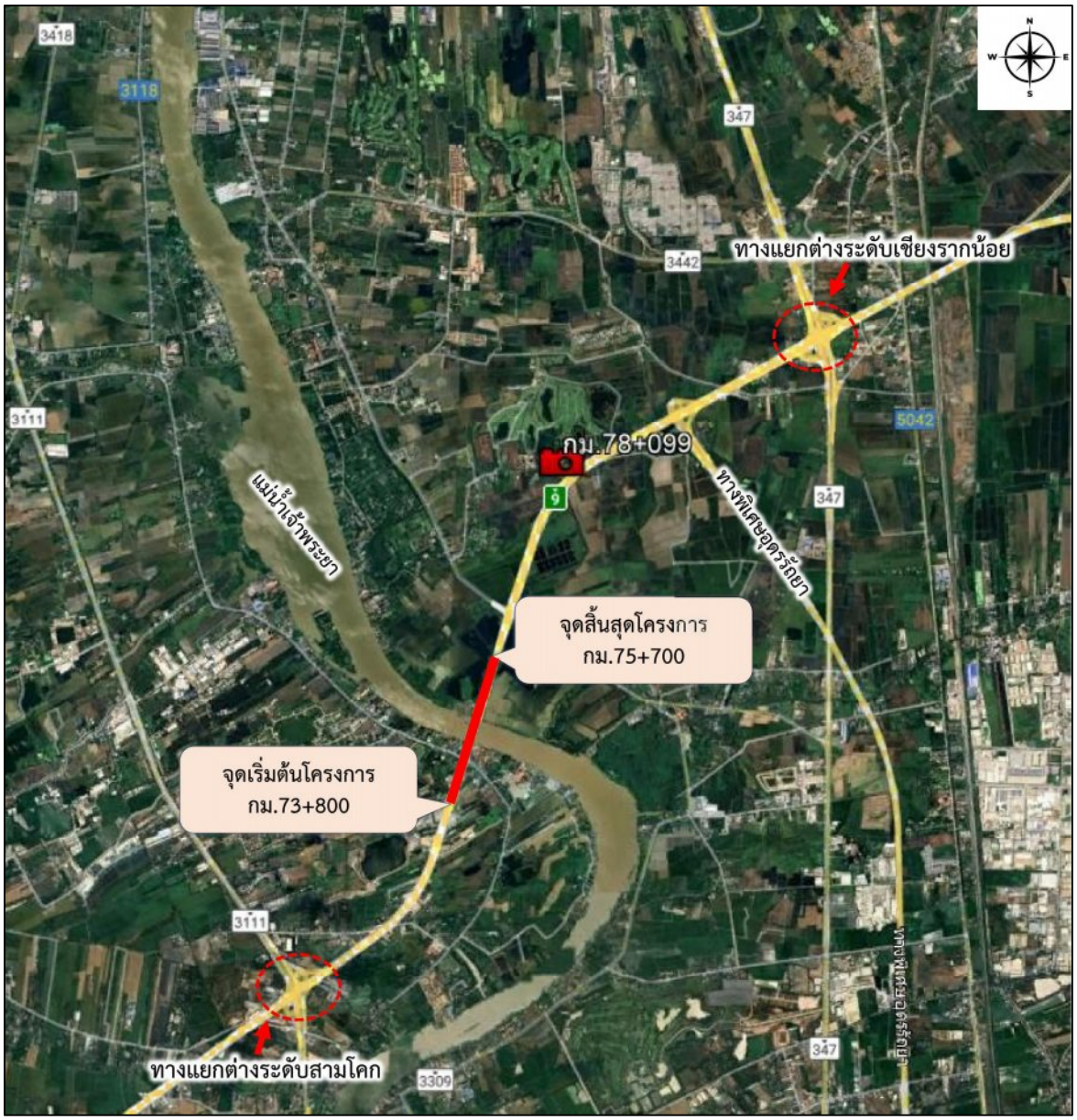
ที่มา : รายงานฉบับหลัก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), พฤษภาคม พ.ศ.2566

หมายเหตุ : [/1] B = สภาพการจราจรที่มีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง
C = สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยากขึ้นทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย
D = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.2.1) ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ :

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรทางหลวงหมายเลข 9 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 ถึง พ.ศ. 2568 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งมีจุดสำรวจปริมาณจราจรใกล้กับแนวเส้นทางโครงการฯ จำนวน 1 ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณ กม.78+099 ซึ่งเป็นจุดสำรวจปริมาณจราจร อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ และอยู่ในช่วงระหว่างทางแยกที่มีปริมาณจราจรมาก คือ ทางแยกต่างระดับสามโคก และทางแยกต่างระดับเชียงรากน้อย ซึ่งเป็นทางแยกต่างระดับที่อยู่ก่อนและหลังแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งไม่มีจุดตัดการจราจรขนาดใหญ่ที่อาจเป็นผลให้ปริมาณจราจร บริเวณ กม.78+099 เปลี่ยนแปลงไป (**รูปที่ 4.2.6-1**) จึงสามารถใช้ผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณ กม.78+099 เป็นจุดสำรวจอ้างอิงในการศึกษาครั้งนี้ ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจร บริเวณ กม.78+099 พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2564-2568 มีปริมาณการจราจรระหว่าง 60,094-79,570 คัน/วัน ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างปัจจุบันได้คงจำนวนช่องจราจรไว้ตามเดิม โดยไม่มีการปิดช่องจราจร (**ตารางที่ 4.2.6-2** และ**รูปที่ 4.2.6-2**)

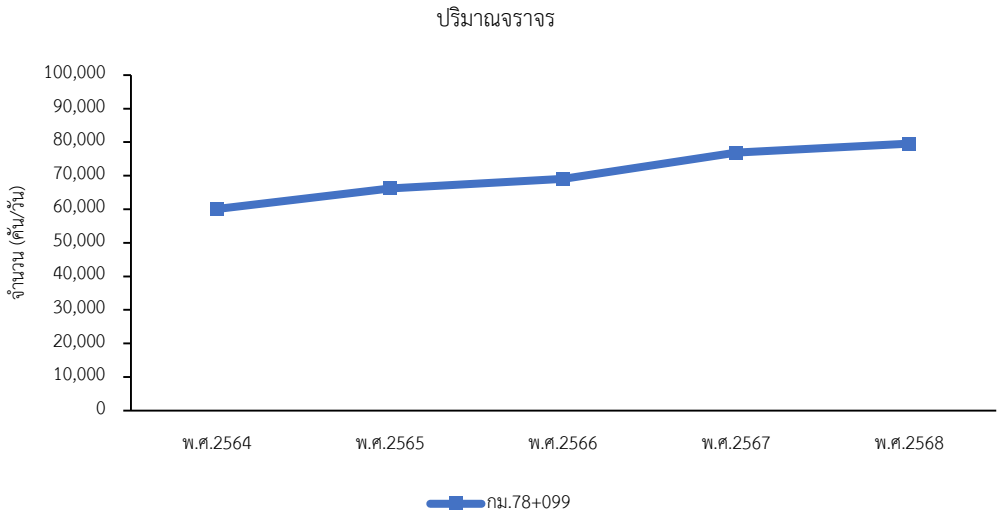


รูปที่ 4.2.6-1 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.78+099 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ตารางที่ 4.2.6-2
ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี

ตำแหน่งจุดสำรวจ ทางหลวงหมายเลข 9	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)				
	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	พ.ศ.2567	พ.ศ.2568
กม.78+099	60,094	66,221	69,098	76,866	79,570

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



รูปที่ 4.2.6-2 ปริมาณจราจร บริเวณ กม.78+099

3.2.2) จำนวนการขนส่งวัสดุ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ : ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เข้าสู่พื้นที่โครงการโดยใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก โดยทยอยขนส่งวัสดุก่อสร้างเท่าที่จำเป็น ในช่วงเวลาระหว่าง 08.00-17.00 น. จากการรวบรวมข้อมูลจำนวนการขนส่งวัสดุก่อสร้างจากผู้รับเหมาก่อสร้าง พบว่า ตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นกิจกรรมงานรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง และกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง มีขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวม 85 เที่ยว

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 เป็นกิจกรรมก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว งานถมคันทาง การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน และการเจาะเสาเข็มในแม่น้ำเจ้าพระยา มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวม 1,137 เที่ยว

สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 เป็นกิจกรรมก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน การติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวม 4,803 เที่ยว

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2569 เป็นกิจกรรมก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจรใต้สะพานจุดกลับรถ การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน การก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการติดตั้ง Tower Crane สำหรับติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวม 426 เที่ยว มีรายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 4.2.6-3**

ในด้านการจัดการจราจรในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ พบว่าผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการขนส่งในช่วงเวลาระหว่าง 08.00-17.00 น. และได้จัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณจุดที่มีการเข้า-ออกของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งมีการควบคุมความเร็วรถในการขนส่งวัสดุ ไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ซึ่งไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจร และยังไม่พบความเสียหายต่อผิวจราจรที่เกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุของโครงการ

ส่วนการขนส่งคานสำเร็จรูป (BOX SEGMENT) ปัจจุบันได้ดำเนินการขนส่งจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพานของ บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่บริเวณ ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางมาถึงพื้นที่โครงการประมาณ 30 กิโลเมตร ในช่วงกลางคืนเวลา 00.00-04.00 น. ซึ่งได้มีการจัดทำแผนการขนส่งและได้รับอนุญาตจากสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง แล้ว และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการจราจรหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ

ตารางที่ 4.2.6-3
จำนวนการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการฯ

ปี พ.ศ.	จำนวนการขนส่ง (เที่ยว/ปี)						จำนวนการขนส่งตลอดปี
	หินคลุก	เหล็ก	คอนกรีต	Box Segment	Box Girder	Box Culvert	
พ.ศ.2566 (ก.ย.-ธ.ค.)	85	-	-	-	-	-	**85**
พ.ศ.2567 (ม.ค.-ธ.ค.)	242	10	829	56	-	-	**1,137**
พ.ศ.2568 (ม.ค.-ธ.ค.)	-	23	4,305	108	149	218	**4,803**
พ.ศ.2569 (ม.ค.-พ.ค.)	-	-	382	-	24	20	**426**
รวม	**327**	**33**	**5,516**	**164**	**173**	**238**	**6,451**

ที่มา : บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

3.2.3) สถิติอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ (ทางบกและทางน้ำ)

อุบัติเหตุทางบก : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของทางหลวงหมายเลข 9 ระหว่าง กม.73+800 ถึง กม.75+700 ในระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ในปี พ.ศ.2565 ที่บริเวณ กม.74+050 ซึ่งเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด โดยไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงก่อนที่จะเริ่มกิจกรรมก่อสร้างโครงการ

ส่วนการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้างโครงการถึงปัจจุบัน พบว่า ใน ปี พ.ศ.2566 (กันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2566) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับปี พ.ศ.2567 (มกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบเกิดอุบัติเหตุจำนวน 11 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย และชนท้ายจากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต โดยการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นไม่ได้มีมูลเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบ พบว่าไม่มีบริเวณใดที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต มากกว่า 3 ครั้ง/ปี ส่งผลให้ตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่พบจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่มีจุดที่เฝ้าระวังคือ ได้แก่ บริเวณ กม.73+900 ถึง กม.73+950 ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งเป็นทางออกจากทางหลวงหมายเลข 9 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3902 พบว่า มีอุบัติเหตุชนท้ายจากรถที่ชะลอตัว จำนวน 7 ครั้ง ถึงแม้จะไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต แต่เมื่อเกิดเหตุจะส่งผลให้การจราจรติดขัด

ในปี พ.ศ.2568 (มกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568) พบเกิดอุบัติเหตุจำนวน 16 ครั้ง ซึ่งเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด หลับใน และชนท้ายจากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย แต่ไม่มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือผู้เสียชีวิต โดยการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นไม่ได้มีมูลเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีบริเวณใดที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต มากกว่า 3 ครั้ง/ปี ส่งผลให้ไม่พบจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ ส่วนบริเวณจุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุที่พบใน ปี พ.ศ.2568 ได้แก่ บริเวณ กม.73+900 ถึง กม.73+950 ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งเป็นบริเวณทางออกจากทางหลวงหมายเลข 9 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3902 พบว่า มีอุบัติเหตุชนท้ายจากรถที่ชะลอตัว จำนวน 11 ครั้ง โดยปัจจุบันได้มีการขยับตำแหน่งทางออกให้ห่างจากบริเวณคอสะพานซึ่งมีทัศนวิสัยในการ

มองเห็นได้ดีกว่าเดิม โดยภายหลังจากเปลี่ยนตำแหน่งทางออกเข้าสู่ทางคู่ขนานแล้วยังไม่พบอุบัติเหตุที่ และในปี พ.ศ. 2569 (มกราคม-มิถุนายน) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 4.2.6-4** และ**รูปที่ 4.2.6-3**

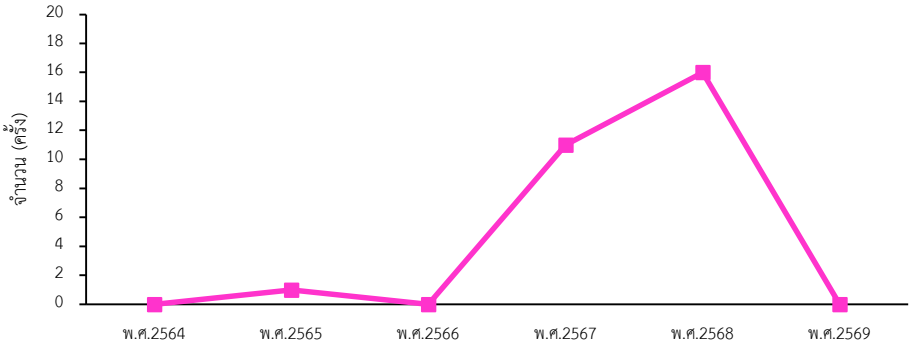
อุบัติเหตุทางน้ำ : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 จากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพระนครศรีอยุธยา และจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง ยังไม่พบอุบัติเหตุทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 4.2.6-4
สถิติอุบัติเหตุทางบกบนแนวเส้นทางโครงการ

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้ได้รับบาดเจ็บ (ราย)
ก่อนมีกิจกรรมการก่อสร้าง			
พ.ศ.2564	0	0	0
พ.ศ.2565	1	0	0
พ.ศ.2566 (ม.ค.-ส.ค.)	0	0	0
เริ่มมีกิจกรรมการก่อสร้าง			
พ.ศ.2566 (ก.ย.-ธ.ค.)	0	0	0
พ.ศ.2567	11	0	2
พ.ศ.2568	16	0	2
พ.ศ.2569[/1]	0	0	0

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ

หมายเหตุ [/1] **:** มกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ.2569



รูปที่ 4.2.6-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางบกบนแนวเส้นทางโครงการ

3.2.4) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม (ด้าน ทล.3901) การก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว การตอกเสาเข็มเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง และการขุดเจาะเสาเข็มตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2567 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม (ด้าน ทล.3902) การก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว การตอกเสาเข็มเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการขุดเจาะเสาเข็มตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2568 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม (ด้าน ทล.3902) การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ทล.3901) ฝั่ง จ.ปทุมธานี การติดตั้งชิ้นส่วนเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการขุดเจาะเสาเข็มตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ.2568 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี การติดตั้งชิ้นส่วนเชิงลาดสะพาน (ทล.3901) การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (ทล.3902) ฝั่ง จ.ปทุมธานี การเท Concrete Wet Joint และการติดตั้งราวสะพาน (Parapet) เชิงลาดสะพานฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการขุดเจาะเสาเข็มตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนี้มีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี ระหว่างวันที่ 28-30 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อติดตั้งระบบระบายน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2568 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงทางระดับพื้น (ทล.3901 และทล.3902) การก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (ทล.3902) ฝั่ง จ.ปทุมธานี การติดตั้งราวสะพาน (Parapet) เชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนี้มีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี วันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2568 เพื่อติดตั้งระบบระบายน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2568 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (ทล.3902) ฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.ปทุมธานี และการติดตั้ง Concrete Barrier บนโครงสร้างสะพานฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็วประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง และจะมีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2568 เพื่อติดตั้งคานสะพาน รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2569 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (ทล.3902) ฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างระบบระบายน้ำ ผิวทางจราจรบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่ง จ.ปทุมธานี และการติดตั้ง Concrete Barrier บนโครงสร้างสะพานฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี โดยไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนี้จะมีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี เฉพาะบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 12-31 มกราคม พ.ศ.2569 เพื่อติดตั้งระบบระบายน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2569 : โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (ทล.3902) ฝั่ง จ.ปทุมธานี และก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ และบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับถนนชุมชนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่มีการปิดช่องจราจรเพื่อการก่อสร้างแล้ว รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.6-5**

ตารางที่ 4.2.6-5
สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง

เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผลการสำรวจ			
1. ทางหลวงหมายเลข 9 - จุดเริ่มต้นโครงการ กม.73+800	**กรกฎาคม พ.ศ.2567** 	**ตุลาคม พ.ศ.2567** 	**มกราคม พ.ศ.2568** 	**เมษายน พ.ศ.2568** 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568 	**ตุลาคม พ.ศ.2568** 	**มกราคม พ.ศ.2569** 	**เมษายน พ.ศ.2569** 

ตารางที่ 4.2.6-5
สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)

เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผลการสำรวจ			
1. ทางหลวงหมายเลข 9 (ต่อ) - สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	**กรกฎาคม พ.ศ.2567** 	**ตุลาคม พ.ศ.2567** 	**มกราคม พ.ศ.2568** 	**เมษายน พ.ศ.2568** 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568 	**ตุลาคม พ.ศ.2568** 	**มกราคม พ.ศ.2569** 	**เมษายน พ.ศ.2569** 

ตารางที่ 4.2.6-5
สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)

เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผลการสำรวจ			
1. ทางหลวงหมายเลข 9 (ต่อ) - จุดสิ้นสุดโครงการ กม.75+700	**กรกฎาคม พ.ศ.2567** 	**ตุลาคม พ.ศ.2567** 	**มกราคม พ.ศ.2568** 	**เมษายน พ.ศ.2568** 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568 	**ตุลาคม พ.ศ.2568** 	**มกราคม พ.ศ.2569** 	**เมษายน พ.ศ.2569** 

ตารางที่ 4.2.6-5
สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)

เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผลการสำรวจ			
2. ถนนเชื่อมต่อซอยท้ายเกาะ	กรกฎาคม พ.ศ.2567 	ตุลาคม พ.ศ.2567 	มกราคม พ.ศ.2568 	เมษายน พ.ศ.2568 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568 	ตุลาคม พ.ศ.2568 	มกราคม พ.ศ.2569 	เมษายน พ.ศ.2569 

ตารางที่ 4.2.6-5
สภาพเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)

เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผลการสำรวจ			
3. ถนนเชื่อมต่อถนนสายเลียบคลองชลประทาน	กรกฎาคม พ.ศ.2567 	ตุลาคม พ.ศ.2567 	มกราคม พ.ศ.2568 	เมษายน พ.ศ.2568 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568 	ตุลาคม พ.ศ.2568 	มกราคม พ.ศ.2569 	เมษายน พ.ศ.2569 

3.2.5) การจัดการจราจรทางบก

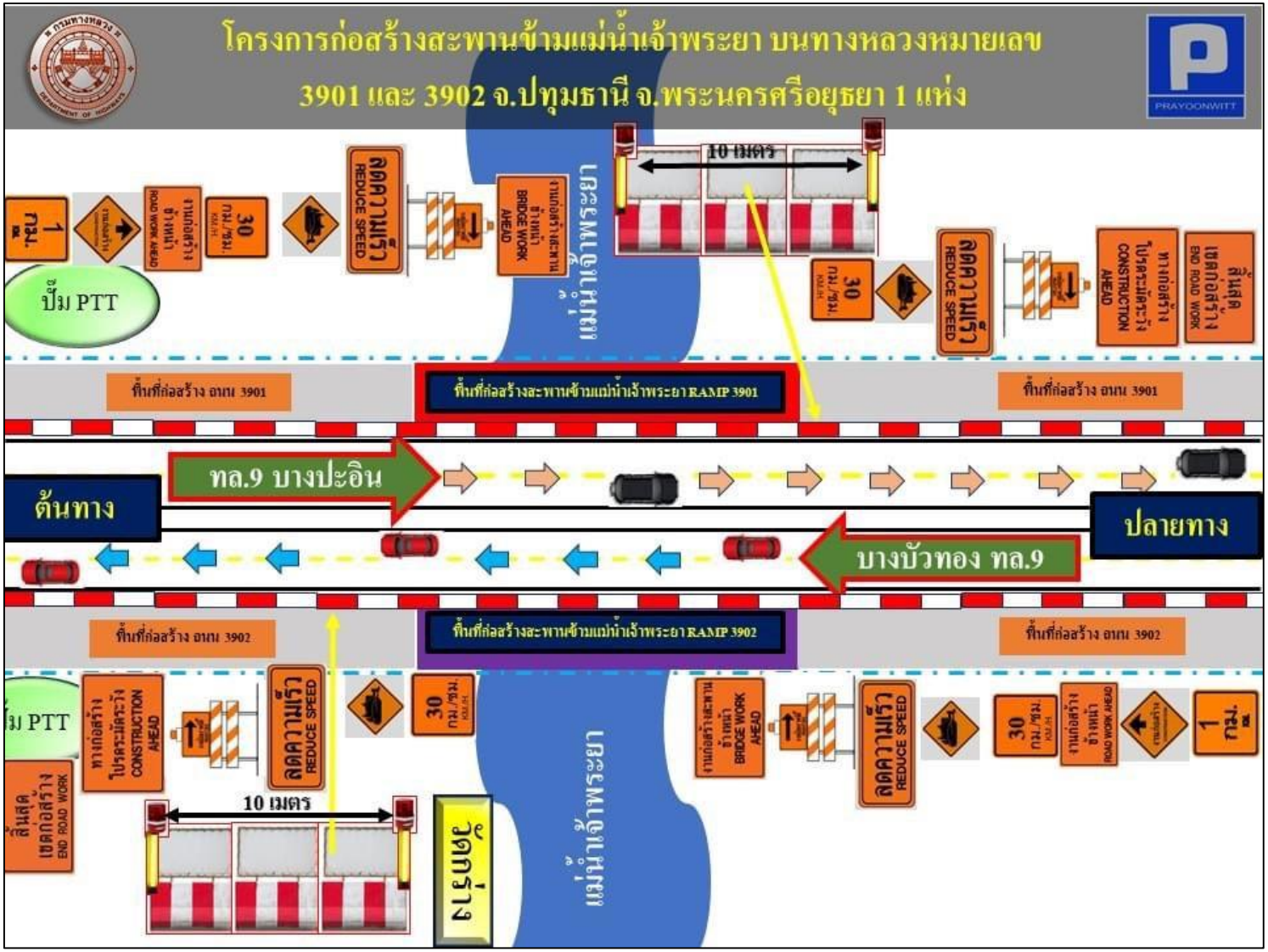
ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาคู่ขนานกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม ทางหลวงหมายเลข 9 รวมถึงทางระดับพื้นของทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 ช่วง กม.73+800 ถึง กม.75+700 ได้มีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 9 โดยให้ช่องทางหลักใช้งานได้ 4 ช่อง ส่วนบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ใช้งานได้ 2 ช่องจราจร โดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร และได้ดำเนินการติดตั้ง Concrete Barrier แบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไว้อย่างชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง ดัง**รูปที่ 4.2.6-4** ซึ่งที่สอดคล้องตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีสภาพการจราจรแบบคงที่ไม่ติดขัด แต่พบว่าการจราจรมีการชะลอตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน

สำหรับการเปิดจุดทางเบี่ยงจราจรฝั่งต้นทางทั้ง 2 ฝั่ง บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ช่วง กม.73+900 ถึง กม.73+950 พบว่า มีการเปิดจุดทางเบี่ยงจราจรตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 เนื่องจากมีกิจกรรมก่อสร้างโครงการฯ และโครงการปรับปรุงสะพานข้ามคลองพี่เลี้ยง ในช่วงที่ผ่านมา (ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ) ช่วง กม.70+500 ถึง กม.73+900 บนทางหลวงหมายเลข 9 รวมทั้งรองรับการจราจรจากต่างระดับสามโคก เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 จากการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุ พบว่า เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จุดออกฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งมีสาเหตุจากการชนท้ายจากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก ในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 7 ครั้ง และปี พ.ศ. 2568 จำนวน 11 ครั้ง โครงการฯ จึงดำเนินการแก้ไขปัญหา ดังนี้

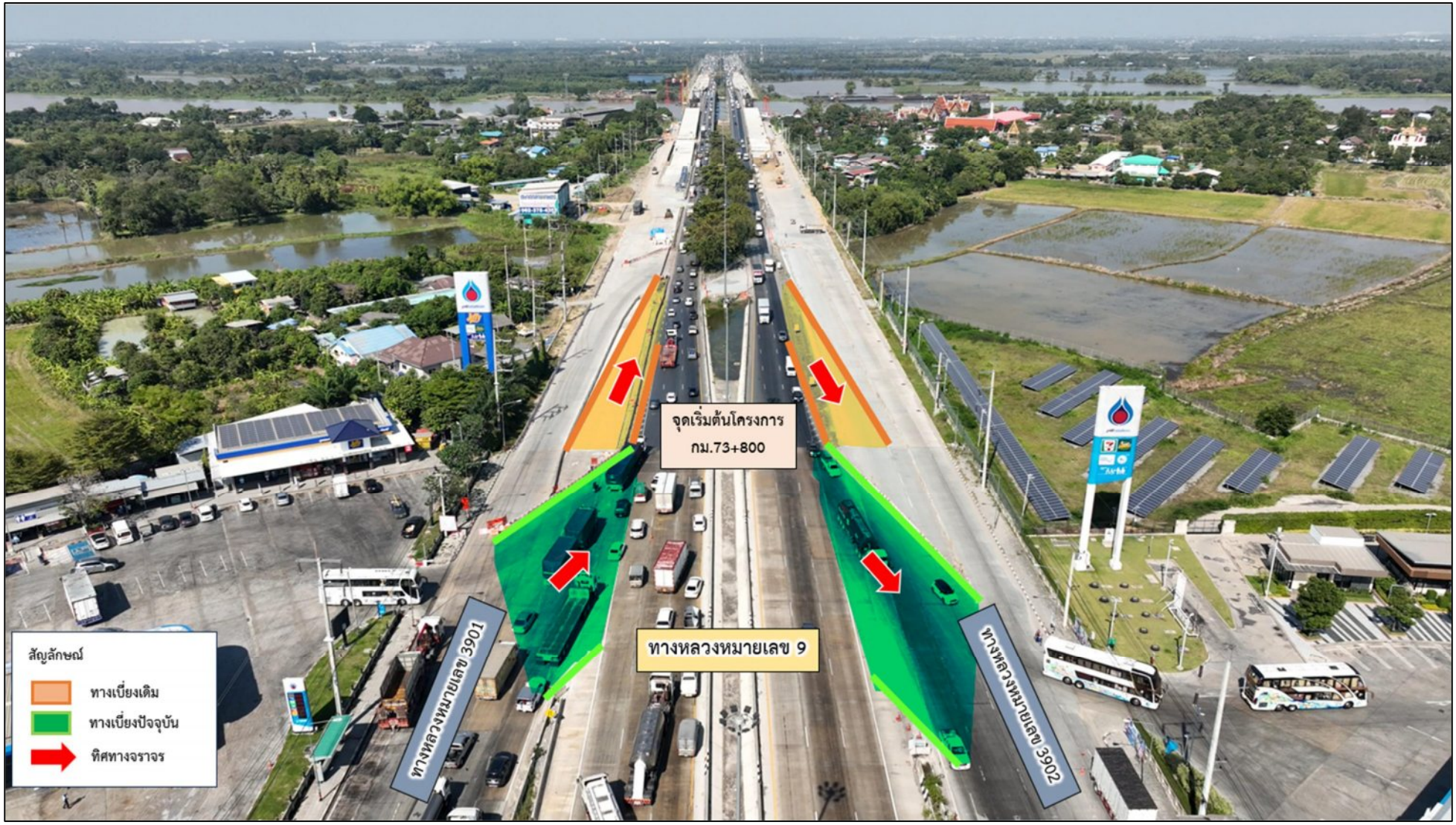
วันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2568 โครงการฯ ได้จัดการประชุม เรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงปทุมธานี และในรูปแบบออนไลน์ (Zoom Application) ร่วมกับแขวงทางหลวงปทุมธานี กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวง ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธร หน่วยงานท้องถิ่น บริษัทผู้รับเหมา และที่ปรึกษา โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ให้โครงการฯ ขยับตำแหน่งทางเข้า-ออก บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 (ช่วง กม.73+715 ถึง กม.73+795) เพื่อลดผลกระทบการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่แนวก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแสดงทางเบี่ยงจราจร ป้ายเตือน และสัญญาณจราจรต่างๆ ครบถ้วน และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย กรมทางหลวง

ต่อมาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 โครงการฯ จึงขยับตำแหน่งทางเข้า-ออก ดังกล่าวเพื่อให้มีระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยกว่าตำแหน่งเดิม ดัง**รูปที่ 4.2.6-5** ซึ่งหลังจากเปิดใช้งานมาจนถึงปัจจุบัน ไม่พบปัญหาด้านการใช้งานและไม่มีอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือมีผู้เสียชีวิต โดยเมื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ทางหลวงหมายเลข 3091 และ 3092 แล้ว จะทำการปิดทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักและทางคู่ขนานในบริเวณนี้ ตามรูปแบบก่อสร้างที่ได้ออกแบบไว้

นอกจากนี้โครงการฯ มีการประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงช่องจราจรเมื่อมีความจำเป็นผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย ได้แก่ Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง ซึ่งผู้ใช้ทางสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกที่สุด ดัง**รูปที่ 4.2.6-6** เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับทราบถึงการปิดเบี่ยงช่องจราจรในระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 9 และทางคู่ขนานหมายเลข 3901 และ 3902 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง



รูปที่ 4.2.6-4 รายละเอียดการติดป้ายและอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายจากการก่อสร้าง



รูปที่ 4.2.6-5 ทางเบี่ยงช่องจราจร



รูปที่ 4.2.6-6 การประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงจราจร

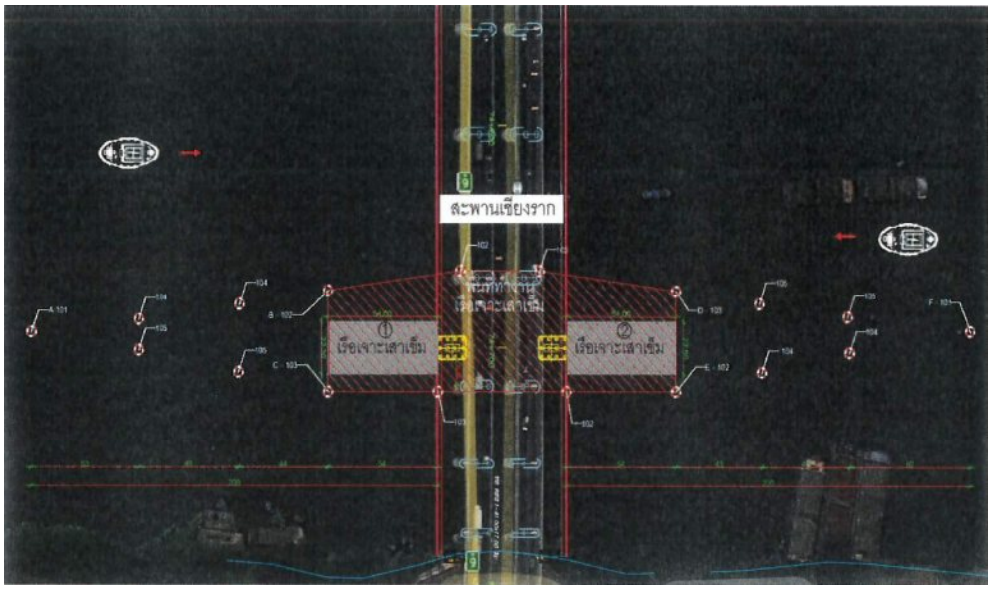
3.2.6) การจัดการจราจรทางน้ำ

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการ คือ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 คู่ขนานกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม ซึ่งออกแบบตำแหน่งตอม่อสะพานใหม่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ให้อยู่ในแนวเดียวกันกับตำแหน่งตอม่อสะพานเดิม โดยคงความกว้างของตอม่อช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยาไว้ที่ระยะ 60 เมตร ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าต่างๆ ยังคงสามารถสัญจรผ่านได้ปลอดภัย

สำหรับการจัดการจราจรทางน้ำในระยะก่อสร้าง พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดแนวเขตการก่อสร้างในลำน้ำ และจัดแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง ดัง**รูปที่ 4.2.6-7** รวมทั้งมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านการคมนาคมทางน้ำ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ (**ภาคผนวก ก**) และเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม ที่แนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า (**ภาคผนวก ค-1**) อย่างครบถ้วน รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 4.2.6-6** โดยในระยะที่ผ่านมามี เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าลงพื้นที่ติดตามตรวจสอบพื้นที่โครงการฯ (**ภาพที่ 4.2.6-1**) รวมทั้งตลอดช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างทางน้ำ ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการ



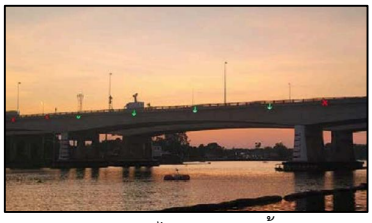
ก. ฝั่ง จ.ปทุมธานี



ข. ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา

รูปที่ 4.2.6-7 แนวเขตก่อสร้างทางน้ำ และการแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง

ตารางที่ 4.2.6-6
ผลการจัดการจราจรทางน้ำของโครงการ

รายละเอียดมาตรการ	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติ	ภาพประกอบ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
- ทำการวางทุ่นกันแนว ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.60 เมตร ความยาว 1.20 เมตร สีส้ม ยึดโยงกันเป็นสายมีระยะห่างของทุ่น 4.00 เมตร - ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ส่องบริเวณเสาตอม่อสะพานและคานสะพานเพื่อให้เรือที่สัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยามองเห็นชัดเจน - ดำเนินการติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพานทุกฐานราก - ดำเนินการทำเครื่องหมายบนสิ่งกีดขวาง ได้แก่ การทาสี (Marking) บนตอม่อสะพาน และติดตั้งเครื่องหมายแสดงความสูงของช่องลอดจากระดับน้ำถึงท้องน้ำคานสะพาน	- มีการติดตั้งทุ่นกันแนวสีส้มสลับขาว ที่มีระยะห่างของทุ่น 4 เมตร เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างในน้ำ - มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณเสาตอม่อสะพานและคานสะพาน - มีการติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพานเพื่อป้องกันการกระแทก - มีการทาสีบนตอม่อสะพาน แสดงความสูงของช่องลอดจากระดับน้ำถึงท้องน้ำคานสะพาน	 ทุ่นกันแนว  ไฟฟ้าส่องสว่าง  การทาสีแสดงความสูงของช่องลอด และการติดตั้ง Fender ยาง
เงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า		
- ต้องจัดทำแนวทุ่นและติดตั้งสัญญาณไฟแสดงพื้นที่อันตรายในการก่อสร้างหรือกำหนดเขตปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างเพื่อให้ผู้สัญจรทางน้ำมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนในระยะอย่างน้อย 200 เมตร - จัดให้มีวิทยุสื่อสาร และบุคคลเฝ้าฟังอย่างเหมาะสม สำหรับติดต่อประสานงานกับเรือซึ่งเดินแม่น้ำบริเวณที่ก่อสร้างตามโครงการฯ โดยมีเจ้าหน้าที่แจ้งเตือน และประสานการปฏิบัติระหว่างเรือ สำหรับเรือซึ่งกำลังเดินในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่การปฏิบัติงาน - การจอดเรือ หรือติดตั้งอุปกรณ์อื่นใด ซึ่งเป็นเครื่องช่วยในการก่อสร้าง ให้ดำเนินการโดยชิดริมตลิ่งให้มากที่สุด และไม่กีดขวางทางเรือเดิน หากมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด ให้กระทำโดยใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้โดยปลอดภัย โดยจักต้องดำเนินการใดๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดยกัน	- มีการติดตั้งทุ่นสีแดงสลับขาวพร้อมไฟสัญญาณ บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 200 เมตร เพื่อใช้บอกทิศทางสัญจรทางน้ำ และแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างในน้ำ - มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรทางน้ำ บริเวณคานสะพาน พร้อมเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังและควบคุมสัญญาณจราจรกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เพื่อบอกทิศทางการเดินเรือผ่านใต้สะพาน - มีการจอดเรือขนส่งคนงาน และวัสดุก่อสร้างโดยชิดริมตลิ่ง หลังดำเนินกิจกรรมก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	 ทุ่นบอกทิศทาง พร้อมสัญญาณไฟ  สัญญาณไฟจราจรทางน้ำ  การจอดเรือ




ภาพที่ 4.2.6-1 เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ติดตามตรวจสอบพื้นที่โครงการฯ

3.3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.3.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งแยกเป็นผลกระทบด้านการคมนาคมทางบก และผลกระทบด้านการคมนาคมทางน้ำ มีดังนี้

(1) การคมนาคมทางบก

การชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างจะใช้ทางหลวงหมายเลข 9 ในการลำเลียงขนส่ง โดยจะมีน้ำหนักบรรทุกค่อนข้างมาก อาจเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สภาพของถนนเดิมเกิดความเสียหาย จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายของถนนเดิมจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การกีดขวางการจราจร ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า โครงการมีกิจกรรมก่อสร้างภายในเขตทาง 80 เมตร บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 ซึ่งไม่มีการปิดช่องจราจรหรือลดช่องจราจรเดิม แต่ในระหว่างการก่อสร้างอาจมีการกองวัสดุหรือกองดินกีดขวางทางสัญจร จากการตรวจสอบพบว่า โครงการมีการกั้นแนวก่อสร้างด้วยกำแพงคอนกรีตอย่างชัดเจน รวมทั้งไม่พบกองวัสดุหรือกองดินที่กีดขวางทางสัญจร ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปริมาณจราจร ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การลำเลียงชิ้นส่วน และวัสดุก่อสร้าง การขนย้ายเครื่องจักร รวมไปถึงการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการจะทำให้ปริมาณจราจรขนส่งของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 9 ในระยะก่อสร้าง มีปริมาณเพิ่มขึ้น โดยอยู่ในระดับการให้บริการ (LOS) B คือ สภาพจราจรคล่องตัวดี ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด จากการตรวจสอบพบว่า มีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากรถที่วิ่งผ่านพื้นที่โครงการ โดยปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการลำเลียงชิ้นส่วน และวัสดุก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2566 (กันยายน ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2566) จำนวน 85 เที่ยว และใน ปี พ.ศ.2567 (มกราคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2567) จำนวน 1,137 เที่ยว หรือประมาณ 100 เที่ยว/เดือน ส่วนใน ปี พ.ศ.2568 (มกราคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2568) จำนวน 4,803 เที่ยว หรือประมาณ 400 เที่ยว/เดือน ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าน่าจะมีจำนวนสูงสุด 200-300 เที่ยว/เดือน อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างได้มีการทยอยขนส่งวัสดุ เพื่อไม่ให้มีปริมาณจราจรที่เกิดจากการขนส่งวัสดุมากในช่วงเวลาเดียวกัน โดยมีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นแต่ไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่คาดการณ์บริเวณโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่า ในปี พ.ศ.2568

จะมีปริมาณจราจรรวมอยู่ที่ 98,548 PCU/วัน เมื่อพิจารณาข้อมูลปริมาณจราจรในปัจจุบัน พบว่า ในปี พ.ศ.2568 มีปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการเท่ากับ 79,570 คัน/วัน และมีอัตราการเพิ่มขึ้นปีละ 3,000-7,000 คัน/วัน/ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณจราจรต่ำกว่าการคาดการณ์เล็กน้อย

(2) การคมนาคมทางน้ำ

ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งประกอบด้วย การเจาะเสาเข็ม และหล่อเข็มเสาบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีรูปแบบการก่อสร้างที่คำนึงถึงการลดผลกระทบต่อการเดินเรือ ทำให้ผู้สัญจรทางน้ำผ่านไปมาได้ อาจส่งผลกระทบต่อการเดินเรือไม่มาก จากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบอุบัติเหตุทางเรือ และไม่พบปัญหาการกีดขวางการเดินเรือ รวมทั้งกิจกรรมงานก่อสร้างทางน้ำ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมทางน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่ง*สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ : จากการสำรวจพบว่าปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2568 มีปริมาณ 79,570 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 2,704 คัน/วัน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างได้คงจำนวนช่องจราจรได้ตามเดิม และกั้นพื้นที่ก่อสร้างออกจากช่องจราจรอย่างชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดขัดจากการก่อสร้าง จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีสภาพการจราจรแบบชะลอตัวในช่วงโครงการ เนื่องจากปัจจุบันมีการเปิดใช้งานทางหลักและทางขนานของทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งมีจำนวนช่องจราจรรวม 10 ช่องจราจร แต่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมสามารถเปิดใช้ช่องจราจรบริเวณได้เพียง 4 ช่องจราจร ส่งผลให้เกิดการติดขัดบริเวณโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงมีแผนที่จะปิดการใช้งานทางหลักของทางหลวงหมายเลข 9 ช่วง กม.50+800 ถึง กม.64+575 ตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน พ.ศ.2569 เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ซึ่งจะทำให้ช่องจราจรของช่วงก่อนถึงโครงการมีจำนวน 6 ช่องจราจร และคาดว่าจะส่งผลให้ความคับคั่งของปริมาณจราจรบริเวณโครงการลดลง อย่างไรก็ตาม โครงการควรเร่งก่อสร้างและเปิดใช้งานทางขนานเพื่อให้ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 มีจำนวน 6 ช่องจราจร เท่ากันตลอดเส้นทางเพื่อไม่ให้เกิดการติดขัดจากการลดลงจราจร

สำหรับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในปี พ.ศ.2568 จะมีปริมาณจราจรรวม 98,548 PCU/วัน ส่วนผลการตรวจสอบปริมาณจราจร ในปี พ.ศ.2568 พบว่ามีปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการเท่ากับ 79,570 คัน/วัน และมีอัตราการเพิ่มขึ้นปีละ 3,000-7,000 คัน/วัน/ปี ซึ่งมีปริมาณจราจรต่ำกว่าการคาดการณ์เล็กน้อย และหากมีการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จน่าจะมีปริมาณจราจรที่ใกล้เคียงกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

จำนวนการขนส่งวัสดุ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ : จากการตรวจสอบพบว่า โครงการมีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2566 (กันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2566) จำนวน 85 เที่ยว และใน ปี พ.ศ.2567 (มกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567) จำนวน 1,137 เที่ยว หรือประมาณ 100 เที่ยว/เดือน ซึ่งน้อยกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าน่าจะมีจำนวนสูงสุด 200-300 เที่ยว/เดือน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ

ส่วนใน ปี พ.ศ.2568 (มกราคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2568) จำนวน 4,803 เที่ยว หรือประมาณ 400 เที่ยว/เดือน ซึ่งสูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าน่าจะมีจำนวนสูงสุด 200-300 เที่ยว/เดือน อย่างไรก็ตาม โครงการได้วางแผนการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยดำเนินการทยอยขนส่งวัสดุก่อสร้างเพื่อให้มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรในโครงการให้น้อยที่สุด จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในแนวเส้นทางโครงการมากนัก

สถิติอุบัติเหตุเกี่ยวกับการก่อสร้างและการขนส่งของโครงการ (ทางบกและทางน้ำ) : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของทางหลวงหมายเลข 9 ระหว่าง กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระหว่างในเดือนมกราคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ในปี พ.ศ.2565 ที่ บริเวณ กม.74+050 ซึ่งเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงก่อนที่จะเริ่มกิจกรรมก่อสร้าง

สำหรับการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้างโครงการปัจจุบัน ใน ปี พ.ศ.2566 (กันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2566) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับปี พ.ศ.2567 (มกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบเกิดอุบัติเหตุจำนวน 11 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย และชนท้ายจากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต โดยการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นไม่ได้มีมูลเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง แต่มีจุดที่เฝ้าระวัง คือ ได้แก่ บริเวณ กม.73+900 ถึง กม.73+950 ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งเป็นทางออกจากทางหลวงหมายเลข 9 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3902 พบว่า มีอุบัติเหตุชนท้ายจากรถที่ชะลอตัว จำนวน 7 ครั้ง ถึงแม้จะไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต แต่เมื่อเกิดเหตุจะส่งผลให้การจราจรติดขัด

และในปี พ.ศ.2568 (มกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568) พบเกิดอุบัติเหตุจำนวน 16 ครั้ง ซึ่งเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด หลับใน และชนท้ายจากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต โดยการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นไม่ได้มีมูลเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และในปี พ.ศ.2569 (มกราคม-มิถุนายน) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ

จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีบริเวณใดที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต มากกว่า 3 ครั้ง/ปี ส่งผลให้พื้นที่โครงการไม่พบจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนบริเวณจุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณ กม.73+900 ถึง กม.73+950 ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งเป็นทางออกจากทางหลวงหมายเลข 9 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3902 พบว่า มีอุบัติเหตุชนท้ายจากรถที่ชะลอตัว ปี พ.ศ.2567 จำนวน 7 ครั้ง และปี พ.ศ.2568 จำนวน 11 ครั้ง โดยปัจจุบันได้มีการขยับตำแหน่งทางออกให้ห่างจากบริเวณคอสะพานซึ่งมีทัศนวิสัยในการมองเห็นได้ดีกว่าเดิม ซึ่งหลังจากเปลี่ยนตำแหน่งยังไม่พบอุบัติเหตุการชนท้ายที่ส่งผลกระทบต่อการจราจร

และสถิติอุบัติเหตุทางน้ำจากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 จากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพระนครศรีอยุธยา และจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง ยังไม่พบอุบัติเหตุทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่โครงการ

ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ : จากการตรวจสอบพบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 ช่วงที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการและบริเวณถนนทางเชื่อมในโครงการ อยู่ในสภาพดี ไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยโครงการมีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุให้ใช้ความเร็ว ประมาณ 30-40 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยของชุมชนในพื้นที่ก่อสร้าง

การจัดการจราจรทางบก : โครงการฯ มีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างโดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร และได้ดำเนินการติดตั้ง Concrete Barrier แบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไว้อย่างชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีสภาพการจราจรแบบคงที่ไม่ติดขัด แต่พบว่าการจราจรมีการชะลอตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน

ส่วนจุดทางเบี่ยงจราจรฝั่งต้นทางทั้ง 2 ฝั่ง บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 เพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ช่วง กม.73+900 ถึง กม.73+950 พบว่า เกิดอุบัติเหตุซึ่งมีสาเหตุจากการชนท้าย จากการชะลอความเร็วเพื่อใช้ทางออก ในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 7 ครั้ง และปี พ.ศ. 2568 จำนวน 11 ครั้ง โครงการฯ จึงขยับตำแหน่งทางเข้า-ออก บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 (ช่วง กม.73+715 ถึง กม.73+795) เพื่อให้มีระยะการมองเห็น

ที่ปลอดภัยกว่าตำแหน่งเดิม พร้อมติดตั้งป้ายแสดงทางเบี่ยงจราจร ป้ายเตือน และสัญญาณจราจรต่างๆ ครบถ้วน และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งหลังจากเปิดใช้งานมาจนถึงปัจจุบัน ไม่พบปัญหาด้านการใช้งานและไม่มีอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงเกิดขึ้น

การจัดการจราจรทางน้ำ : จากการตรวจสอบพบว่า โครงการได้จัดแนวเขตก่อสร้างทางน้ำเพื่อแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบ*การคมนาคมขนส่ง*ในระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า การคมนาคมทางบก เมื่อเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการจะมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ B จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งเป็นผลกระทบทางบกในระดับปานกลาง ส่วนงานบำรุงรักษาจะดำเนินการอยู่บนผิวจราจร และใช้ระยะเวลาสั้นๆ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อการขวางจราจร สำหรับการคมนาคมทางน้ำ งานบำรุงรักษาจะดำเนินการอยู่บนผิวจราจรทางบกเท่านั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

4.2.7 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ โดยตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำ สะพานข้ามลำน้ำ สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบโครงสร้างของระบบระบายน้ำ และผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจระบบระบายน้ำปัจจุบันในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ตำแหน่งลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ ทิศทางการไหล อาคารระบายน้ำ สะพานข้ามลำน้ำ ท่อลอด ประสิทธิภาพในการระบายน้ำ การอุดตันหรือตื้นเขิน สภาพน้ำท่วมและน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

2.2) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

2.3) ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่และระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ โดยเน้นคลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้

2.3.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง การมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ

2.3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่

รวมทั้งจัดทำแบบบันทึกข้อมูลสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรวบรวม และบันทึกข้อมูลไว้ภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อความรวดเร็วในการติดตามและตรวจสอบข้อมูล

2.3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าวหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลาย และการกัดเซาะริมตลิ่ง หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.3.5) สำรวจสภาพโครงสร้างของรางระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ อาคารระบายน้ำ สะพานข้ามทางน้ำเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน และประสิทธิภาพในการระบายน้ำในระหว่างการก่อสร้าง

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ปีละ 4 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 8 ครั้ง** โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำแล้ว 8 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2567
ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2568
ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2569
ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2569

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม โครงสร้างของระบบระบายน้ำเดิม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) จะเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ เป็นการระบายน้ำจากผิวจราจรของสะพานตามพื้นที่รับน้ำฝนตามความกว้างของผิวจราจรในช่วงเสา ไหลลงสู่ด้านล่างด้วยระบบท่อ และไหลลงสู่ระบบรางระบายน้ำตามยาวลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ คลองยายหอม (กม.74+276) คลองชลประทาน (กม.74+342) และแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652) และจากการรวบรวมข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากบริเวณโครงการ พบว่า บริเวณพื้นที่โครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยระดับ 3 โดยเป็นพื้นที่ที่เกิดน้ำท่วมซ้ำซาก 3-4 ปี โดยกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่ งานก่อสร้างคันทางที่สูงกว่าระดับดินเดิม งานก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีการกองวัสดุก่อสร้างและกองดินที่ขุดใกล้กับแหล่งน้ำ การดำเนินการก่อสร้างอาจทำให้เกิดการชะล้างปิดกั้นทางระบายน้ำ รวมทั้งการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำไปจากเดิมทำให้เกิดน้ำท่วมขังได้โดยเฉพาะฤดูฝน ดังนั้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.2.1) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ 2 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองยายหอม และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งการก่อสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ ซึ่งมีผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำดังนี้

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2567 : อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ด้าน ทล.3901 การเจาะเสาเข็มสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และอาคารระบายน้ำตามยาวของถนนระดับดิน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ส่วนอาคารระบายน้ำตามแนวขวางอยู่ระหว่างรอการต่อความยาวท่อ พบว่ามี เศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำ ซึ่งไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำสามารถรองรับการระบายน้ำได้ดี รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2567 : อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ด้าน ทล.3902 และการเจาะเสาเข็มสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และอาคารระบายน้ำตามยาวของถนนระดับดิน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ส่วนอาคารระบายน้ำตามแนวขวางอยู่ระหว่างรอการต่อความยาวท่อ พบว่ามี เศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำ ซึ่งไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำสามารถรองรับการระบายน้ำได้ดี รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2568 : อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ด้าน ทล.3902 และการเจาะเสาเข็มสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ด้าน ทล.3901 แล้วเสร็จ และอาคารระบายน้ำตามแนวขวางต่อความยาวท่อแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ.2568 : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ทั้ง 2 ด้าน และอาคารระบายน้ำที่ต่อความยาวท่อได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี และการก่อสร้างตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2568 : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอมทั้ง 2 ด้าน และอาคารระบายน้ำที่ต่อความยาวท่อได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี และการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2568 : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ทั้ง 2 ด้าน อาคารระบายน้ำยาว แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2569 : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ทั้ง 2 ด้าน อาคารระบายน้ำยาว แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี การก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2569 : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม ทั้ง 2 ด้าน อาคารระบายน้ำยาว และระบบระบายน้ำบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง จ.ปทุมธานี แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.7-1**

ตารางที่ 4.2.7-1
สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน

แหล่งน้ำ	ผลการสำรวจ			
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	**ตุลาคม พ.ศ.2567**	**มกราคม พ.ศ.2568**	**เมษายน พ.ศ.2568**
1. คลองยายหอม (กม.74+276) ทล.3901	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.3 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	**ตุลาคม พ.ศ.2568**	**มกราคม พ.ศ.2569**	**เมษายน พ.ศ.2569**
	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.0 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักบุ้งบริเวณริมตลิ่ง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักบุ้งบริเวณริมตลิ่ง และในลำน้ำแต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักบุ้งบริเวณริมตลิ่ง และในลำน้ำแต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 

ตารางที่ 4.2.7-1
สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	ผลการสำรวจ			
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	**ตุลาคม พ.ศ.2567**	**มกราคม พ.ศ.2568**	**เมษายน พ.ศ.2568**
2. คลองยายหอม (กม.74+276) ทล.3902	อยู่ระหว่างการตอกเสาเข็ม และทำการเบี่ยงทางน้ำ โดยใช้ท่อกลมขนาด 1.2 เมตร ความยาว 20 เมตร ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน ซึ่งมีการเบี่ยงทางน้ำ โดยใช้ท่อกลมขนาด 1.2 เมตร ความยาว 20 เมตร ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	อยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน และมีการเบี่ยงทางน้ำ โดยใช้ท่อกลมขนาด 1.2 เมตร ความยาว 20 เมตร ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.3 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	**ตุลาคม พ.ศ.2568**	**มกราคม พ.ศ.2569**	**เมษายน พ.ศ.2569**
	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.0 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักบุ้งบริเวณริมตลิ่ง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ 	ระดับน้ำสูง 0.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ 

ตารางที่ 4.2.7-1
สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	ผลการสำรวจ			
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	**ตุลาคม พ.ศ.2567**	**มกราคม พ.ศ.2568**	**เมษายน พ.ศ.2568**
3. คลองชลประทาน (กม.74+342) ทล.3901	ระดับน้ำสูง 1.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.2 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	**ตุลาคม พ.ศ.2568**	**มกราคม พ.ศ.2569**	**เมษายน พ.ศ.2569**
	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.8 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 

ตารางที่ 4.2.7-1
สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	ผลการสำรวจ			
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	**ตุลาคม พ.ศ.2567**	**มกราคม พ.ศ.2568**	**เมษายน พ.ศ.2568**
4. คลองชลประทาน (กม.74+342) ทล.3902	ระดับน้ำสูง 1.2 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักตบชวาบริเวณปากท่อระบายน้ำ แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.2 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	**ตุลาคม พ.ศ.2568**	**มกราคม พ.ศ.2569**	**เมษายน พ.ศ.2569**
	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.8 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 1.5 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 

ตารางที่ 4.2.7-1
สภาพแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	ผลการสำรวจ			
	กรกฎาคม พ.ศ.2567	**ตุลาคม พ.ศ.2567**	**มกราคม พ.ศ.2568**	**เมษายน พ.ศ.2568**
5. แม่น้ำเจ้าพระยา (กม.74+652)	ระดับน้ำสูง 4.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 5.0 ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักตบชวาบริเวณริมตลิ่ง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 4.0 ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักตบชวาบริเวณริมตลิ่ง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 4.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 
	กรกฎาคม พ.ศ.2568	**ตุลาคม พ.ศ.2568**	**มกราคม พ.ศ.2569**	**เมษายน พ.ศ.2569**
	ระดับน้ำสูง 4.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 6.0 ม. ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง พบผักตบชวาบริเวณริมตลิ่ง แต่ไม่กีดขวางการระบายน้ำ ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 4.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 4.0 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี 

3.3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การเตรียมพื้นที่ งานก่อสร้างคันทาง งานก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จะมีการกองวัสดุก่อสร้างและกองดินที่ขุดใกล้กับแหล่งน้ำ อาจทำให้เกิดการชะล้างปิดกั้นทางระบายน้ำ รวมทั้งการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำทำให้เกิดน้ำท่วมขังได้โดยเฉพาะฤดูฝน จากการตรวจสอบไม่พบการชะล้างเศษดิน หิน ทราย และเศษวัสดุก่อสร้าง ลงสู่ลำน้ำและทางระบายน้ำ โดยระบบระบายน้ำสามารถรองรับการระบายน้ำได้ดี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมงานก่อสร้าง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่ง*ไม่สอดคล้อง*กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายหอม สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และอาคารระบายน้ำตามยาวใต้ทางเท้าในปัจจุบัน ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ส่วนอาคารระบายน้ำที่ต่อความยาวท่อแล้วเสร็จจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ โดยอาคารระบายน้ำดังกล่าว ยังสามารถรองรับการระบายน้ำได้ดี สำหรับแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง แต่พบผักตบชวา และผักบุ้ง ซึ่งไม่ส่งต่อการระบายน้ำ และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำบริเวณแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการและชุมชนใกล้เคียง

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบ*การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม*ระยะดำเนินการ และเมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการให้เหมาะสมกับการระบายน้ำในพื้นที่ ส่วนงานบำรุงรักษาจะดำเนินการอยู่บนผิวจราจร และใช้ระยะเวลาสั้นๆ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

4.2.8 เศรษฐกิจและสังคม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมอันเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายงานประจำปีของหน่วยงาน/องค์กรในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ องค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ และองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง รวมทั้งรายงานแผนพัฒนาประจำตำบล ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

2.2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล รวม 4 หมู่บ้าน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล **ดังรูปที่ 4.2.8-1 และตารางที่ 4.2.8-1**

ตารางที่ 4.2.8-1
พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	EIA
ปทุมธานี	สามโคก	บางกระบือ	หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง	หมู่ที่ 1 บ้านท้ายเกาะ
		ท้ายเกาะ	หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ	หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ
พระนครศรีอยุธยา	บางไทร	เชียงรากน้อย[/1]	หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย	-
		โพแตง	หมู่ที่ 4 บ้านโพแตงใต้	หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้
2 จังหวัด	**2 อำเภอ**	**4 ตำบล**	**4 หมู่บ้าน**	**3 หมู่บ้าน**

หมายเหตุ : [/1] จากการตรวจสอบขอบเขตชุมชนจาก อบต.เชียงรากน้อย เมื่อสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรเป็นสถานประกอบการเพิ่มขึ้น 1 แห่ง ในพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย ซึ่งอยู่ในขอบเขตพื้นที่โครงการ

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา), บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤษภาคม พ.ศ.2566

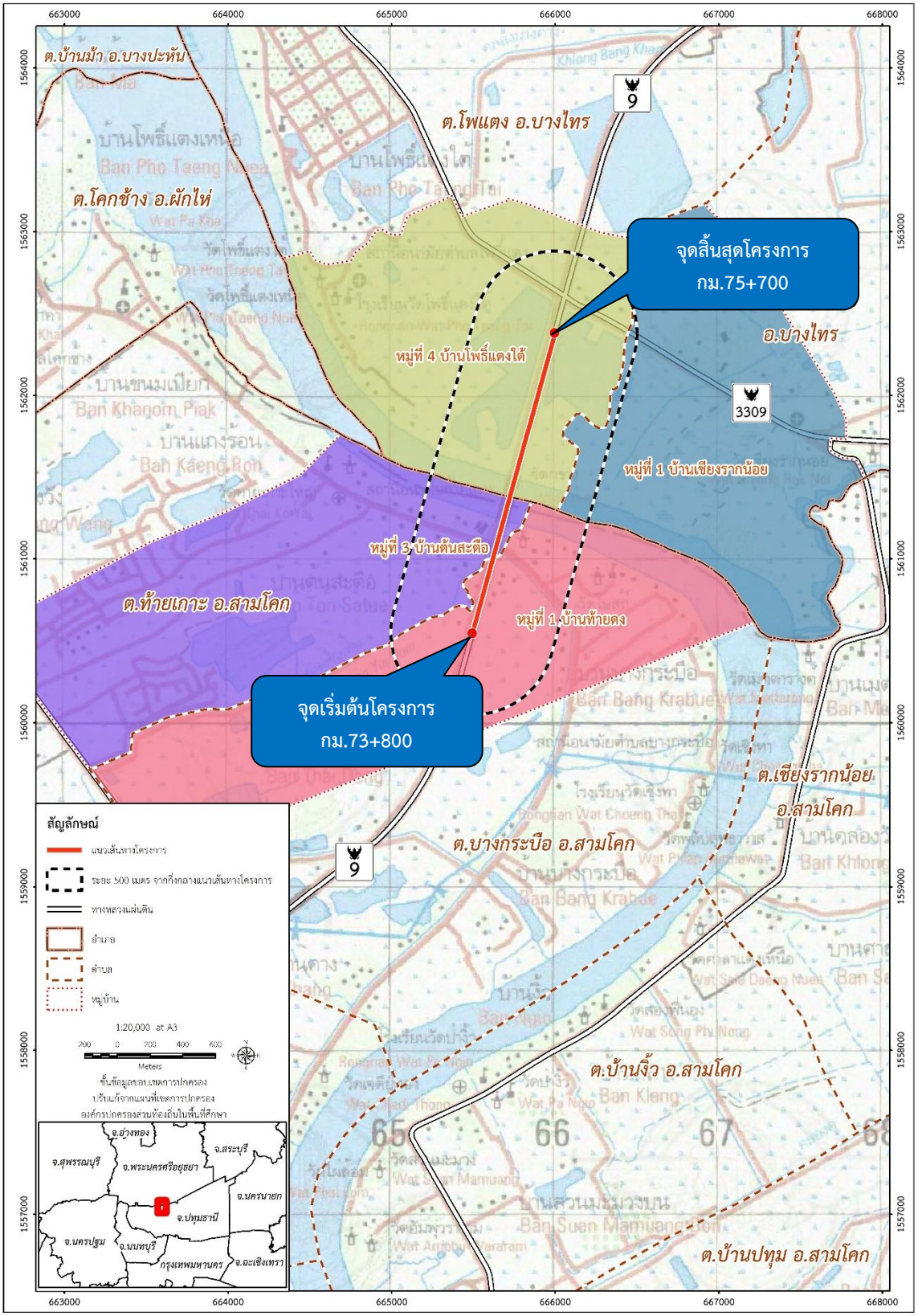
2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

2.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่างๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และยังมีบทบาทในการชักนำ โน้มน้าวสมาชิกในชุมชนในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุน และ/หรือโต้แย้งกิจกรรมของโครงการได้เช่นเดียวกัน

2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

2.3.3) กลุ่มสถานประกอบการ : หมายถึง สถานประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โดยดำเนินการแบ่งกลุ่มเป้าหมายของสถานประกอบการในการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ออกเป็น 2 ระยะจากแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

- กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
- กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะมากกว่า 50- 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง



รูปที่ 4.2.8-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ

2.3.4) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ การสำรวจแบบสอบถามจะกระทำในเขตพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่เด่นชัด ซึ่งปรากฏความสัมพันธ์ของผลกระทบทั้งทางบวก/ลบของโครงการที่มีต่อชุมชนหรือหน่วยพื้นที่นั้นๆ โดยดำเนินการแบ่งกลุ่มเป้าหมายของครัวเรือนในการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ออกเป็น 2 ระยะจากแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

- กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
- กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50- 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

2.4) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : การสำรวจในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการเลือกประชากร และการสุ่มตัวอย่างให้สอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง และระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง และกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง และระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ด้วยจำนวนกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนไม่มาก จึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากรทั้งหมด หรือสำรวจทุกตัวอย่างที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

2.4.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : ดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก ประกอบด้วย กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นายกองค์การบริหารส่วนตำบล **รวม 12 ราย** รายละเอียดดังนี้

(1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ
(2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ
(3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง
(4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย
(5) กำนันตำบลบางกระบือ
(6) กำนันตำบลท้ายเกาะ
(7) กำนันตำบลโพแตง
(8) กำนันตำบลเชียงรากน้อย
(9) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง
(10) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ
(11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้
(12) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย

2.4.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง และแหล่งโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง **รวมทั้งหมด 4 แห่ง** รายละเอียดดังนี้

(1) วัดกร่าง
(2) วัดท้ายเกาะ (เวียงจาม)
(3) วัดโบสถ์
(4) วัดมหิงษาราม

2.4.3) กลุ่มสถานประกอบการ : การสำรวจกลุ่มสถานประกอบการในครั้งนี้ได้พิจารณาในระยะ 0-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งดำเนินการสำรวจสถานประกอบการทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามสถานประกอบการครอบคลุมพื้นที่ศึกษา รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-2** และ**รูปที่ 4.2.8-2 ถึง รูปที่ 4.2.8-3** ซึ่งการสำรวจกลุ่มสถานประกอบการในครั้งนี้ ได้แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มสถานประกอบที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าว **พบจำนวน 2 หลังคาเรือน**

(2) กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าว **พบจำนวน 29 หลังคาเรือน**

2.4.4) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : ซึ่งการสำรวจกลุ่มครัวเรือนในครั้งนี้ได้แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ (**รูปที่ 4.2.8-2 ถึง รูปที่ 4.2.8-3**)

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าว **พบจำนวน 7 หลังคาเรือน** รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-2**

(2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50 -500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าว **พบจำนวน 124 หลังคาเรือน** รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-2**

ตารางที่ 4.2.8-2
รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทาง

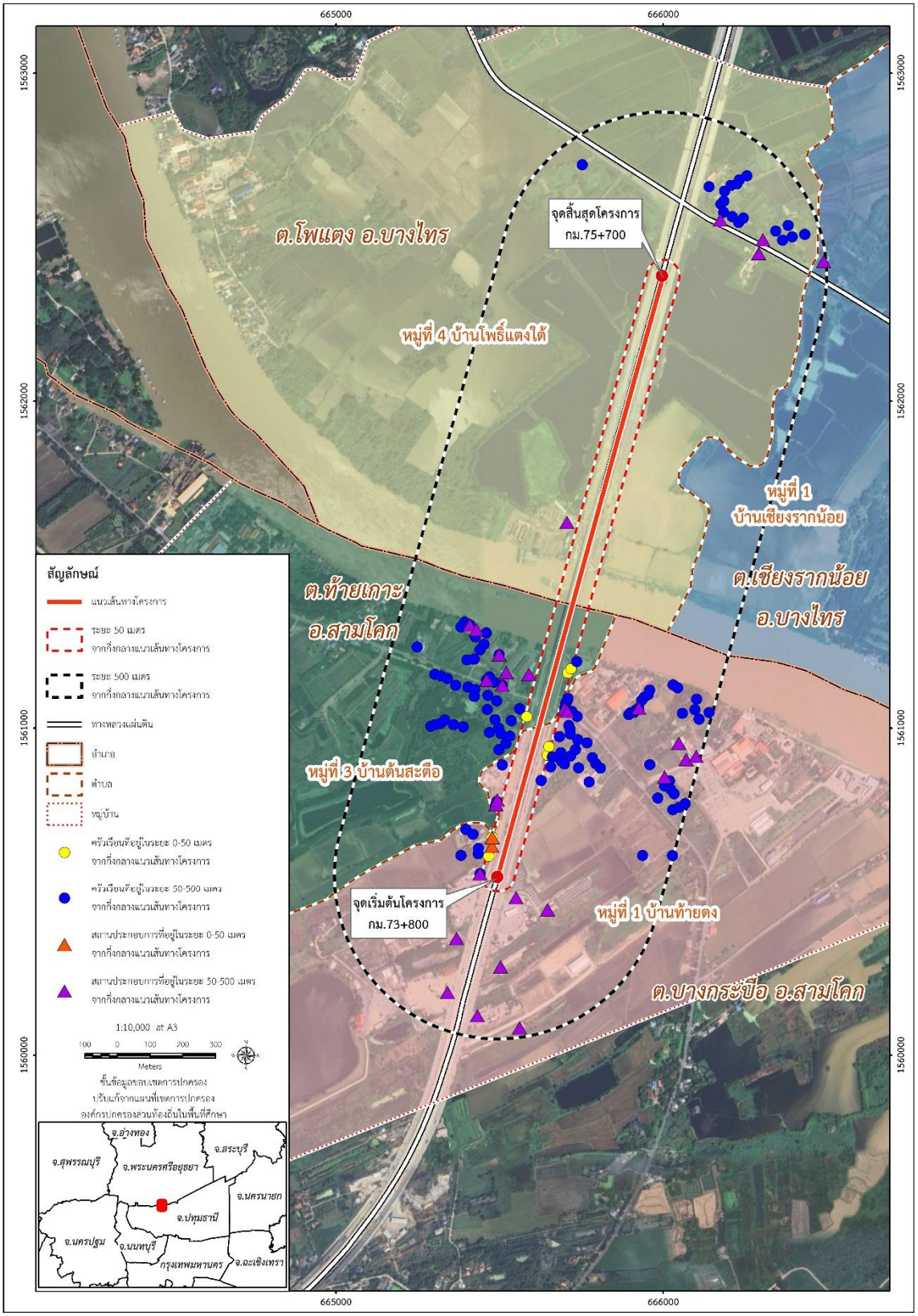
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	จำนวนสถานประกอบการ (หลังคาเรือน)		จำนวนครัวเรือน (หลังคาเรือน)	
				ระยะ 0-50 เมตร	ระยะ >50-500 เมตร	ระยะ 0-50 เมตร	ระยะ >50-500 เมตร
ปทุมธานี	สามโคก	ท้ายเกาะ	หมู่ที่ 3 บ้านสะตือ	0	4	3	41
		บางกระบือ	หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง	2	15	4	65
พระนครศรีอยุธยา	บางไทร	เชียงรากน้อย	หมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย	0	1	0	0
		โพแตง	หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้	0	8	0	18
รวม				**2**	**29**	**7**	**124**

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น **178 ตัวอย่าง** สามารถสรุปได้ดังนี้

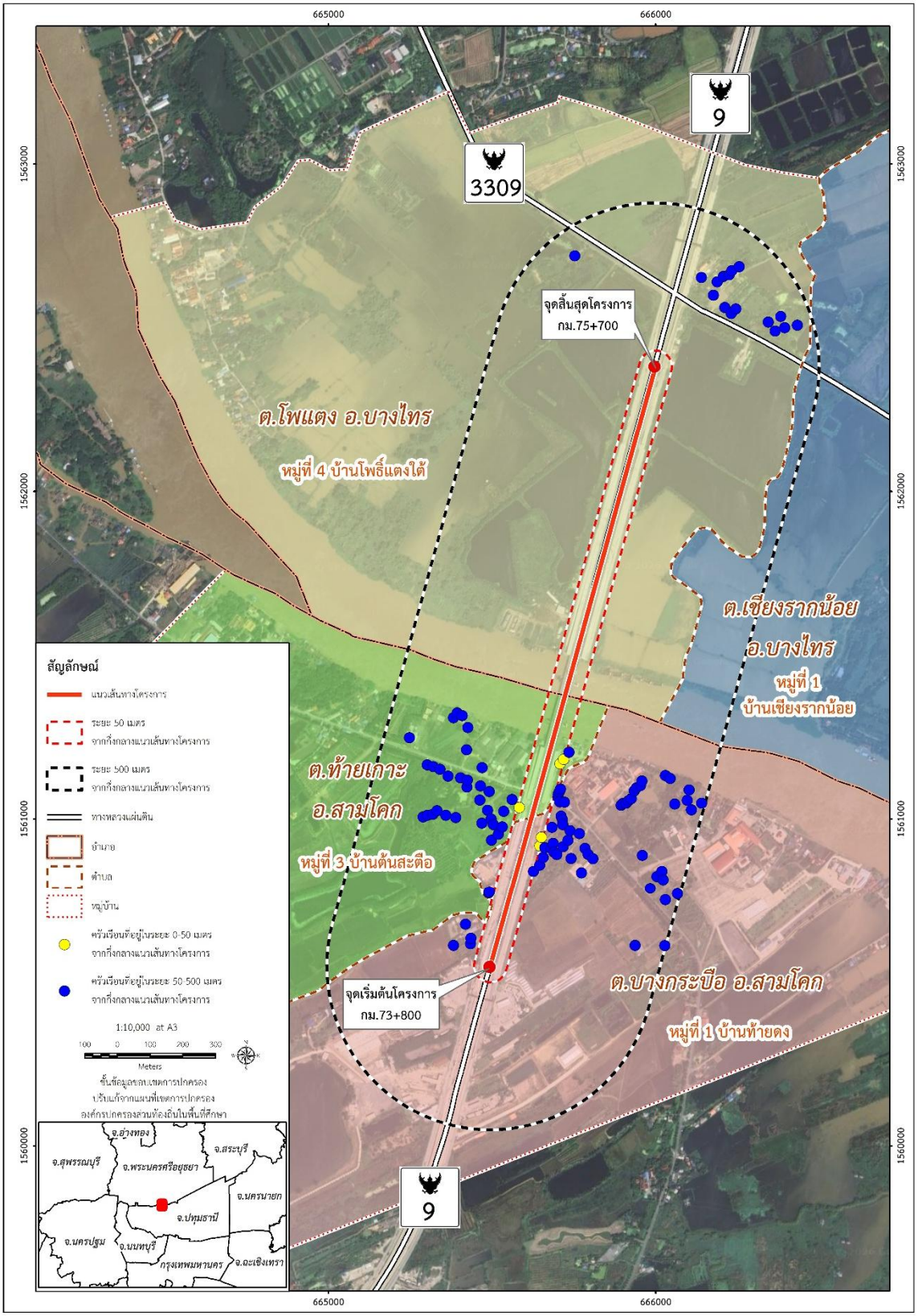
กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง	
	EIA	ปัจจุบัน
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	9	12
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	4	4
3. กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง	-	2
- กลุ่มสถานประกอบการในระยะมากกว่า 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง	3	29
4. กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง	10	7
- กลุ่มครัวเรือนในระยะมากกว่า 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง	120	124
รวม	**146**	**178**

2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดัง**ตารางที่ 4.2.8-3**

2.6) การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ



รูปที่ 4.2.8-2 ตำแหน่งสถานประกอบการ และครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1



รูปที่ 4.2.8-3 ตำแหน่งสถานประกอบการ และครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 2

ตารางที่ 4.2.8-3
โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ

ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือน
ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	- ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา	- ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา	- เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิลำเนาเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่	- เพศ - อายุ - ระดับการศึกษา - การนับถือศาสนา - จำนวนปีที่อยู่อาศัยในสถานประกอบการ - จำนวนปีที่อยู่ในตำแหน่ง
สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม			- จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินกู้ - การออมของครัวเรือน	- ระยะเวลาในการดำเนินการ - จำนวนพนักงาน - ขนาดพื้นที่สถานประกอบการ - ลักษณะอาคาร/สถานที่ประกอบการ - บริเวณจอดรถ - รายได้-รายจ่ายของสถานประกอบการ

ตารางที่ 4.2.8-3
โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือน
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	• จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน • จำนวนประชากรในหมู่บ้าน • ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน • การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา • ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง • ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน • การประกอบอาชีพหลักของชุมชน การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน	• กิจกรรมภายในหน่วยงาน • จำนวนผู้มาใช้พื้นที่/ใช้บริการ • ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม • ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด		
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน	การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง			การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง
ข้อมูลการเดินทาง	• การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง • วัตถุประสงค์ในการเดินทาง • ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง	• การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง • วัตถุประสงค์ในการเดินทาง • ความถี่ในการเดินทาง • ความสะดวกในการใช้เส้นทาง	• การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง • ความถี่ในการเดินทาง • วัตถุประสงค์ในการเดินทาง • ความสะดวกในการใช้เส้นทาง	• การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง • วัตถุประสงค์ในการเดินทาง • ความถี่ในการเดินทาง • ความสะดวกในการใช้เส้นทาง
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย				- การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน - สถานพยาบาลที่ไปรักษา

ตารางที่ 4.2.8-3
โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือน
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการและการมีส่วนร่วมกับโครงการ	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - ความคิดเห็นต่อโครงการ	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - ความคิดเห็นต่อโครงการ	• การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ • ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา • ความคิดเห็นต่อโครงการ	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - ความคิดเห็นต่อโครงการ
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	• ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ • ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

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

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือโครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการเพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- *กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม* จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- *กลุ่มครัวเรือน กลุ่มสถานประกอบการ* จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชนเพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

2.8) ระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม **ปีละ 1 ครั้ง** รวมทั้งสิ้น **2 ครั้ง** โดยมีรายละเอียดดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 11-15 ธันวาคม พ.ศ.2567
ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม พ.ศ.2568

2.9) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.9.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.9.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.9.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มสถานประกอบการ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตร และกลุ่มครัวเรือนในระยะมากกว่า 50-500 เมตรสามารถสรุปผลการสำรวจข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบในระยะก่อสร้างได้ดังนี้

3.1.1) กลุ่มผู้นำชุมชน พบว่า ร้อยละ 88.90 รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ซึ่งรับทราบข้อมูลจากการเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการจากหน่วยงานราชการ ผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน ญาติ-พี่น้อง และเจ้าของโครงการ โดยมีข้อคิดเห็นต่อผลดี-ผลเสียของการมีโครงการ ดังนี้

ผลดี

- การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น
- รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ
- เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ทำให้การเดินทางระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น
- ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในวันหยุดเทศกาลต่างๆ

ผลเสีย

- ปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้าง
- ปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่
- สูญเสียที่ดินทำกิน และอาคารบ้านเรือน/ที่อยู่อาศัยที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้าง
- มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง
- ความสะดวกสบายในการประกอบอาชีพลดลง
- มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงด้านความสัมพันธ์ในชุมชน

3.1.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ร้อยละ 75.00 รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ซึ่งรับทราบข้อมูลจากหน่วยงานราชการ ผู้นำชุมชน ญาติ-พี่น้อง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา โดยมีข้อคิดเห็นต่อผลดี-ผลเสียของการมีโครงการ ดังนี้

ผลดี

- การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น
- รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ
- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางหลวงหมายเลข 9 ช่วงวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก
- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากมีการขยายสะพานและเพิ่มช่องจราจร
- ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในวันหยุดเทศกาลต่างๆ
- ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว
- ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผลเสีย

- การกีดขวางการเดินทาง
- การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน
- การจราจรติดขัด เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน
- ปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนจะส่งผลกระทบต่อสุขอนามัยของประชาชน
- ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทาง

3.1.3) กลุ่มสถานประกอบการ พบว่า ร้อยละ 100 รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ซึ่งรับทราบข้อมูลจากผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และป้ายประกาศ โดยมีข้อคิดเห็นต่อผลดี-ผลเสียของการมีโครงการ ดังนี้

ผลดี

- การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น
- ช่วยสนับสนุนในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน
- เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น
- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากมีการขยายสะพานและเพิ่มช่องจราจร
- ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในวันหยุดเทศกาลต่างๆ
- อำนวยความสะดวกในการดินทางสู่พื้นที่ภาคตะวันอตกและภาคใต้

ผลเสีย

- ปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง

3.1.4) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร พบว่า ร้อยละ 100 รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ซึ่งรับทราบข้อมูลจากเจ้าของโครงการ ญาติ-พี่น้อง เข้าร่วมประชุมของโครงการ และป้ายประกาศ โดยมีข้อคิดเห็นต่อผลดี-ผลเสียของการมีโครงการ ดังนี้

ผลดี

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- ช่วยในการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น
- เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น
- ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในวันหยุดเทศกาลต่างๆ
- การรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ
- ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
- เพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางมากขึ้นเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
- ทำให้การเดินทางระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออกมีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ผลเสีย

- ปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง
- ปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่
- การสูญเสียที่ดินทำกินที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการ
- ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวณวัดกร่าง
- ความสะดวกในการเดินทางไปประกอบอาชีพลดลง

3.1.5) กลุ่มครัวเรือนในระยะมากกว่า 50-500 เมตร พบว่า ร้อยละ 83.30 รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ซึ่งรับทราบข้อมูลจากเพื่อนบ้าน ญาติ-พี่น้อง ผู้นำชุมชน เจ้าของโครงการ และป้ายประกาศ โดยมีข้อคิดเห็นต่อผลดี-ผลเสียของการมีโครงการ ดังนี้

ผลดี

- ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น
- ช่วงลดปัญหาการจราจรติดขัดในวันหยุดเทศกาลต่างๆ
- การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น
- รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ
- ช่วยสนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน

ผลเสีย

- ปัญหาด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง
- ปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่

3.2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.2.1) ผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนแผนพัฒนาท้องถิ่น (พ.ศ.2566-2570) ขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในบริเวณพื้นที่ศึกษา 4 แห่ง ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ องค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ องค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง และองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย มีรายละเอียดดังนี้

ตำบลบางกระบือ มีสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านทางทิศตะวันออก ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง รองลงมา คือ เกษตรกรรม โดยมีพื้นที่ทำการเกษตรประมาณ 1,179 ไร่ ได้แก่ ทำนา การเลี้ยงสัตว์ ทำสวนพืชผัก โดยมีการบริการพื้นฐานด้านการโทรคมนาคม ซึ่งมีสถานีโทรคมนาคม 2 แห่ง (สถานีเสาสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่) และมีไฟฟ้าเข้าถึงทุกหมู่บ้าน แต่ยังมีกระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอทำให้เกิดไฟตกบ่อย

ตำบลท้ายเกาะ มีสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้มีน้ำใช้ตลอดทั้งปี ประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม บางส่วนทำการเกษตร รับราชการ ค้าขาย และรับจ้างทั่วไป รวมทั้งมีการทำปศุสัตว์ เช่น การเลี้ยงไก่ เป็ด วัว และแพะ เป็นต้น ประชาชนในชุมชนนับถือศาสนาพุทธ ปัจจุบันมีไฟฟ้าเข้าถึงทุกหมู่บ้าน และมีสถานีโทรคมนาคม 1 แห่ง (สถานีเสาสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่)

ตำบลโพแตง มีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม มีการประกอบอาชีพเสริม ได้แก่ ทำดอกไม้ประดิษฐ์ ค้าขาย และเลี้ยงสัตว์น้ำ ประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ปัจจุบันมีไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน แต่ไฟฟ้าส่องสว่างหรือที่สาธารณะยังไม่สามารถดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด และมีประปาซึ่งเป็นขององค์การบริหารส่วนตำบล ทำให้มีน้ำใช้ตลอดทั้งปี โดยแหล่งน้ำที่ใช้ในการอุปโภค-บริโภค ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองเปรมประชากร และคลองเชียงรากน้อย

ตำบลเชียงรากน้อย มีสภาพพื้นที่เป็นราบลุ่ม เป็นชุมชุนขนาดใหญ่มีผู้อพยพมาจากหลายถิ่น ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง เนื่องจากในเขตพื้นที่มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก รองลงมาได้แก่ การทำนา ทำสวน นอกจากนั้นยังประกอบอาชีพค้าขาย และราชการ โดยมีแหล่งน้ำที่สำคัญ ได้แก่ คลองพุทรา และคลองเชียงรากน้อย ปัจจุบันมีไฟฟ้า ประปาใช้ทุกครัวเรือน และมีน้ำใช้ตลอดทั้งปี

3.2.2) ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ครั้งที่ 1 : ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 11-15 ธันวาคม พ.ศ.2567 สามารถสำรวจจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้จำนวน 178 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1			
กลุ่มเป้าหมาย	**ผู้ให้สัมภาษณ์**	**เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ**	**จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)**
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	นายกองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน และผู้นำชุมชน	การสัมภาษณ์เชิงลึก	12
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	เจ้าอาวาส	การสัมภาษณ์เชิงลึก	4
3. กลุ่มสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาโครงการ 3.1 กลุ่มสถานประกอบการระยะ 0–50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	เจ้าของสถานประกอบการ/ผู้แทนที่ได้รับมอบหมาย	แบบสอบถาม	2
3.2 กลุ่มสถานประกอบการระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	เจ้าของสถานประกอบการ/ผู้แทนที่ได้รับมอบหมาย	แบบสอบถาม	29
4. กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาโครงการ 4.1 กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	7
4.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	124
รวม			**178**

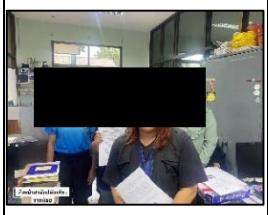
1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 11-14 ธันวาคม พ.ศ.2567 คณะที่ปรึกษา และพนักงานสำรวจข้อมูลภาคสนามได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนภายในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนรวมจำนวน 12 ราย ตามแผนงานที่กำหนดได้ครบถ้วน แสดงดัง**ตารางที่ 4.2.8-4** สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-4
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 1

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
2.	[redacted] วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	

ตารางที่ 4.2.8-4
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
3.	[redacted] วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2567	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
4.	[redacted]* วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2567	หัวหน้าสำนักปลัด องค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
5.	[redacted] วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ.2567	กำนันตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
6.	[redacted] วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ.2567	กำนันตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
7.	[redacted] วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านโพธิ์แตงเหนือ ให้ข้อมูลแทนกำนันตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
8.	[redacted]* วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	กำนันตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
9.	[redacted] วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	

ตารางที่ 4.2.8-4
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
10.	[redacted] วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
11.	[redacted] วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
12.	[redacted]* วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	

หมายเหตุ : * เพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

(1) ตำบลบางกระบือ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ กำนันตำบลบางกระบือ และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ **:** ผลการสอบถาม [redacted] ผู้อำนวยการกองช่าง ให้ข้อมูลแทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(1.2) กำนันตำบลบางกระบือ **:** ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และไม่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็นได้ในปัจจุบัน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(1.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และไม่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็นได้ในปัจจุบัน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2) ตำบลท้ายเกาะ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ กำนันตำบลท้ายเกาะ และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ: ผลการสอบถาม [redacted] นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็นได้ในปัจจุบัน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2.2) กำนันตำบลท้ายเกาะ : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และไม่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็นได้ในปัจจุบัน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(3) ตำบลโพแตง ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง กำนันตำบลโพแตง และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(3.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง : ผลการสอบถาม [redacted] นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2564 และการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางของประชาชนลดลง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น	● จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier บริเวณที่ไม่มีชุมชน และติดตั้ง Metal Sheet บน Concrete Barrier บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงชุมชน เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

(3.2) กำนันตำบลโพแตง : ผลการสอบถาม [redacted] ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านโพธิ์แตงเหนือ ให้ข้อมูลแทนกำนันตำบลโพแตง พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(3.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(4) ตำบลเชียงรากน้อย ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย กำนันตำบลเชียงรากน้อย และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

(4.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] หัวหน้าสำนักปลัด ให้ข้อมูลแทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ควรเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอต่อการมองเห็น	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

(4.2) กำนันตำบลเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(4.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการปิดคลุมกระบะรถบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ควรเพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอต่อการมองเห็น	● ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ

2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นจากผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ตลอดจนการติดตามตรวจสอบปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 4 ราย ระหว่างวันที่ 14–15 ธันวาคม พ.ศ.2567 (แสดงดัง**ตารางที่ 4.2.8-5)** สามารถสรุปข้อมูลสำคัญที่ทำการศึกษาจำแนกรายหน่วยงาน ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-5
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดกร่าง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
2.	[redacted] วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดท้ายเกาะ (เวียงจาม) ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
3.	[redacted] วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567	ไวยาวัจกร วัดโบสถ์ ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
4.	[redacted] วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567	ไวยาวัจกร วัดมหิงษาราม ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

(2.1) วัดกร่าง เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ก่อสร้างขึ้นเมื่อราวปี พ.ศ.2300 ในสมัยกรุงศรีอยุธยา โดยประชาชนในละแวกพื้นที่ช่วยกันสร้างขึ้น เดิมมีชื่อว่า “วัดดงดารา” ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 13 เมษายน พ.ศ.2320 เขตวิสุงคามสีมา กว้าง 12 เมตร ยาว 24 เมตร และได้ดำเนินการผูกพัทธสีมา เมื่อประมาณ พ.ศ.2423 มีพระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ “หลวงพ่อนรสิงห์” เป็นพระพุทธรูปศิลาศิลปะอยุธยาเก่าสมัยเชียงแสน ทางวัดมีการจัดการทำบุญประจำปี ได้แก่ การตักบาตรเทโว ซึ่งตรงกับวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 11 การตักบาตรพระร้อย ซึ่งตรงกับวันขึ้น 8 ค่ำ เดือน 12 และงานประจำปีซึ่งตรงกับวันขึ้น 14–15 ค่ำ เดือน 5 มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 300 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] เจ้าอาวาสวัดกร่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ซึ่งพระสังฆาธิการให้ความเห็นว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น และช่วยรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ ส่วนความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ และรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวณวัดกร่าง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบจากพื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าอยู่ในระดับมาก เป็นต้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
• ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบทำให้หลังคาศาลาวัดเสียหาย ซึ่งได้ให้ความคิดเห็นมาจากการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของบริษัทที่ปรึกษา	• เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคาร อย่างไรก็ตาม หลังคาศาลาวัดชำรุดเสียหายนั้นอาจมีสาเหตุจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น การเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน สภาพอากาศ และการกัดกร่อนของวัสดุ ซึ่งทางโครงการฯ ได้ดำเนินการเข้าไปสอบถามพูดคุย และได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ทางวัด เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2568 

(2.2) วัดท้ายเกาะ (เวียงจาม) เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศตะวันตก หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี เป็นวัดรามัญ มีชื่อเดิมว่า วัดเวียงจาม ซึ่งเป็นภาษารามัญ แปลว่าวังจรเข้ เป็นวัดที่ชาวรามัญได้อพยพหลบภัยมาพึ่งพระโพธิสมภาร จากเมืองเย่ และเมืองเมาะตะมะ ดังความปรากฏพงศาวดาร ปี พ.ศ.2206 ด้วยชาวรามัญที่อาศัยอยู่ในเมืองเมาะตะมะ ถูกกดขี่ข่มเหง เห็นจะอยู่ต่อไปไม่ได้ จึงอพยพครอบครัวมาทางด่านพระเจดีย์สามองค์ เข้ามาพึ่งพระโพธิสมภารในแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แห่งกรุงศรีอยุธยา เข้ามาในพื้นที่ของทางวัดในปัจจุบัน ปกติจะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 50 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] เจ้าอาวาสวัดท้ายเกาะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้างเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน พระสังฆาธิการให้ความเห็นว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ และรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ปัญหาการระบายน้ำ การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวณวัดกร่าง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และพื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าอยู่ในระดับมาก เป็นต้น

(2.3) วัดโบสถ์ เป็นพระอารามหลวงชั้นตรีชนิดสามัญ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ.2370 ปัจจุบันทางวัดได้รับความนิยมเข้ามาทำบุญ โดยมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 1,000 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] ผู้แทนเจ้าอาวาสวัดโบสถ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบี นัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ปัญหาการระบายน้ำ การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านการกองวัสดุบนไหล่ทางและพื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าอยู่ในระดับมาก เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
• กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางการเดินทางเข้า-ออกวัดทำให้การเดินทางไม่สะดวก และต้องใช้เวลาเดินทางยาวนานมากขึ้น	• จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้ง Metal Sheet บน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็น จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบการวางกองวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร กีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชน
• กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การจราจรติดขัด	• เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างมีช่วงที่ปิดช่องทางจราจรทำให้ช่องทางจราจรแคบลง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประชาสัมพันธ์การหลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง และมีการประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานี และสถานีตำรวจภูธรสามโคก ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง

(2.4) วัดมหิงษาราม เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี เดิมเป็นวัดร้าง เนื่องจากวัดอยู่ไกลจากริมฝั่งน้ำ ทำให้การเดินทางเข้าออกต้องใช้ลำคลอง ไม่สะดวกในการเดินทาง สันนิษฐานว่าน่าจะสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนต้น ต่อมามีภิกษุและชาวบ้านได้เห็นความสำคัญจึงได้ดำเนินการตามกฎระเบียบยกจากวัดร้างเป็นวัดที่มีภิกษุจำพรรษา และได้รับประกาศเป็นวัดในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2541 ปัจจุบันมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 50 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] ไวยาวัจกรวัดมหิงษาราม พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง อยู่ในระดับปานกลาง เป็นต้น

3) กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 0 ถึง 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการสำรวจข้อมูลวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567 โดยได้รับความร่วมมือจากเจ้าของหรือผู้แทนสถานประกอบการเป็นอย่างดี ซึ่งสามารถรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นตามแผนงานที่กำหนดจำนวน 2 ตัวอย่าง สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษาได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-6**

ตารางที่ 4.2.8-6
รายละเอียดของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1

ลำดับ	ชื่อ-สกุล / วันที่ทำการสำรวจ	ชื่อสถานประกอบการ	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567	เจ๊ปูโภชนา	
2.	[redacted] วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567	วีรวัฒน์ เจริญยนต์	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม 2567

(3.1) เจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง) : เป็นอาคารไม้ ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 16/3 หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 0-10 ปี

ผลจากการสอบถาม [redacted] เจ้าของกิจการ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ระหว่าง 40-49 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา โดยผู้ให้สัมภาษณ์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์นั่ง 4 ล้อ และรถจักรยานยนต์ ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) มีความถี่ในการเดินทางทุกวัน โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อมาสถานประกอบการและเดินทางเพื่อไปซื้อวัตถุดิบ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าสภาพถนนบริเวณสถานประกอบการอยู่ในสภาพดี ทำให้เดินทางเข้า-ออกสะดวกสบาย แต่ยังพบปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)

ในด้านการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้ข่าวสารจากผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น อีกทั้งยังเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง และคาดว่าโครงการจะส่งผลดีในด้านการขนส่งสินค้าที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยสนับสนุนในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็น

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า อยู่ในระดับมาก

(3.2) วีรวัฒน์ เจริญยนต์ (ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์) : เป็นอาคารไม้ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 16/1 หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 0-10 ปี

ผลจากการสอบถาม [redacted] ผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของกิจการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 30-39 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา โดยผู้ให้สัมภาษณ์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) มีความถี่ในการเดินทางทุกวัน โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อมาสถานประกอบการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าสภาพถนนบริเวณสถานประกอบการอยู่ในสภาพดี ทำให้เดินทางเข้า-ออกสะดวกสบาย แต่ยังพบปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)

ในด้านการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้ข่าวสารจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง และคาดว่าโครงการจะส่งผลดีในด้านการขนส่งสินค้าที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็น

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวณวัดกร่าง การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น อยู่ในระดับน้อย และผลกระทบด้านการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ปัญหาการระบายน้ำ การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร และมีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการเดินทาง ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า อยู่ในระดับมาก

4) กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50 ถึง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่ดำเนินกิจกรรมการค้าขายอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในระหว่างวันที่ 12-15 ธันวาคม พ.ศ.2567 สามารถรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการตัวอย่างรวมทั้งสิ้น 29 ตัวอย่าง แสดงตัวอย่างดัง**ภาพที่ 4.2.8-1** และมีรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ดังนี้


ร้านก๋วยเตี๋ยวแชมป์


ร้านศรีเจริญภัณฑ์


ร้านของชำสมหมาย


สถานีบริการน้ำมัน ปตท.

ภาพที่ 4.2.8-1 ตัวอย่างการสัมภาษณ์ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

ผู้แทนสถานประกอบการที่ให้ข้อมูลเป็นเพศชาย จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 51.72) และเป็นเพศหญิง จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) ผู้ให้ข้อมูลมีอายุระหว่าง 50-59 ปี มากที่สุด จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 31.03) รองลงมา มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 24.14) มีอายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และมีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) และจากการศึกษา พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการในการให้ข้อมูลเป็นเจ้าของกิจการ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 55.17) รองลงมา มีตำแหน่งเป็นผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของกิจการ/กรรมการผู้จัดการ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 34.48) และเป็นกรรมการผู้จัดการ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.34) ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 51.72) รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 27.59) ระดับประถมศึกษา จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.34) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.90) และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 100.00) ล้วนนับถือศาสนาพุทธ

จำนวนพนักงานของสถานประกอบการ จากการสอบถามข้อมูลที่สำคัญของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางการก่อสร้างของโครงการ ได้เปิดดำเนินกิจการมาเป็นระยะเวลา 1-10 ปี จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 75.86) รองลงมา คือ ระยะเวลา 21-30 ปี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) ระยะเวลา 11-20 ปี ระยะเวลา 31-40 ปี และมากกว่า 40 ปีขึ้นไป ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) ตามลำดับ โดยมีจำนวนพนักงาน 1-10 คน จำนวน 25 แห่ง (ร้อยละ 86.21) และ จำนวน 11-20 คน จำนวน 4 แห่ง (ร้อยละ 13.79)

ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีลักษณะอาคารเป็นอาคารไม้ จำนวน 11 แห่ง (ร้อยละ 37.93) รองลงมา มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ จำนวน 10 แห่ง (ร้อยละ 34.48) อาคารปูนชั้นเดียว จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 24.14) และมีลักษณะเป็นอาคารที่อยู่อาศัย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) ตามลำดับ แสดงตัวอย่างดัง**ภาพที่ 4.2.8-2** โดยสถาณประกอบการส่วนใหญ่มีลานจอดรถไว้สำหรับบริการลูกค้าในสถานประกอบการ จำนวน 26 แห่ง (ร้อยละ 89.66) และใช้บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 9 เป็นที่จอดรถ จำนวน 3 แห่ง (ร้อยละ 10.34)


ร้านไม้เก่าเชียงรากน้อย


ร้านนารีของชำ



ร้านแดนไพรโปสเตอร์



ร้านกาแฟ Signature Cups

ภาพที่ 4.2.8-2 ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

รายได้และรายจ่ายของสถานประกอบการ สถานประกอบการตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่า 50,000 บาท/เดือน จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 41.38) รองลงมา คือ มีรายได้อยู่ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.69) และมีรายได้ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท/เดือน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) ส่วนระดับรายได้อื่นพบเจอในส่วนน้อย สำหรับรายจ่ายของสถานประกอบการอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกันกับรายได้ กล่าวคือ สถานประกอบการ มีรายจ่ายมากกว่า 50,000 บาท/เดือน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 37.93) รองลงมามีรายจ่ายระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท/เดือน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.69) และมีรายจ่ายระหว่าง 10,001– 20,000 บาท/เดือน จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.24) เป็นหลัก

สภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ในชุมชนโดยรอบของสถานประกอบการ

สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่าการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมนั้นสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับพอใช้ถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานบางประการ มีรายละเอียด ดังนี้

<u>การคมนาคม</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 65.52) คิดเห็นว่า สภาพคมนาคมอยู่ในระดับพอใช้ รองลงมา อยู่มีสภาพไม่ดี จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 34.48) โดยมีสาเหตุมาจากสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ ถนนบางเส้นทางมีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง และยังพบถนนมีช่องจราจรแคบ รถสวนทางกันลำบาก ตลอดจนจุดกลับรถใต้สะพานแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ไกลเกินไป

<u>ไฟฟ้า</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 68.97) คิดเห็นว่าการบริการไฟฟ้าของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.69) และไม่ดี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.34) ตามลำดับ โดยยังพบเจอการเกิดไฟฟ้าตก ไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ตลอดจนริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

<u>ระบบประปา</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 82.76) คิดเห็นว่าการบริการระบบประปาของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) และไม่ดี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) ตามลำดับ โดยยังพบเจอปัญหาการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้านเป็นบางครั้ง

<u>โทรศัพท์</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 93.10) คิดเห็นว่าการบริการระบบสัญญาณโทรศัพท์ของพื้นที่อยู่ในสภาพดี และมีสภาพพอใช้ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.90) ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการใช้งานไม่ดี เพราะสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

<u>การจัดการขยะมูลฝอย</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 89.66) คิดเห็นว่าการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพพอใช้ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.90) และการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพไม่ดี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45) ตามลำดับ โดยมีสาเหตุที่ทำให้สภาพการจัดเก็บขยะไม่ดี เนื่องจากการเว้นระยะเวลาในการจัดเก็บขยะยาวนานเกินไป ทำให้ขยะล้นถัง

<u>การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา</u> : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการได้รับการบริการในระดับดี จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 75.86) และระดับพอใช้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 24.14) และเมื่อสมาชิกในสถานประกอบการเกิดการเจ็บป่วยขึ้น ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 79.31) เลือกที่จะรักษาด้วยการซื้อยามาทานเอง รองลงมา คือ เข้ารับการรักษาจากโรงพยาบาลรัฐบาล จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 68.97) รับการรักษาจากสถานพยาบาลเอกชน จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 58.62) และเข้ารับการรักษาโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพในชุมชน จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 55.17) ส่วนระบบบริการทางด้านการศึกษา พบว่า มีการให้บริการในระดับดี จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 62.07) และพอใช้ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 37.93) ซึ่งยังพบเจอปัญหาสถานศึกษาตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอ

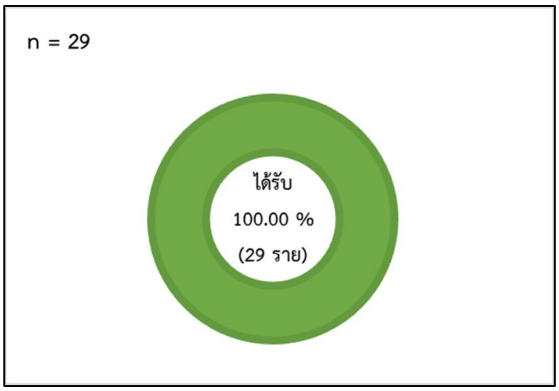
และไม่ทันสมัย ส่วนการบริการสวนสาธารณะ หรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 58.62) รองลงมา คือ ไม่ได้รับบริการ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 27.59) และระดับพอใช้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) ตามลำดับ โดยปัญหาหลักที่พบเจอ คือ การไม่มีสวนสาธารณะในพื้นที่ที่ทำการประกอบกิจการ

สำหรับการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่ศึกษา พบว่า สถานประกอบการยังคงประสบปัญหาสิ่งแวดล้อมพอสมควร โดยภาพรวมผู้แทนสถานประกอบการคิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 62.07) คิดเห็นว่าปัญหาฝุ่นละอองมีผลกระทบระดับมากต่อสถานประกอบการของตน รองลงมา คือ พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาการจราจร จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 93.10) ปัญหาน้ำท่วม จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 86.21) ปัญหาขยะมูลฝอย จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 72.41) ปัญหาด้านเสียงดัง ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 44.83) ปัญหาความสั่นสะเทือน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 34.48) ส่วนปัญหาที่พบเจอระดับน้อย ได้แก่ ปัญหาเขม่า/ควัน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) ตามลำดับ อีกทั้งผู้แทนสถานประกอบการทั้งหมด จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 100.00) คิดเห็นว่าสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนมีความปลอดภัยพอสมควร จึงทำให้มีความพอใจพอสมควรต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 100.00)

ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้แทนสถานประกอบการ พบว่า จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 100.00) นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมา คือ ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 65.52) และรถบรรทุก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.34) ตามลำดับ ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 96.55) คิดเห็นว่าถนนบริเวณสถานประกอบการมีสภาพไม่ค่อยดี ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ส่วนที่คิดเห็นว่าถนนสภาพดี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.45)

ทั้งนี้การเลือกใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ของผู้แทนสถานประกอบการนั้น มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเดินทางไปยังสถานประกอบการเป็นหลัก จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 75.86) รองลงมา คือ เดินทางเพื่อขนส่งสินค้า จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) เพื่อกิจกรรมอื่นๆ (ธุระส่วนตัว) จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.34) และเพื่อขนส่งวัตถุดิบ (ร้อยละ 6.90) ตามลำดับ โดยผู้แทนสถานประกอบการที่เดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 62.07) มักพบเจอปัญหาการจราจรติดขัด และพบเจอปัญหาเกี่ยวกับผิวทางชำรุด จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 31.03) เป็นต้น

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการทุกราย จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากผู้นำชุมชน มากที่สุด จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 62.07) รองลงมา ทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 24.14) ทราบจากช่องทางอื่นๆ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.24) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) เป็นต้น รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-4** และ**ตารางที่ 4.2.8-7**



รูปที่ 4.2.8-4 การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

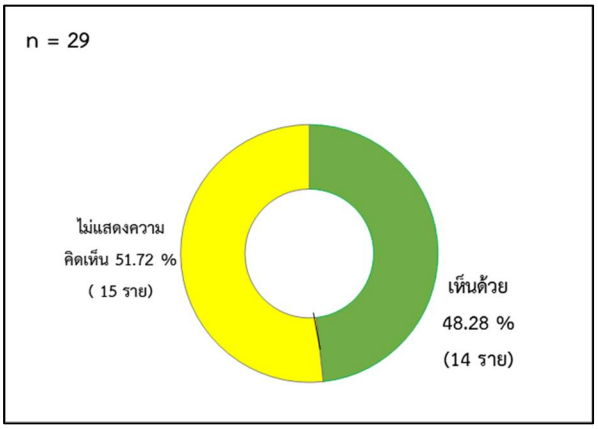
ตารางที่ 4.2.8-7
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	29	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	**29**	**100.00**
กรณีทราบ ทราบจาก *(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะสถานประกอบการที่รับทราบข้อมูลแล้ว)*		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	0	0.00
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนธันวาคม พ.ศ.2564	1	3.45
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนมกราคม พ.ศ.2565	1	3.45
- เจ้าหน้าโครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	7	24.14
- เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา	14	48.28
- ผู้นำชุมชน	18	62.07
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	14	48.28
- ญาติ-พี่น้อง	1	3.45
- เพื่อนบ้าน	4	13.79
- หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์	0	0.00
- หน่วยงานราชการ	0	0.00
- อื่นๆ	5	17.24

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 51.72) ไม่แสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ และเห็นด้วยต่อการพัฒนาโครงการ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-5** ทั้งนี้ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 55.17) คิดว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในระดับปานกลาง รองลงมา คือ ระดับมาก จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 31.03) และระดับน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 13.79) โดยคาดว่าการพัฒนาโครงการจะทำให้ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 62.07) รองลงมา เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 51.72) การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 48.28) รองรับปริมารจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 41.38) ช่วยสนับสนุนในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ทั้งยังเป็นทางเชื่อมโยงโครงข่าย

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 34.48) และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.69) ตามลำดับ



รูปที่ 4.2.8-5 ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

และจากการสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 58.33) รับทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งแล้ว แต่ยังมีผู้ที่ยังไม่รับทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 41.67) และเพิ่งรับทราบข้อมูลหลังจากทำการสำรวจในครั้งนี้ โดยผู้แทนสถานประกอบการที่ได้รับทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 92.86) ไม่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพ และมีเพียง 1 ราย (ร้อยละ 7.14) ที่ได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็น

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพบประเด็นปัญหาที่สำคัญที่ ซึ่งพบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 51.72 รองลงมา คือ พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 48.29 การกองวัสดุบนไหล่ทาง มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 44.83 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 68.97 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 58.62 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 51.72 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 48.28 การกีดขวางการเดินทางเป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 48.27 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง ทั้งยังต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 44.83 และปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.83 เป็นต้น รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-8**

ตารางที่ 4.2.8-8
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	3 (10.34)	12 (41.38)	13 (44.83)	**28 (96.55)**	1 (3.45)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	3 (10.34)	9 (31.03)	12 (41.38)	**24 (82.76)**	5 (17.24)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	15 (51.72)	12 (41.38)	2 (6.90)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
4. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ	1 (3.45)	14 (48.28)	2 (6.90)	**17 (58.62)**	12 (41.38)
5. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	0 (0.00)	15 (51.72)	1 (3.45)	**16 (55.17)**	13 (44.83)
6. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	0 (0.00)	20 (68.97)	5 (17.24)	**25 (86.21)**	4 (13.79)
7. การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม	0 (0.00)	15 (51.72)	2 (6.90)	**17 (58.62)**	12 (41.38)
8. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร	0 (0.00)	15 (51.72)	3 (10.34)	**18 (62.06)**	11 (37.93)
9. มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	0 (0.00)	16 (55.17)	0 (0.00)	**16 (55.17)**	13 (44.83)
10. ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวรวัดกร่าง	0 (0.00)	16 (55.17)	2 (6.90)	**18 (62.07)**	11 (37.93)
11. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	1 (3.45)	17 (58.62)	8 (27.59)	**26 (89.66)**	3 (10.34)
12.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	11 (37.93)	15 (51.72)	3 (10.34)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
12.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	12 (41.38)	13 (44.83)	4 (13.79)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
12.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	13 (44.83)	9 (31.03)	7 (24.14)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
12.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	14 (48.28)	9 (31.03)	6 (20.69)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
12.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	8 (27.59)	13 (44.83)	8 (27.59)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
12.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	5 (17.24)	14 (48.28)	10 (34.48)	**29 (100.00)**	0 (0.00)
13. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน 13.1 ด้านบวก 13.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	12 (41.38)	3 (10.34)	**15 (51.72)**	14 (48.28)
13.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	12 (41.38)	3 (10.34)	**15 (51.72)**	14 (48.28)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 4.2.8-8
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
13.2 ด้านลบ					
13.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	2 (6.90)	11 (37.93)	14 (48.28)	**27 (93.10)**	2 (6.90)
13.2.2 ค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	1 (3.45)	12 (41.38)	9 (31.03)	**22 (75.86)**	7 (24.14)
14. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
14.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	14 (48.28)	3 (10.34)	**17 (58.62)**	12 (41.38)
14.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	1 (3.45)	13 (44.83)	9 (31.03)	**23 (79.31)**	6 (20.69)
15. การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	0 (0.00)	8 (27.59)	2 (6.90)	**10 (34.48)**	19 (65.52)
16. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	0 (0.00)	3 (10.34)	5 (17.24)	**8 (27.58)**	21 (72.41)
17. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	1 (3.45)	0 (0.00)	7 (24.14)	**8 (27.59)**	21 (72.41)
18. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
18.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (3.45)	**1 (3.45)**	28 (96.55)
18.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (3.45)	**1 (3.45)**	28 (96.55)
18.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (3.45)	**1 (3.45)**	28 (96.55)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ทั้งนี้ กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ยังได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-9**

ตารางที่ 4.2.8-9
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 1

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ควรเพิ่มจำนวนการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	● มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ● จำกัดความเร็วในการวิ่งของรถบรรทุกไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจาย ● ติดตั้งแผ่นกั้นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ควรเพิ่มป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	● มีการติดตั้งป้ายจราจร และป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	● จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายเตือน และป้ายจราจร อย่างเพียงพอบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
● กังวลเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะเรือที่ลอดใต้สะพานอาจได้รับผลกระทบทำให้สัญจรได้ลำบาก	● มีการประสานงานกับกรมเจ้าท่า เพื่อแจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงานเพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่ผู้สัญจรไป-มา ● จัดทำแผนการจัดจราจรทางน้ำระหว่างการก่อสร้าง โดยการวางทุ่นกันแนว ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณตอม่อสะพานและคานสะพาน ติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพาน และทำเครื่องหมายบนสิ่งกีดขวาง	● จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประสานงานกับกรมเจ้าท่า และผู้นำชมุชน แจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงาน เพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่ผู้สัญจรไป-มาระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการจัดจราจรทางน้ำ ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ การวางทุ่นกันแนว ไฟฟ้าส่องสว่าง และทาสีบนตอม่อสะพาน และติดตั้งเครื่องหมายแสดงความสูงของช่องลอดจากระดับน้ำถึงท้องน้ำคานสะพาน
● กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางการเดินทางเข้า-ออก ของสถานประกอบการ	● กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับโครงข่ายถนนเดิมให้ชัดเจน ● ไม่จอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจรของประชาชน	● จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้ง Metal Sheet บน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็น จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 ไม่พบการวางกองวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร กีดขวางทางเข้า-ออก

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

5) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 12-15 ธันวาคม พ.ศ.2567 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างเป็นอย่างดี และได้ทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดได้ครบถ้วนรวมจำนวนทั้งสิ้น 7 ตัวอย่าง ดัง**ตารางที่ 4.2.8-10** สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-10
รายละเอียดของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 1

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	
2.	[redacted] วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	
3.	[redacted] วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
4.	[redacted]* วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2567	
5.	[redacted]* วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2568	

หมายเหตุ : * จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีจำนวนครัวเรือน ในระยะ 0-50 เมตร จำนวน 2 หลังคาเรือน

(1) หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

(1.1) [redacted] **:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และจากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 อีกทั้งให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดอีกด้วย

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(1.2) [redacted]**:** ผลการสอถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบมาจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และสื่อ Social Media Facebook, Line, YouTube เป็นต้น อีกทั้งให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยสนับสนุนในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ควรเพิ่มจำนวนการฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ วันละ 3 ครั้ง - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่เพียงพอ ควรดูแลไฟฟ้าส่องสว่าง ให้มีแสงสว่างที่เพียงพอต่อการมองเห็น	● จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

(1.3) [redacted]**:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2) หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 4 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

(2.1) [redacted]**:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media Facebook, Line, YouTube เป็นต้น อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ ช่วยสนับสนุนในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพที่พบเห็น และผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ วันละ 3 ครั้ง - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่เพียงพอ ควรดูแลไฟฟ้าส่องสว่าง ให้มีแสงสว่างที่เพียงพอต่อการมองเห็น	● จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

(2.2) **[redacted]:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ วันละ 3 ครั้ง - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง

6) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 11-15 ธันวาคม พ.ศ.2567 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างดี และทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดรวมจำนวนทั้งสิ้น 124 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้นั้น พบเป็นเพศชาย จำนวน 69 ราย (ร้อยละ 55.65) และเป็นเพศหญิง จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 44.35) ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.65 รองลงมา คือ มีอายุระหว่าง 50-59 ปี จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 25.81) มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 22.58) มีอายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 18.55) และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 2.42) กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมด มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.29 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 9.68 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 4.03 ทั้งนี้ พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพโสด ร้อยละ 54.03 และมีสถานสมรสแล้ว ร้อยละ 45.97 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล จำนวน 48 ราย (ร้อยละ 38.71) สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษามากที่สุด รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 37.90) สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 12.90) สำเร็จการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.03) สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.23) สำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา และไม่ได้เรียนหนังสือ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.61) ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ รวมทั้งครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด จำนวน 119 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.97 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น สัดส่วนร้อยละ 4.03 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ยประมาณ 20 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน เนื่องจากการเข้ามามาทำงานในพื้นที่ ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ และแต่งงานกับคนในพื้นที่ รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดัง**ภาพที่ 4.2.8-3**



ภาพที่ 4.2.8-3 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย จำนวน 154 คน (ร้อยละ 50.99) และเป็นเพศหญิง จำนวน 148 ราย (ร้อยละ 49.01) ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.45 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 17.55 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพประมงเป็นอาชีพหลัก จำนวน 50 ราย (ร้อยละ 40.32) รองลงมา คือ ประกอบอาชีพเกษตรกรรม จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 23.39) ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 20.97) ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 7.26) ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 6.45) และพนักงานบริษัททั่วไป จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.81) ตามลำดับ โดยครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.03) พบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ ได้แก่ ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 60.00 และปัญหาน้ำเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอ ร้อยละ 40.00 ของครัวเรือนตัวอย่างที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 106 ราย (ร้อยละ 85.48) ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน และมีครัวเรือนตัวอย่างส่วนน้อย จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 14.52) เท่านั้น ที่ประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย การรับจ้าง และเกษตรกรรม เป็นต้น

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001–40,000 บาท จำนวน 41 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.06 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.81 และมีรายได้ระดับ 20,001–30,000 บาท จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.00 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท จำนวน 68 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.84 รองลงมา มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.74 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 30,001–40,000 บาท จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.68 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 105 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84.68 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอน มีเพียงจำนวน 19 ราย (ร้อยละ 15.32) อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย และสามารถแบ่งจัดสรรรายได้เพื่อการเก็บออมไว้ใช้ในอนาคต จำนวน 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.48 รองลงมา คือ ครัวเรือนที่มีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย แต่ไม่มีเหลือเก็บ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 8.07) รายได้ไม่เพียงพอแต่ไม่มีหนี้สิน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.61) และมีครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 6 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.84 ที่รายได้ไม่เพียงพอ และยังมีภาวะหนี้สิน โดยต้องอาศัยการกู้หนี้ยืมสินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนตัวอย่างที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์

สำหรับการออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน จำนวน 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.48 ของครัวเรือนทั้งหมด โดยมีวิธีการออมเงิน ด้วยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก จำนวน 61 ราย (ร้อยละ 57.55) ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อเครื่องประดับ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 16.98) ซื้อพันธบัตรรัฐบาล จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 13.21) ซื้อประกันชีวิต จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 7.55) และฝากสหกรณ์ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.72) ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม กล่าวคือ การเก็บออมไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

<u>คมนาคม</u> : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 61.29) คิดเห็นสภาพคมนาคมอยู่ในระดับพอใช้ ส่วนที่คิดเห็นว่าสภาพคมนาคมอยู่ในระดับไม่ดี มีจำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.61 และอยู่ในระดับดี มีจำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.10 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถใต้สะพานแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ไกลเกินไป

<u>ไฟฟ้า</u> : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 97 ราย (ร้อยละ 78.23) คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ มีจำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.55 และอยู่ในระดับไม่ดี มีจำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้มืดและเปลี่ยวมีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 104 ราย (ร้อยละ 83.87) คิดเห็นว่าการบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า ระบบน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ มีจำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.71 และระดับไม่ดี จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.42 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปาน้ำไม่ใสสะอาด และน้ำไม่ค่อยไหล

โทรศัพท์ : ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 116 ราย (ร้อยละ 93.55) คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี และจำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.45 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขนขยะ : ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 109 ราย (ร้อยละ 87.90) ใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของสำนักงานเขต เทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขนขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขนขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ มีจำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.10 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขนไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้ขยะล้นถัง

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย จำนวน 94 ราย (ร้อยละ 75.81) คิดเห็นว่า อยู่ในระดับดี ส่วนจำนวน 29 ราย (ร้อยละ 23.39) คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ และจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.81) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี เนื่องจากอุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 61.29) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ส่วนจำนวน 46 ราย (ร้อยละ37.10) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ และจำนวน 2 ราย (ร้อยละ1.61) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ ตลอดจนอุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ จำนวน 65 ราย (ร้อยละ52.42) คิดเห็นว่า อยู่ในระดับดี ส่วนจำนวน 40 ราย (ร้อยละ 32.26) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 13.71) ไม่ได้รับบริการด้านสวนสาธารณะ และจำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.61) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี เนื่องจากยังพบเจอสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือน โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 71 ราย (ร้อยละ 57.26) คิดเห็นว่าปัญหาฝุ่นละอองมีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน ส่วนที่พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาการจราจร จำนวน 89 ราย (ร้อยละ 71.77) ปัญหาด้านเสียงดังรบกวน จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 50.81) ปัญหาน้ำท่วม จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 50.00) ส่วนที่พบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ปัญหาเขม่า/ควัน จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 53.23) ปัญหาขยะมูลฝอย จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 52.42) ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 48.39) และปัญหาความสั่นสะเทือน จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 44.35) ตามลำดับ

ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 109 ราย (ร้อยละ 87.90) คิดเห็นว่าชุมชนที่ครัวเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนในระดับมีความปลอดภัยพอสมควร และคิดเห็นว่ามีความปลอดภัยมาก จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 12.10) ส่วนความคิดเห็นต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 112 ราย (ร้อยละ 90.32) มีความพอใจพอสมควร รองลงมา คือ มีความพอใจมาก จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 7.26) และรู้สึกเฉยๆ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 2.42) ตามลำดับ โดยในชุมชนยังพบเจอปัญหาสังคมเล็กน้อย เช่น การลักขโมย และปัญหายาเสพติด เป็นต้น

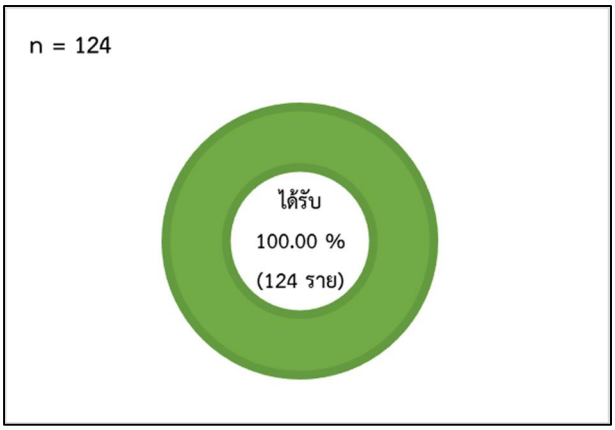
ข้อมูลการเดินทาง

สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของครัวเรือนตัวอย่าง พบว่า ทุกครัวเรือน จำนวน 124 ราย (ร้อยละ 100.00) นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมา คือ ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 79.84) และรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 24.19) ตามลำดับ โดยครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 56.45) เข้าใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นประจำทุกวัน รองลงมา เข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 16.13) เข้าใช้บริการมากกว่า 7 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 14.52) เข้าใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 8.87) และเข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.03) ตามลำดับ

ทั้งนี้การเลือกใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) นั้น ครัวเรือนตัวอย่างมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางเพื่อใช้เดินทางไปทำงานและประกอบอาชีพมากที่สุด จำนวน 101 ราย คิดเป็นร้อยละ 81.45 รองลงมา ได้แก่ เดินทางเพื่อธุระส่วนตัว จำนวน 97 ราย (ร้อยละ 78.23) เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 47.58) ใช้เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 23.39) ใช้เดินทางประกอบพิธีทางศาสนา จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 13.71) เดินทางเพื่อค้าขาย จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 10.48) เพื่อกิจกรรมอื่นๆ (ซื้อของ) จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 4.84) และเพื่อการศึกษา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ อีกทั้งจากการสำรวจ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 122 ราย (ร้อยละ 98.39) มักพบเจอปัญหาในการเดินทางเป็นบางครั้ง ซึ่งเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 84.43 รองลงมา พบเจอปัญหาเกี่ยวกับผิวทางชำรุด ร้อยละ 63.11 ปัญหากิจกรรมก่อสร้างมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 53.28 รถบรรทุกมีปริมาณมาก ร้อยละ 52.46 น้ำท่วมขังผิวจราจรในช่วงหลังฝนตก ร้อยละ 25.41 การไม่คุ้นเคยเส้นทาง ร้อยละ 21.31 พบเจอปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 5.74 และระบบโดยสารสาธารณะที่ไม่เพียงพอ ร้อยละ 4.92 ของครัวเรือนตัวอย่างผู้ใช้ทางที่พบเจอปัญหา สำหรับครัวเรือนตัวอย่างที่คิดเห็นว่า ทางหลวงหมายเลข 9 มีความสะดวกดีในการเดินทาง จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.61 ตามลำดับ

การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 124 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบจากผู้นำชุมชน มากที่สุด จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 58.06) ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา คือ ทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 50.81) ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 39.52) ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 33.87) ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 20.97) ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ จัดที่ห้องประชุมทูบี นัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 17.74) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 16.94) ทราบจากญาติ-พี่น้อง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 6.45) ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว เป็นต้น รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-6 และตารางที่ 4.2.8-11**



รูปที่ 4.2.8-6 การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

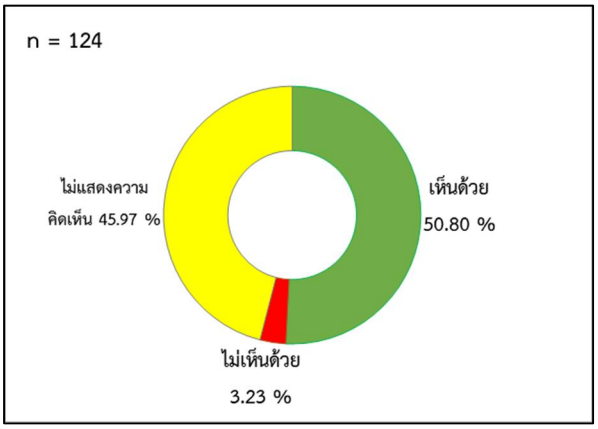
ตารางที่ 4.2.8-11
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	124	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	**124**	**100.00**
กรณีทราบ ทราบจาก *(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)*		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	49	39.52
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564	2	1.61
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนมกราคม พ.ศ.2565	22	17.74
- เจ้าหน้าโครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	26	20.97
- เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา	63	50.81
- ผู้นำชุมชน	72	58.06
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	42	33.84
- ญาติ-พี่น้อง	8	6.45
- เพื่อนบ้าน	21	16.94
- หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์	2	1.61
- หน่วยงานราชการ	0	0.00
- อื่นๆ	1	0.81

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

สำหรับความคิดเห็นของครัวเรือนตัวอย่างต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 50.81) เห็นด้วยต่อการพัฒนาโครงการ รองลงมา คือ ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 45.97) และไม่เห็นด้วย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.23) ตามลำดับ รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-7** ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 64.52) คิดว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ ส่งผลดีระดับมาก จำนวน 43 ราย (ร้อยละ 34.68) และส่งผลดีระดับน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.81) โดยคาดว่าผลกระทบทางบวกที่จะเกิดขึ้น คือ การพัฒนาโครงการจะทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ร้อยละ 56.45 รองลงมา คือ ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 53.23 ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 50.81 รองรับปริมารจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่

โครงการ ร้อยละ 43.55 เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ร้อยละ 39.52 เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น 31.45 เป็นต้น



รูปที่ 4.2.8-7 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 56.19) ยังไม่ทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง ส่วนจำนวน 46 ราย (ร้อยละ 43.81) นั้น รับทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงแล้ว โดยครัวเรือนตัวอย่างที่ทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower จำนวน 43 ราย (ร้อยละ 93.48) ไม่ได้รับผลกระทบต่อทัศนียภาพ และมีเพียง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.52) ที่ได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากแนวเส้นทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพบประเด็นปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 55.65 รองลงมา คือ การกองวัสดุบนไหล่ทาง มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 45.16 การกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 58.87 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 56.45 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 53.23 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 48.39 ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ มีผลกระทบระดับปานกลาง ในสัดส่วนเท่ากัน ร้อยละ 44.35 การต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 38.71 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 45.97 และปัญหาป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 40.32 เป็นต้น รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-12**

ตารางที่ 4.2.8-12
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	8 (6.45)	53 (42.74)	57 (45.97)	**118 (95.16)**	6 (4.84)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	10 (8.06)	57 (45.97)	40 (32.26)	**107 (86.29)**	17 (13.71)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	69 (55.65)	38 (30.65)	14 (11.29)	**121 (97.58)**	3 (2.42)
4. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ	5 (4.03)	56 (45.16)	26 (20.97)	**87 (70.16)**	37 (29.84)
5. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	3 (2.42)	62 (50.00)	18 (14.52)	**83 (66.94)**	41 (33.06)
6. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	13 (10.48)	70 (56.45)	31 (25.00)	**114 (91.94)**	10 (8.06)
7. การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม	4 (3.23)	56 (45.16)	22 (17.74)	**82 (66.13)**	42 (33.87)
8. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร	1 (0.81)	66 (53.23)	20 (16.13)	**87 (70.16)**	37 (29.84)
9. มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	0 (0.00)	68 (54.84)	19 (15.32)	**87 (70.16)**	37 (29.84)
10. ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวรวัดกร่าง	3 (2.42)	69 (55.65)	22 (17.74)	**94 (75.81)**	30 (24.19)
11. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	9 (7.26)	66 (53.23)	39 (31.45)	**114 (91.94)**	10 (8.06)
12. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
12.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	48 (38.71)	60 (48.39)	16 (12.90)	**124 (100.00)**	0 (0.00)
12.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	50 (40.32)	55 (44.35)	19 (15.32)	**124 (100.00)**	0 (0.00)
12.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	56 (45.16)	47 (37.90)	17 (13.71)	**120 (96.77)**	4 (3.23)
12.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	44 (35.48)	55 (44.35)	19 (15.32)	**118 (95.16)**	6 (4.84)
12.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	23 (18.55)	48 (38.71)	36 (29.03)	**107 (86.29)**	17 (13.71)
12.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	5 (4.03)	47 (37.90)	50 (40.32)	**102 (82.26)**	22 (17.74)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 4.2.8-12
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
13. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
13.1 ด้านบวก					
13.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	39 (31.45)	40 (32.26)	**79 (63.71)**	45 (36.29)
13.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	45 (36.29)	38 (30.65)	**83 (66.94)**	41 (33.06)
13.2 ด้านลบ					
13.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	4 (3.23)	73 (58.87)	40 (32.26)	**117 (94.35)**	7 (5.65)
13.2.2 ค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	5 (4.03)	53 (42.74)	36 (29.03)	**94 (75.81)**	30 (24.19)
14. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
14.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (0.81)	54 (43.55)	28 (22.58)	**83 (66.94)**	41 (33.06)
14.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	59 (47.58)	47 (37.90)	**106 (85.48)**	18 (14.52)
15. การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	0 (0.00)	31 (25.00)	16 (12.90)	**47 (37.90)**	77 (62.10)
16. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	2 (1.61)	26 (20.97)	20 (16.13)	**48 (38.71)**	76 (61.29)
17. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	3 (2.42)	7 (5.65)	27 (21.77)	**37 (29.84)**	87 (70.16)
18. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
18.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	3 (2.42)	7 (5.65)	**10 (8.07)**	114 (91.94)
18.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	1 (0.81)	4 (3.23)	**5 (4.04)**	119 (95.97)
18.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	1 (0.81)	2 (1.61)	**3 (2.42)**	121 (97.58)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามรายละเอียด ได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-13**

ตารางที่ 4.2.8-13
ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1

ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	การดำเนินการปัจจุบัน
- หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ต.ท้ายเกาะ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี **- หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ต.บางกระบือ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี** **- หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ ต.โพแตง อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา**		
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ควรเพิ่มจำนวนการฉีดพรมน้ำบริเวณก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น	● มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ● จำกัดความเร็วในการวิ่งของรถบรรทุกไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจาย ● ติดตั้งแผ่นกั้นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
- หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ต.บางกระบือ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี		
● ปัญหาป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	● มีการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน
● ปัญหารถติดในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	● ประสานงานกับแขวงทางหลวงปทุมธานีกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการปรับปรุงแผนจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง ● ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางหลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง	● กิจกรรมการก่อสร้างมีช่วงที่ปิดช่องทางจราจรทำให้ช่องทางจราจรแคบลง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประชาสัมพันธ์การหลีกเลี่ยงเส้นทางก่อสร้าง และมีการประสานกับแขวงทางหลวงปทุมธานี และตำรวจในพื้นที่ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 4.2.8-13
ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	การดำเนินการปัจจุบัน
- หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ต.บางกระบือ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี		
● กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกของครัวเรือน ได้ยากลำบาก ไม่สะดวกในการเดินทาง	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกของพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าบริเวณวางกองวัสดุก่อสร้าง และจุดจอดพักเครื่องจักรไม่กีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชน
- หมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ ต.โพแตง อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา		
● กิจกรรมการก่อสร้างทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	● มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการอย่างชัดเจน โดยใช้ Concrete Barrier และวางกรวย รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการใช้ Concrete Barrier และวางกรวย เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง และยังไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากโครงการ

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 : ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม พ.ศ.2568 สามารถสำรวจจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้จำนวน 178 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

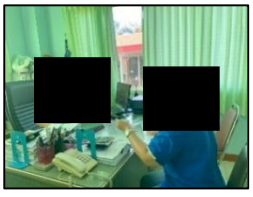
สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2				
กลุ่มเป้าหมาย	**ผู้ให้สัมภาษณ์**	**เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ**	**จำนวนตัวอย่าง (คำนวณ)**	**จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)**
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	นายกองค์การบริหารส่วนตำบล กำนันและผู้นำชุมชน	การสัมภาษณ์เชิงลึก	12	11*
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	เจ้าอาวาส	การสัมภาษณ์เชิงลึก	4	4
3. กลุ่มสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาโครงการ 3.1 กลุ่มสถานประกอบการระยะ 0--50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	เจ้าของสถานประกอบการ/ผู้แทนที่ได้รับมอบหมาย	แบบสอบถาม	2	2
3.2 กลุ่มสถานประกอบการระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	เจ้าของสถานประกอบการ/ผู้แทนที่ได้รับมอบหมาย	แบบสอบถาม	29	28
4. กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาโครงการ 4.1 กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	7	5
4.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	124	107
รวม			**178**	**157**

หมายเหตุ : * ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ดำรงตำแหน่งเป็นกำนันตำบลบางกระบือ

1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม พ.ศ.2568 คณะที่ปรึกษา และพนักงานสำรวจข้อมูลภาคสนามได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนภายในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนรวม จำนวน 11 ราย ตามแผนงานที่กำหนดได้ครบถ้วน แสดงดัง**ตารางที่ 4.2.8-14** สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-14
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 2

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2568	ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
2.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 4.2.8-14
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
3.	[redacted] วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2568	ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
4.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
5.	[redacted] วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2568	กำนันตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
6.	[redacted] วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2568	กำนันตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
7.	[redacted] วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2568	กำนันตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
8.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	กำนันตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
9.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
10.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 4.2.8-14
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
11.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

(1) ตำบลบางกระบือ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 2 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ กำนันตำบลบางกระบือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ : ผลการสอบถาม [redacted] ผู้อำนวยการกองช่าง ให้ข้อมูลแทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระบือ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 และทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ควรฉีดพรมรดน้ำให้สม่ำเสมอ	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองดังนี้ - ฉีดพรมน้ำ 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการปิดคลุมกระบะรถบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ป้ายแจ้งเตือน สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างเวลากลางคืน มีความสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน และจากการติดตามตรวจสอบตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง  ป้ายเตือน  ไฟฟ้าส่องสว่าง

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ควรมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณธง เมื่อมีรถยนต์ผ่านเข้า-ออก สถานที่ก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง  เจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก

(1.2) กำนันตำบลบางกระบือและผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง **:** ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2) ตำบลท้ายเกาะ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ กำนันตำบลท้ายเกาะ และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(2.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ **:** ผลการสอบถาม [redacted] ผู้อำนวยการกองช่าง ให้ข้อมูลแทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบลท้ายเกาะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ลดลง ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
• การจัดการจราจร และช่องทางเบี่ยงคับแคบ ทำให้การจราจรติดขัด	• เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้บางช่วงต้องมีการปิดเบี่ยง ส่งผลให้ช่องจราจรแคบลง อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยง และจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร รวมทั้งประสานสถานีตำรวจในพื้นที่ในการวางแผนการจัดจราจร  ป้ายประชาสัมพันธ์การเลี่ยงเส้นทาง
• ผิวถนนมีเศษหิน ดิน ทราย ตกหล่น ควรมีการฉีดล้างเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	• ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน  ทำความสะอาดผิวจราจร

(2.2) กำนันตำบลท้ายเกาะ : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ลดลง ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และเพื่อนบ้าน

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(3) ตำบลโพแตง ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง กำนันตำบลโพแตง และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(3.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง **:** ผลการสอบถาม [redacted] *ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโพแตง* พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ควรเพิ่มช่องทาง และการสื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการ	● โครงการฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์ โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดโครงการ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Social Media ได้แก่ Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

(3.2) กำนันตำบลโพแตง **:** ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(3.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้ **:** ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ ผู้นำชุมชน และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ป้ายแจ้งเตือน สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างเวลากลางคืน มีความสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และจากการติดตามตรวจสอบตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง   ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง

(4) ตำบลเชียงรากน้อย ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย กำนันตำบลเชียงรากน้อย และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

(4.1) ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] *ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเชียงรากน้อย* พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาโครงการ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล เมื่อมีการปิดกั้นถนน การปรับตำแหน่งจุดกลับรถ เพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยงบริเวณก่อนที่จะมีการปิดเบี่ยง และประชาสัมพันธ์การเบี่ยงช่องจราจร ผ่านช่องทาง Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง  ป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยง

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ป้ายเตือน และสัญญาณไฟกระพริบ มีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการมองเห็น และบางแห่งชำรุด ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายเตือน และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณแนวเส้นทางโครงการอย่างเพียงพอ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และหากพบการชำรุดเสียหาย ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเร่งดำเนินการซ่อมแซมทันที และจากการติดตามตรวจสอบตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 ไม่พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง  ป้ายเตือน  ไฟฟ้าส่องสว่าง
● กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางของประชาชนลดลง	● จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier บริเวณที่ไม่มีชุมชน และบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงชุมชน เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ
● กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การจราจรติดขัด	● เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้บางช่วงต้องมีการปิดเบี่ยง ส่งผลให้ช่องจราจรแคบลง อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยงบริเวณก่อนที่จะมีการปิดเบี่ยง การประชาสัมพันธ์การเบี่ยงช่องจราจร ผ่านช่องทาง Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง และจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร รวมทั้งประสานสถานีตำรวจในพื้นที่ในการวางแผนการจัดจราจร

(4.2) กำนันตำบลเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่บริษัทปรึกษา

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่รับทราบการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับทราบข้อมูลการปิดเบี่ยงจราจรจากบริษัทที่ปรึกษาแล้ว และได้ให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(4.3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย : ผลการสอบถาม [redacted] พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทปรึกษา

สำหรับความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ปัญหาฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองดังนี้ - ฉีดพรมน้ำ 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการปิดคลุมกระบะรถบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง

2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นจากผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ตลอดจนการติดตามตรวจสอบปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 4 ราย เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568 แสดงดัง**ตารางที่ 4.2.8-15** สามารถสรุปข้อมูลสำคัญที่ทำการศึกษาจำแนกรายหน่วยงาน ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-15
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ไวยาวัจกรวัดกร่าง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
2.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	พระผู้แทนวัดท้ายเกาะ (เวียงจาม) ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
3.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	ไวยาวัจกรวัดโบสถ์ ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	
4.	[redacted] วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568	เจ้าอาวาสวัดมหิงษาราม ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

(2.1) วัดกร่าง เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ก่อสร้างขึ้นเมื่อราวปี พ.ศ.2300 ในสมัยกรุงศรีอยุธยา โดยประชาชนในละแวกพื้นที่ช่วยกันสร้างขึ้น เดิมมีชื่อว่า “วัดดงดารา” ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 13 เมษายน พ.ศ.2320 เขตวิสุงคามสีมา กว้าง 12 เมตร ยาว 24 เมตร และได้ดำเนินการผูกพัทธสีมา เมื่อประมาณ พ.ศ.2423 มีพระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ “หลวงพ่อนรสิงห์” เป็นพระพุทธรูปศิลาศิลปะอยุธยาเก่าสมัยเชียงแสน ทางวัดมีการจัดการทำบุญประจำปี ได้แก่ การตักบาตรเทโว ซึ่งตรงกับวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 11 การตักบาตรพระร้อย ซึ่งตรงกับวันขึ้น 8 ค่ำ เดือน 12 และงานประจำปีซึ่งตรงกับวันขึ้น 14–15 ค่ำ เดือน 5 มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 40 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 200 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] ไวยาวัจกรวัดกร่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ จากการเข้าร่วมประชุมจัดที่ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ซึ่งให้ความเห็นว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower โดยให้ความเห็นว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ลดลง ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลงต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2.2) วัดท้ายเกาะ (เวียงจาม) เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศตะวันตก หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ตำบลท้ายเกาะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี เป็นวัดรามัญ มีชื่อเดิมว่า วัดเวียงจาม ซึ่งเป็นภาษารามัญ แปลว่าวังจรเข้ เป็นวัดที่ชาวรามัญได้อพยพหลบภัยมาพึ่งพระโพธิสมภาร จากเมืองเย่ และเมืองเมาะตะมะ ดังความปรากฏพงศาวดาร ปี พ.ศ.2206 ด้วยชาวรามัญที่อาศัยอยู่ในเมืองเมาะตะมะ ถูกกดขี่ข่มเหง เห็นจะอยู่ต่อไปไม่ได้ จึงอพยพครอบครัวมาทางด่านพระเจดีย์สามองค์ เข้ามาพึ่งพระโพธิสมภารในแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แห่งกรุงศรีอยุธยา เข้ามาในพื้นที่ของทางวัดในปัจจุบัน ปกติจะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 30 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] พระผู้แทนวัดท้ายเกาะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และให้ความเห็นว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว และเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง

ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าอยู่ในระดับมาก ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● ผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำ 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการปิดคลุมกระบะรถบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง

(2.3) วัดโบสถ์ เป็นพระอารามหลวงชั้นตรีชนิดสามัญ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ.2370 ปัจจุบันทางวัดได้รับความนิยมเข้ามาทำบุญ โดยมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 300 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] ไวยาวัจกรวัดโบสถ์ ผู้แทนเจ้าอาวาสวัดโบสถ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากป้ายประชาสัมพันธ์ จากการเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้น ณ ห้องประชุมทูบี นัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี ในเดือนมกราคม พ.ศ.2565 เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน

ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์ และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าอยู่ในระดับมาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2.4) วัดมหิงษาราม เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี เดิมเป็นวัดร้าง เนื่องจากวัดอยู่ไกลจากริมฝั่งน้ำ ทำให้การเดินทางเข้าออกต้องใช้ลำคลอง ไม่สะดวกในการเดินทาง สันนิษฐานว่าน่าจะสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนต้น ต่อมามีภิกษุและชาวบ้านได้เห็นความสำคัญจึงได้ดำเนินการตามกฎระเบียบยกจากวัดร้างเป็นวัดที่มีภิกษุจำพรรษา และได้รับประกาศเป็นวัดในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2541 ปัจจุบันมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 30 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [redacted] เจ้าอาวาสวัดมหิงษาราม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ จากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา

ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม. 75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์ และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบคือต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทางอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

3) กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 0 ถึง 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการสำรวจข้อมูลวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568 โดยได้รับความร่วมมือจากเจ้าของหรือผู้แทนสถานประกอบการเป็นอย่างดี ซึ่งสามารถรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นตามแผนงานที่กำหนดจำนวน 2 ตัวอย่าง สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษาได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-16**

ตารางที่ 4.2.8-16
รายละเอียดของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2

ลำดับ	ชื่อ-สกุล / วันที่ทำการสำรวจ	ชื่อสถานประกอบการ	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568	เจ๊ปูโภชนา	
2.	[redacted] วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568	วีรวัฒน์ เจริญยนต์	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม 2568

(3.1) เจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง) : เป็นอาคารไม้ ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 16/3 หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 0-10 ปี

ผลจากการสอบถาม [redacted] เจ้าของกิจการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ระหว่าง 50-59 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา โดยผู้ให้สัมภาษณ์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์นั่ง 4 ล้อ และรถจักรยานยนต์ ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) มีความถี่ในการเดินทางทุกวัน โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อมาสถานประกอบการและเดินทางเพื่อไปซื้อวัตถุดิบ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าสภาพถนนบริเวณสถานประกอบการอยู่ในสภาพไม่ค่อย

ดี ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เดินทางเข้า-ออกลำบาก ทั้งยังพบปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)

ในด้านการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้ข่าวสารจากผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา อีกทั้งยังเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง และคาดว่าโครงการช่วยสนับสนุนในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ลดลง ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า เสียงดังรบกวน การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นรบกวน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง การค้าขายได้น้อยลง ส่งผลให้รายได้ลดลง และการจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาดและโรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า อยู่ในระดับมาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
● กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้สถานประกอบการมีลูกค้าน้อยลง	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างตามแผนที่วางไว้ เพื่อลดผลกระทบต่อสถานประกอบการ และกำหนดมาตรการชดเชยโดยการประชาสัมพันธ์ให้คนงานก่อสร้างไปอุดหนุนสถานประกอบการดังกล่าว
● ควรฉีดพรมน้ำให้สม่ำเสมอ	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง/วัน เป็นประจำทุกวัน  รถฉีดพรมน้ำ

(3.2) วีรวัฒน์ เจริญยนต์ (ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์) : เป็นอาคารไม้ ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 16/1 หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ตำบลบางกระบือ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 0-10 ปี

ผลจากการสอบถาม [redacted] เจ้าของกิจการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 30-39 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา โดยผู้ให้สัมภาษณ์ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) มีความถี่ในการเดินทางทุกวัน โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อมาสถานประกอบการ ขนส่งสินค้า และอื่นๆ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าสภาพถนนบริเวณสถานประกอบการอยู่ในสภาพไม่ค่อยดี ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เดินทางเข้า-ออกลำบาก ทั้งยังพบปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)

ในด้านการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้ข่าวสารจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งยังเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง และคาดว่าโครงการจะส่งผลดีในด้านการขนส่งสินค้าที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower และได้รับผลกระทบลดลงจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และให้ความเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด

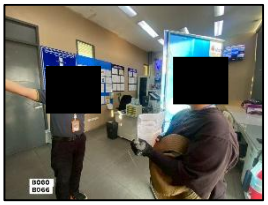
สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นรบกวน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่าอยู่ในระดับมาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	การดำเนินการปัจจุบัน
• กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้การจราจรติดขัดและสัญจรลำบาก	• เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้บางช่วงต้องมีการปิดเบี่ยง ส่งผลให้ช่องจราจรแคบลง อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยง และจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร รวมทั้งประสานสถานีตำรวจในพื้นที่ในการวางแผนการจัดจราจร

4) กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50 ถึง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่ดำเนินกิจกรรมการค้าขายอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในระหว่างวันที่ 19-22 ธันวาคม พ.ศ.2568 สามารถรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการตัวอย่างรวมทั้งสิ้น 28 ตัวอย่าง แสดงตัวอย่างดัง**ภาพที่ 4.2.8-4** และมีรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ดังนี้


Signature Cups


โซล่าฟาร์ม PTT


บจก.เป็นต่อพลังงาน


สถานีบริการน้ำมัน ปตท.

ภาพที่ 4.2.8-4 ตัวอย่างการสัมภาษณ์ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

ผู้แทนสถานประกอบการที่ให้ข้อมูลเป็นเพศชาย จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 46.43) และเป็นเพศหญิง จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 53.57) ผู้ให้ข้อมูลมีอายุระหว่าง 40-49 ปี มากที่สุด จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 35.71) รองลงมา มีอายุระหว่าง 30-39 ปี มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) มีอายุระหว่าง 20-29 ปี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.71) และมีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) จากการศึกษา พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการในการให้ข้อมูลเป็นเจ้าของกิจการ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 53.57) รองลงมา มีตำแหน่งเป็นผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของกิจการ/กรรมการผู้จัดการ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 42.86) และเป็นกรรมการผู้จัดการ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการสำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา มากที่สุด จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 35.71) รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 32.14) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 21.43) ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และสูงกว่าปริญญาตรี ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 100.00) ล้วนนับถือศาสนาพุทธ

จำนวนพนักงานของสถานประกอบการ จากการสอบถามข้อมูลที่สำคัญของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางการก่อสร้างของโครงการ ได้เปิดดำเนินกิจการมาเป็นระยะเวลา 1-10 ปี จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 71.43) รองลงมา คือ ระยะเวลา 11-20 ปี จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.86) ระยะเวลา 31-40 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) และระยะเวลา 21-30 ปี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ตามลำดับ โดยมีจำนวนพนักงาน 1-10 คน จำนวน 26 แห่ง (ร้อยละ 92.86) จำนวน 11-20 คน และจำนวน 21-30 คน ในสัดส่วนที่เท่ากันจำนวน 1 แห่ง (ร้อยละ 3.57)

ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ จำนวน 18 แห่ง (ร้อยละ 64.29) รองลงมามีลักษณะอาคารเป็นอาคารไม้ จำนวน 5 แห่ง (ร้อยละ 17.86) ลักษณะอื่นๆ จำนวน 3 แห่ง (ร้อยละ 10.71) และมีลักษณะเป็นอาคารที่อยู่อาศัย จำนวน 2 แห่ง (ร้อยละ 7.14) ตามลำดับ โดยสถานประกอบการส่วนใหญ่มีลานจอดรถไว้สำหรับบริการลูกค้าในสถานประกอบการ จำนวน 24 แห่ง (ร้อยละ 85.71) บริเวณริมถนนชุมชน จำนวน 3 แห่ง (ร้อยละ 10.71) และใช้บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 9 เป็นที่จอดรถ จำนวน 1 แห่ง (ร้อยละ 3.57)

รายได้และรายจ่ายของสถานประกอบการ สถานประกอบการตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้มากกว่า 50,000 บาท/เดือน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 35.71) รองลงมา คือ มีรายได้อยู่ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) และมีรายได้ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 14.29) ส่วนระดับรายได้อื่นพบเจอในส่วนน้อย สำหรับรายจ่ายของสถานประกอบการอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกันกับรายได้ กล่าวคือ สถานประกอบการ มีรายจ่ายระหว่าง 5,000-10,000 บาท/เดือน มีรายจ่ายมากกว่า 50,000 บาท ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) และมีรายจ่ายระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 21.44) เป็นหลัก

สภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ในชุมชนโดยรอบของสถานประกอบการ

สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่าการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมนั้น สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับพอใช้ถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานบางประการ มีรายละเอียด ดังนี้

<u>การคมนาคม</u> : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 50.00) คิดเห็นว่า สภาพคมนาคมอยู่ในระดับพอใช้ รองลงมา คือ อยู่มีสภาพดี จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) และมีสภาพไม่ดี จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 21.43) โดยมีสาเหตุมาจากสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ ถนนบางเส้นทางมีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อ/ถอน

ไฟฟ้า : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 78.57) คิดเห็นว่าการบริการไฟฟ้าของพื้นที่อยู่ในสภาพดี และการบริการไฟฟ้าของพื้นที่อยู่ในสภาพพอใช้ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 21.43) โดยยังพบเจอการเกิดไฟฟ้าตก ไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ตลอดจนริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

ระบบประปา : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) คิดเห็นว่าการบริการระบบประปาของพื้นที่อยู่ในสภาพดี และการบริการระบบประปาของพื้นที่อยู่ในสภาพพอใช้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) ตามลำดับ โดยยังพบเจอปัญหาประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด

โทรศัพท์ : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 96.43) คิดเห็นว่าการบริการระบบสัญญาณโทรศัพท์ของพื้นที่อยู่ในสภาพดี และการบริการระบบสัญญาณโทรศัพท์ของพื้นที่อยู่ในสภาพพอใช้ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการใช้งานไม่ดี เพราะสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการขยะมูลฝอย : ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 92.86) คิดเห็นว่าการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพดี และมีการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพพอใช้ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) ตามลำดับ โดยมีสาเหตุที่ทำให้สภาพการจัดเก็บขยะไม่ดี เนื่องจากการเว้นระยะเวลาในการจัดเก็บขยะยาวนานเกินไป ทำให้ขยะล้นถัง

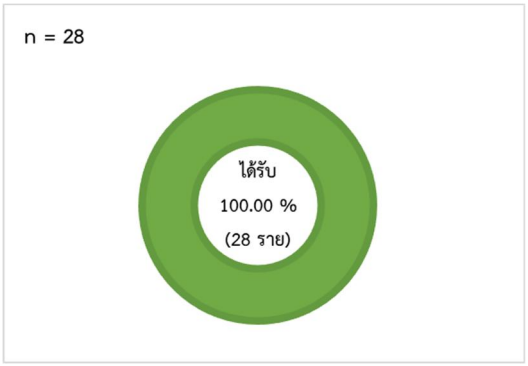
การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการได้รับการบริการในระดับดี จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) และระดับพอใช้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) และเมื่อสมาชิกในสถานประกอบการเกิดการเจ็บป่วยขึ้น ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 85.71) เข้ารับการรักษาจากโรงพยาบาลรัฐบาล รองลงมา คือ เข้ารับการรักษาโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพในชุมชน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 50.00) เลือกที่จะรักษาด้วยการซื้อยามาทานเอง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) และรับการรักษาจากสถานพยาบาลเอกชน จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.86) ส่วนระบบบริการทางด้านการศึกษา พบว่า มีการให้บริการในระดับดี จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) และพอใช้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) ซึ่งยังพบเจอปัญหาสถานศึกษาตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ส่วนการบริการสวนสาธารณะ หรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 60.71) รองลงมา คือ ระดับพอใช้ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 32.14) และไม่ได้รับบริการ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) ตามลำดับ โดยปัญหาหลักที่พบเจอ คือ การไม่มีสวนสาธารณะในพื้นที่ที่ทำการประกอบกิจการ หากมีก็อยู่ในสภาพสภาพเก่า/เสื่อมโทรม สกปรก/ไม่สะอาด

สำหรับการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่ศึกษา พบว่า สถานประกอบการยังคงประสบปัญหาสิ่งแวดล้อมพอสมควร โดยภาพรวมผู้แทนสถานประกอบการคิดเห็นว่า ปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาด้านฝุ่นละอองและปัญหาการจราจร ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 60.71) ปัญหาเสียงดังรบกวน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 53.57) ปัญหาน้ำท่วม จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 39.29) ปัญหาความสั่นสะเทือน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 32.14) ส่วนปัญหาที่พบเจอระดับน้อย ได้แก่ ขยะมูลฝอย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) ปัญหาเขม่า/ควัน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 21.43) ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.86) ตามลำดับ อีกทั้งผู้แทนสถานประกอบการทั้งหมด จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 89.29) คิดเห็นว่าสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนมีความปลอดภัยพอสมควร และคิดเห็นว่ามีความปลอดภัยมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.71) จึงทำให้มีความพอใจพอสมควรต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) รองลงมารู้สึกเฉยๆ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 14.29) และพอใจมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 10.17) ตามลำดับ

ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้แทนสถานประกอบการ พบว่า จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 96.43) นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมา คือ ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 67.86) รถบรรทุก จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 64.29) เป็นหลัก ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 67.86) คิดเห็นว่าถนนบริเวณสถานประกอบการมีสภาพไม่ค่อยดี ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ และคิดเห็นว่า ถนนมีสภาพดี จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 2.57)

ทั้งนี้การเลือกใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ของผู้แทนสถานประกอบการนั้น มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเดินทางไปยังสถานประกอบการเป็นหลัก จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 89.29) รองลงมา คือ เดินทางเพื่อขนส่งสินค้า จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) และเพื่อขนส่งวัตถุดิบ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) ตามลำดับ โดยผู้แทนสถานประกอบการที่เดินทางบนทางหลวงหมายเลข 9 จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 89.29) มักพบเจอปัญหาการจราจรติดขัด และพบเจอปัญหาเกี่ยวกับผิวทางชำรุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) เป็นต้น

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง มากที่สุด จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 78.57) รองลงมา คือ ทราบจากการเข้าร่วมประชุมจัดที่ห้องประชุมทูบี นัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 64.29) ทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 46.43) ทราบจากผู้นำชุมชน ทราบจากเพื่อนบ้าน ทราบจากญาติพี่น้อง ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 14.29) ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ทราบจากช่องทางอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) ทราบจากการเข้าร่วมประชุมจัดที่ห้องประชุมทูบี นัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนธันวาคม พ.ศ.2564 และทราบจากหน่วยงานราชการ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) เป็นต้น รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-8 และตารางที่ 4.2.8-17**



รูปที่ 4.2.8-8 การรับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

ตารางที่ 4.2.8-17
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	28	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	**28**	**100.00**
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะสถานประกอบการที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	0	0.00
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนธันวาคม พ.ศ.2564	1	3.57
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนมกราคม พ.ศ.2565	18	64.29
- เจ้าหน้าโครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	22	78.57
- เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา	13	46.43
- ผู้นำชุมชน	4	14.29
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	2	7.14
- ญาติ-พี่น้อง	4	14.29
- เพื่อนบ้าน	4	14.29
- หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์	0	0.00
- หน่วยงานราชการ	1	3.57
- อื่นๆ	2	7.14

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ทั้งนี้ ผู้แทนสถานประกอบการ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 53.57) คิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในระดับมาก และคิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในระดับปานกลาง จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 46.43) โดยคาดว่าการพัฒนาโครงการจะทำให้ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 75.00) รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้นและรองรับปริมารจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 50.00) ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 42.86) ช่วยสนับสนุนในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน และช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 32.14) เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 17.86) และเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้ใช้ทาง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 14.29) ตามลำดับ

จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่ามีผู้ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 23 ราย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งคิดเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ได้รับผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ ไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพบประเด็นปัญหาที่สำคัญที่ ซึ่งพบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 60.72 รองลงมา คือ การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระไม่เรียบ ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 57.14 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 42.86 ผลกระทบจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 60.71 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 57.14 ปัญหาการระบายน้ำ มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 53.57 ฝุ่นละออง มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในสัดส่วนที่เท่ากัน มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 50.00 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 46.42 และค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 39.29 เป็นต้น รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-18**

ตารางที่ 4.2.8-18
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	0 (0.00)	13 (46.42)	11 (39.29)	**24 (85.71)**	4 (14.29)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	14 (50.00)	10 (35.71)	**24 (85.71)**	4 (14.29)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	10 (35.71)	14 (50.00)	3 (10.71)	**27 (96.42)**	1 (3.57)
4. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ	0 (0.00)	9 (32.14)	13 (46.43)	**22 (78.57)**	6 (21.43)
5. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	0 (0.00)	10 (35.71)	11 (39.29)	**21 (75.00)**	7 (25.00)
6. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	2 (7.14)	15 (53.58)	8 (28.57)	**25 (89.29)**	3 (10.71)
7. การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม	0 (0.00)	9 (32.14)	5 (17.86)	**14 (50.00)**	14 (50.00)
8. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร	1 (3.57)	10 (35.71)	5 (17.86)	**16 (57.14)**	12 (42.86)
9. มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	1 (3.57)	14 (50.00)	5 (17.86)	**20 (71.43)**	8 (28.57)
10. ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวณวัดกร่าง	1 (3.57)	8 (28.57)	10 (35.71)	**19 (67.85)**	9 (32.14)
11. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	0 (0.00)	14 (50.00)	10 (35.71)	**24 (85.71)**	4 (14.29)
12. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
12.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	9 (32.14)	17 (60.71)	2 (7.14)	**28 (100.00)**	0 (0.00)
12.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	12 (42.86)	12 (42.86)	4 (14.28)	**28 (100.00)**	0 (0.00)
12.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	16 (57.14)	8 (28.57)	4 (14.29)	**28 (100.00)**	0 (0.00)
12.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	16 (57.14)	8 (28.57)	4 (14.29)	**28 (100.00)**	0 (0.00)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 4.2.8-18
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
12. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้ (ต่อ)					
12.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	16 (57.14)	8 (28.57)	3 (10.71)	**27 (96.42)**	1 (3.57)
12.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	17 (60.71)	8 (28.57)	2 (7.14)	**27 (96.42)**	1 (3.57)
13. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
13.1 ด้านบวก					
13.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	1 (3.57)	2 (7.14)	14 (50.00)	**17 (60.71)**	11 (39.29)
13.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	1 (3.57)	4 (14.28)	12 (42.86)	**17 (60.71)**	11 (39.29)
13.2 ด้านลบ					
13.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	7 (25.00)	16 (57.14)	2 (7.14)	**25 (89.28)**	3 (10.71)
13.2.2 ค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	6 (21.43)	11 (39.29)	2 (7.14)	**19 (67.86)**	9 (32.14)
14. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
14.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (3.57)	6 (21.43)	10 (35.71)	**17 (60.71)**	11 (39.29)
14.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	7 (25.00)	10 (35.71)	4 (14.29)	**21 (75.00)**	7 (25.00)
15. การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	1 (3.57)	6 (21.43)	2 (7.14)	9 (32.14)	**19 (67.86)**
16. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	2 (7.14)	5 (17.86)	1 (3.57)	8 (28.57)	**20 (71.43)**
17. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	3 (10.71)	2 (7.14)	0 (0.00)	5 (17.85)	**23 (82.14)**
18. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
18.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	**28 (100.00)**
18.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	**28 (100.00)**
18.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	**28 (100.00)**

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

การรับรู้รับทราบข้อมูลความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการทุกราย จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบข้อมูลการปิดเบี่ยงจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 มาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 53.17) รองลงมา คือ ทราบจากผู้นำชุมชน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 25.00) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) และทราบจากแหล่งอื่นๆ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) เป็นต้น สถานประกอบการทั้งหมด ได้รับผลกระทบจากการปิดเส้นทางเบี่ยงจราจร จากปัญหาการจราจรติดขัด จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 96.43) และเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ตามลำดับ

ทั้งนี้ กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ยังได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-19**

ตารางที่ 4.2.8-19
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● ควรรดน้ำป้องกันฝุ่นละอองให้มีความสม่ำเสมอ	● ฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน จำนวน 4 ครั้ง/วัน	● ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง/วัน เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
● การจัดการจราจร และช่องทางเบี่ยงคับแคบ ทำให้การสัญจรจราจรติดขัด	● จัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร ● ประสานหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมจัดทำแผนการจัดจราจร ● กรณีที่มีการปิดช่องจราจรเดิม จะมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้ไปใช้เส้นทางอื่น	● เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้บางช่วงต้องมีการปิดเบี่ยง ส่งผลให้ช่องจราจรแคบลง อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยงบริเวณก่อนที่จะมีการปิดเบี่ยง และประชาสัมพันธ์การเบี่ยงช่องจราจร ผ่านช่องทาง Facebook ของแขวงทางหลวงปทุมธานี และสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง  ป้ายประชาสัมพันธ์  เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านจราจร
● กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางของประชาชนลดลง	● กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ● ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier บริเวณที่ไม่มีชุมชน บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงชุมชน เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

ตารางที่ 4.2.8-19
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก	● กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับโครงข่ายถนนเดิมให้ชัดเจน ● ไม่จอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจรของประชาชน	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็น จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบการวางกองวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร กีดขวางทางเข้า-ออก

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

5) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 20-21 ธันวาคม พ.ศ.2568 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างเป็นอย่างดี และได้ทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดได้ครบถ้วนรวมจำนวนทั้งสิ้น 5 ตัวอย่าง ดัง**ตารางที่ 4.2.8-20** สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 4.2.8-20
รายละเอียดของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม ครั้งที่ 2

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ภาพประกอบ
1.	[redacted] วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568	
2.	[redacted] วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2568	
3.	[redacted] วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2568	
4.	[redacted]* วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568	
5.	[redacted]* วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2568	

หมายเหตุ : * จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีจำนวนครัวเรือน ในระยะ 0-50 เมตร จำนวน 2 หลังคาเรือน

(1) หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 3 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

(1.1) **:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดอีกด้วย

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(1.2) **:** ผลการสอถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รับทราบมาจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และทราบจากผู้นำชุมชน อีกทั้งให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านรองรับปริมารจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(1.3) **:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น และช่วยสงเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

(2) หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จำนวน 2 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

(2.1) [redacted] **:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบมาจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา และผู้นำชุมชน อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยสงเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด และผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็น	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ
● ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ● ควรรดน้ำป้องกันฝุ่นให้มีความสม่ำเสมอ	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการเพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ดังนี้ - ฉีดพรมน้ำ 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ - มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. - มีการปิดคลุมกระบะรถบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - มีการติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง
● ควรฉีดล้างทำความสะอาดถนนเพื่อความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน  ล้างผิวจราจร

(2.2) [redacted] **:** ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบจากญาติ-พี่น้อง และเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าโครงการจะมีผลดี / ผลประโยชน์ในด้านช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยสงเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ได้รับผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ ไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ส่วนความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบการปิดเบี่ยงจราจร โดยรับทราบข้อมูลข่าวสารจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง และเพื่อนบ้าน รวมทั้งให้ความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจรทำให้การจราจรติดขัด และผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะ / ข้อคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม

6) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 19-22 ธันวาคม พ.ศ.2568 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างดี และทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดรวมจำนวนทั้งสิ้น 107 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้นั้น พบเป็นเพศชาย จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 45.79) และเป็นเพศหญิง จำนวน 58 ราย (ร้อยละ 54.21) ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 42.06) รองลงมา คือ มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 23.36) มีอายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 19.63) มีอายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 13.08) และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.87) กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมด มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.24 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 10.28 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 7.48 ทั้งนี้ พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพสมรสแล้ว จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 68.23) มีสถานภาพโสด จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 25.23) และมีสถาณภาพเป็นหม้าย จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 6.54) ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 32.71) สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 24.30) สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 18.69) สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 12.15) สำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 9.35) สำเร็จการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.87) และไม่ได้เรียนหนังสือ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ รวมทั้งครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด จำนวน 105 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.33 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น สัดส่วนร้อยละ 4.67 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากหมู่บ้านอื่น ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน เนื่องจากการเข้ามามาทำงานในพื้นที่ ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ และย้ายตามผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดัง**ภาพที่ 4.2.8-5**



ภาพที่ 4.2.8-5 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย จำนวน 134 คน (ร้อยละ 47.52) และเป็นเพศหญิง จำนวน 148 ราย (ร้อยละ 52.48) ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 74.11 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 25.89 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพธุระกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 37.38) รองลงมา คือ ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/โรงงาน จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 20.56) ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 19.63) ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.21) ประกอบอาชีข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 8.41) อาชีพอื่นๆ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.87) และอาชีพเกษตรกรรม จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) ตามลำดับ โดยครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 10.28) พบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ ได้แก่ ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 72.73 ปัญหาน้ำเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอ ร้อยละ 18.18 และปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 9.09 ของครัวเรือนตัวอย่างที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 74.77) ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน และมีครัวเรือนตัวอย่างส่วนน้อย จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 25.23) เท่านั้นที่ประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย การรับจ้าง และเกษตรกรรม เป็นต้น

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท จำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.45 รองลงมา คือ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 32.71) และมีรายได้ระดับ 10,001-20,000 บาท จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 14.95) ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท จำนวน 62 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.95 รองลงมา คือ มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 27.10) และมีรายจ่ายต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาท จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 8.41) ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 71 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.36 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอน มีเพียงจำนวน 36 ราย (ร้อยละ 33.64) อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย และสามารถแบ่งจัดสรรรายได้เพื่อการเก็บออมไว้ใช้ในอนาคต จำนวน 74 ราย คิดเป็นร้อยละ 69.16 รองลงมา คือ ครัวเรือนที่มีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย แต่ไม่มีเหลือเก็บ รายได้ไม่เพียงพอ และยังมีภาวะหนี้สิน ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.21) และมีรายได้ไม่เพียงพอแต่ไม่มีหนี้สิน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 8.41)

สำหรับการออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน จำนวน 74 ราย คิดเป็นร้อยละ 69.16 ของครัวเรือนทั้งหมด โดยมีวิธีการออมเงิน ด้วยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 97.30) ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 48.65) ซื้อประกันชีวิต จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 36.49) ซื้อเครื่องประดับ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 24.37) ฝากสหกรณ์ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 13.51) ฝากกองทุนหมู่บ้าน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 9.46) และในรูปแบบอื่นๆ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม กล่าวคือ การเก็บออมไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

<u>คมนาคม</u> : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 61 ราย (ร้อยละ 57.01) คิดเห็นสภาพคมนาคมอยู่ในระดับพอใช้ ส่วนที่คิดเห็นว่าสภาพคมนาคมอยู่ในระดับดี มีจำนวน 34 ราย (ร้อยละ 31.78) และอยู่ในระดับไม่ดี มีจำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.21) ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถใต้สะพานแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ไกลเกินไป

<u>ไฟฟ้า</u> : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 71 ราย (ร้อยละ 66.36) คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับพอใช้ มีจำนวน 35 ราย (ร้อยละ 32.71) และอยู่ในระดับไม่ดี มีจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.39) ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้า ทำให้มืดและเปลี่ยว มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

<u>น้ำประปา</u> : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 58.88) คิดเห็นว่าการบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าระบบน้ำประปาอยู่ในระดับพอใช้ มีจำนวน 38 ราย (ร้อยละ 35.51) ไม่ได้รับบริการ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.74) และระดับไม่ดี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.87) ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปาน้ำไม่ใสสะอาด และน้ำไม่ค่อยไหล เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

<u>โทรศัพท์</u> : ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 95 ราย (ร้อยละ 88.79) คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี และคิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.21) เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

<u>การจัดการเก็บขนขยะ</u> : ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 85 ราย (ร้อยละ 79.44) ใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขนขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขนขยะอยู่ในระดับพอใช้ มีจำนวน 22 ราย (ร้อยละ 20.56) ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขนไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้ขยะล้นถัง

<u>การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา</u> : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 55.14) คิดเห็นว่า อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 48 ราย (ร้อยละ 44.86) เนื่องจากการบริการล่าช้า/ใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน บุคคลากรไม่เพียงพอ สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 57.94) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 42.06) เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง งบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ ตลอดจนอุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 58.88) คิดเห็นว่า อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 35.52) ไม่ได้รับบริการด้านสวนสาธารณะ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.67) และจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี เนื่องจากยังพบเจอสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือน โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าพบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาด้านฝุ่นละอองและปัญหาการจราจร ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 69 ราย (ร้อยละ 64.49) รองลงมา คือ ปัญหาด้านเสียงดังรบกวน จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 53.27) และปัญหาความสั่นสะเทือน จำนวน 33 ราย (ร้อยละ 30.84) ส่วนที่พบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ปัญหาขยะมูลฝอย จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 42.06) ปัญหาน้ำท่วม จำนวน 43 ราย (ร้อยละ 40.19) ปัญหาเขม่า/ควัน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 14.02) และปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 13.08) ตามลำดับ

ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 89 ราย (ร้อยละ 83.18) คิดเห็นว่าชุมชนที่ครัวเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนในระดับมีความปลอดภัยพอสมควร คิดเห็นว่ามีความปลอดภัยมาก จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 15.89) และไม่ปลอดภัย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) ส่วนความคิดเห็นต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 78 ราย (ร้อยละ 72.90) มีความพอใจพอสมควร รองลงมา คือ รู้สึกเฉยๆ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 14.95) มีความพอใจมาก จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.21) และไม่พอใจบ้าง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) ตามลำดับ โดยในชุมชนยังพบเจอปัญหาสังคมเล็กน้อย เช่น การลักขโมย และปัญหายาเสพติด เป็นต้น

ข้อมูลการเดินทาง

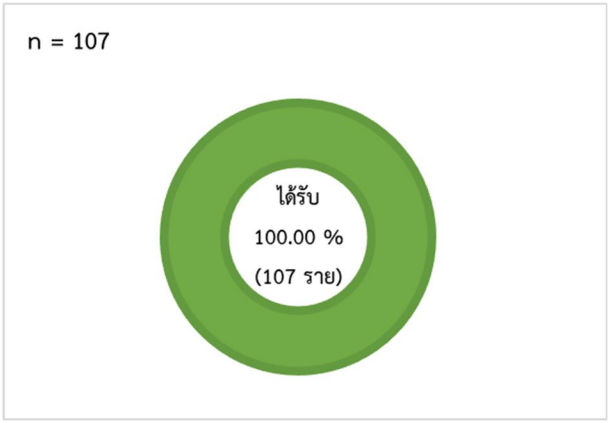
สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของครัวเรือนตัวอย่าง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 105 ราย (ร้อยละ 98.13) นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมา คือ ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 68.22) และรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 2.80) ตามลำดับ โดยครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 43.93) เข้าใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) จำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมา คือ เข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 22.43) เข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์และเข้าใช้เป็นประจำทุกวัน ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 14.02) และเข้าใช้บริการมากกว่า 7 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 5.61) ตามลำดับ

ทั้งนี้การเลือกใช้บริการทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) นั้น ครัวเรือนตัวอย่างมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางเพื่อใช้เดินทางไปทำงานและประกอบอาชีพมากที่สุด จำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 83.18 รองลงมา คือ เดินทางเพื่อธุระส่วนตัว จำนวน 67 ราย (ร้อยละ 62.62) ใช้เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 32.71) เดินทางเพื่อค้าขาย จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 22.43) เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 14.95) เดินทางประกอบพิธีทางศาสนา จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 14.02) เดินทางเพื่อการศึกษา จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 6.54) และเพื่อกิจกรรมอื่นๆ (ซื้อของ) จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 4.67) ตามลำดับ อีกทั้งจากการสำรวจ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 103 ราย (ร้อยละ 96.26) มักพบเจอปัญหาในการเดินทางเป็นบางครั้ง เดินทางลำบาก ซึ่งเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 99.03 รองลงมา คือ ปัญหากิจกรรมก่อสร้างมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 45.63 น้ำท่วมขังผิวจราจรในช่วงหลังฝนตก ร้อยละ 42.72 รถบรรทุกมีปริมาณมาก ร้อยละ 34.95 พบเจอปัญหาเกี่ยวกับผิวทางชำรุด ร้อยละ 30.10 การไม่คุ้นเคยเส้นทาง พบเจอปัญหาอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.71 และระบบโดยสารสาธารณะที่ไม่เพียงพอ ร้อยละ 0.97 ของครัวเรือนตัวอย่างผู้ใช้ทางที่พบเจอปัญหา สำหรับครัวเรือนตัวอย่างที่คิดเห็นว่า ทางหลวงหมายเลข 9 มีความสะดวกดีในการเดินทาง จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.74 ตามลำดับ

การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 107 ราย (ร้อยละ 100.00) รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบจากผู้นำชุมชน มากที่สุด จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 70.09) ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา คือ ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 69.16) ทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 57.94) ทราบจากเจ้าหน้าที่

โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 41.12) ทราบจากญาติ-พี่น้อง จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 14.02) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 12.15) ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 8.41) ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ จัดที่ห้องประชุมทูบีนัมเบอร์วัน โรงแรมเดอะไพน์ รีสอร์ท จังหวัดปทุมธานี เดือนมกราคม พ.ศ.2565 จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.74) ทราบจากหน่วยงานราชการ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 2.80) และทราบจากหนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว เป็นต้น รายละเอียด**ดังรูปที่ 4.2.8-9 และตารางที่ 4.2.8-21**



รูปที่ 4.2.8-9 การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

ตารางที่ 4.2.8-21
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	107	100.00
- ไม่ได้รับ	0	0.00
รวม	**107**	**100.00**
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	74	69.16
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนธันวาคม พ.ศ.2564	0	0.00
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ เดือนมกราคม พ.ศ.2565	4	3.74
- เจ้าหน้าโครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	44	41.12
- เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา	62	57.94
- ผู้นำชุมชน	75	70.09
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น	9	8.41
- ญาติ-พี่น้อง	15	14.02
- เพื่อนบ้าน	13	12.15
- หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์	1	0.93
- หน่วยงานราชการ	3	2.80
- อื่นๆ	0	0.00

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

สำหรับความคิดเห็นของครัวเรือนตัวอย่างต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 53.27) คิดว่าหากมีการพัฒนาโครงการ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และคุณภาพชีวิตโดยรวมของชุมชนในพื้นที่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ ส่งผลดีระดับมาก จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 45.79) และส่งผลดีระดับน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.93) โดยคาดว่าผลกระทบทางบวกที่จะเกิดขึ้น คือ การพัฒนาโครงการจะทำให้ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 69.16 รองลงมา คือ ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 51.40 รองรับปริมารจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.12 ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 34.58 ช่วยสนับสนุนในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ร้อยละ 33.64 การขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ร้อยละ 29.91 เป็นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ร้อยละ 23.26 เพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้ใช้ทาง 16.82 และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ร้อยละ 3.74 เป็นต้น

สำหรับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 91 ราย (ร้อยละ 100.00) เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower รวมทั้งให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower จะยังคงไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยพบประเด็นปัญหาที่สำคัญ คือ ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 58.88 รองลงมา คือ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 54.21 การกองวัสดุบนไหล่ทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 51.40 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 49.53 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และพื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ในสัดส่วนที่เท่ากัน มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 47.66 ความปลอดภัยในการใช้ถนนลดลง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 45.79 ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 42.05 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 36.45 เป็นต้น รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-22**

ตารางที่ 4.2.8-22
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	1 (0.93)	23 (21.50)	57 (53.27)	**81 (75.70)**	26 (24.30)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	1 (0.93)	39 (36.45)	37 (34.58)	**77 (71.96)**	30 (28.04)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	21 (19.63)	45 (42.06)	34 (31.78)	**100 (93.45)**	7 (6.54)
4. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ	1 (0.93)	28 (26.17)	46 (42.99)	**75 (70.09)**	32 (29.91)
5. การชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาทำให้รบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	0 (0.00)	29 (27.10)	42 (39.25)	**71 (66.36)**	36 (33.64)
6. ปัญหาการระบายน้ำ	1 (0.93)	33 (30.84)	51 (47.66)	**85 (79.43)**	22 (20.56)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 4.2.8-22
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
7. การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม	0 (0.00)	19 (17.76)	35 (32.71)	**54 (50.47)**	53 (49.53)
8. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นถนนอย่างถาวร	0 (0.00)	20 (18.69)	38 (35.51)	**58 (54.20)**	49 (45.79)
9. มีการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	3 (2.80)	27 (25.23)	28 (26.17)	**58 (54.20)**	49 (45.79)
10. ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบดบังทัศนียภาพบริเวรวัดกร่าง	1 (0.93)	40 (37.38)	43 (40.19)	**84 (78.50)**	23 (21.50)
11. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	4 (3.74)	51 (47.66)	34 (31.78)	**89 (83.18)**	18 (16.82)
12. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
12.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	20 (18.69)	58 (54.21)	25 (23.36)	**103 (96.26)**	4 (3.74)
12.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	33 (30.84)	49 (45.79)	25 (23.36)	**107 (100.00)**	0 (0.00)
12.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	30 (28.04)	55 (51.40)	21 (19.63)	**106 (99.07)**	1 (0.93)
12.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	31 (28.97)	51 (47.66)	23 (21.50)	**105 (98.13)**	2 (1.87)
12.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	38 (35.51)	53 (49.53)	15 (14.02)	**106 (99.06)**	1 (0.93)
12.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	23 (21.49)	63 (58.88)	17 (15.89)	**103 (96.26)**	4 (3.74)
13. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
13.1 ด้านบวก					
13.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	1 (0.93)	8 (7.48)	34 (31.78)	**43 (40.19)**	**64 (59.81)**
13.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	1 (0.93)	20 (18.69)	26 (24.30)	**47 (43.92)**	**60 (56.07)**
13.2 ด้านลบ					
13.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	10 (9.34)	50 (46.73)	32 (29.91)	**92 (85.98)**	15 (14.02)
13.2.2 ค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	5 (4.67)	35 (32.71)	18 (16.82)	**58 (54.20)**	49 (45.79)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 4.2.8-22
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น	ได้รับ			รวม	ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
14. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
14.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (0.93)	9 (8.41)	33 (30.84)	**43 (40.18)**	**64 (59.81)**
14.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	5 (4.67)	33 (30.84)	23 (21.50)	**61 (57.01)**	46 (42.99)
15. การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	2 (1.87)	25 (23.36)	11 (10.28)	**38 (35.51)**	**69 (64.49)**
16. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	4 (3.74)	27 (25.23)	16 (14.95)	**47 (43.92)**	**60 (56.07)**
17. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	3 (2.80)	21 (19.63)	18 (16.82)	**42 (39.25)**	**65 (60.75)**
18. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
18.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	3 (2.80)	9 (8.41)	**12 (11.21)**	**95 (88.79)**
18.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	4 (3.74)	5 (4.67)	**9 (8.41)**	**98 (91.59)**
18.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	8 (7.48)	**8 (7.48)**	**99 (92.52)**

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

การรับรู้รับทราบข้อมูลความคิดเห็นต่อการปิดเบี่ยงจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 บริเวณ กม.73+500 ถึง กม.75+900 ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี พบว่า ผู้แทนครัวเรือน จำนวน 102 ราย (ร้อยละ 95.33) รับทราบข้อมูลการปิดเบี่ยงจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 มาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด จำนวน 88 ราย (ร้อยละ 86.27) รองลงมา คือ ทราบจากผู้นำชุมชน จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 29.41) ทราบจากเจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 28.43) ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ / ผู้รับเหมาก่อสร้าง จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 22.55) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.76) ทราบจากเพื่อนบ้าน จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 11.76) และทราบจากแหล่งอื่นๆ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.98) เป็นต้น ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 103 ราย (ร้อยละ 96.26) ได้รับผลกระทบจากการปิดเส้นทางเบี่ยงจราจร จากปัญหาการจราจรติดขัด จำนวน 95 ราย (ร้อยละ 92.23) และเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 5.83) ตามลำดับ และไม่ได้รับผลกระทบจากการปิดเบี่ยงจราจร จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 3.74)

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามรายละเอียด ได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-23**

ตารางที่ 4.2.8-23
ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2

ข้อเสนอแนะ / ข้อห่วงกังวล	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	การดำเนินการปัจจุบัน
- หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ต.ท้ายเกาะ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี **- หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง ต.บางกระบือ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี** ● ควรฉีดพรมน้ำ เพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง	● ฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน จำนวน 4 ครั้ง/วัน	● ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำ จำนวน 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ  รถฉีดพรมน้ำ
- หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ ต.ท้ายเกาะ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี ● ควรฉีดล้างทำความสะอาดถนนเพื่อความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง	● ล้างทำความสะอาดผิวจราจรหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	● ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการล้างผิวจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละวันหลังก่อสร้างแต่ละวันแล้วเสร็จ  ล้างผิวจราจร

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2568

3.3) ข้อร้องเรียน

จากการรวบรวมข้อร้องเรียน และการดำเนินการแก้ไขของโครงการก่อสร้าง มีรายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 4.2.8-24** (รายละเอียดใน**ภาคผนวก ง-1**)

ตารางที่ 4.2.8-24
สรุปข้อร้องเรียน โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)

วันที่	ช่องทางร้องเรียน	รายละเอียด	การดำเนินการแก้ไข
21 ธ.ค.66	สำนักงานควบคุมโครงการฯ	การก่อสร้าง Stair Tower ทำให้ตัวอาคาร และบันไดขึ้น-ลง กีดขวางทางเข้า-ออกได้ ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการธุรกิจท่าทรายต่อไปได้	- วันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2567 : สำนักกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ลงตรวจสอบพื้นที่เพื่อชี้เขตทาง - วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2567 : ที่ปรึกษา สำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้งสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Stair Tower ในกลุ่มที่ได้รับผลกระทบที่อยู่อาศัยในแนวเส้น D : H - วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานนทบุรี ลงตรวจสอบพื้นที่เขตทาง และได้มีหนังสือแจ้งยืนยันกรรมสิทธิ์เขตทางให้แก่โครงการ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2568 - วันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2568 : ได้จัดประชุมหารือร่วมกับ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง โดยมีข้อสรุปให้ปรับตำแหน่งก่อสร้าง Stair Tower ไปทางฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ประมาณ 11 เมตร และหันฐานบันไดขึ้น-ลง เข้าหาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
14 ธ.ค.67	บริษัทที่ปรึกษา	บริษัทที่ปรึกษาได้ลงสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567 ซึ่งทางวัดกร่างได้ให้ความคิดเห็นว่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลกระทบทำให้หลังคาศาลาวัดเสียหาย	โครงการฯ ได้ดำเนินการเข้าไปสอบถามพูดคุยกับทางวัด และได้ดำเนินการจ่ายค่าช่วยเหลือให้กับทางวัด เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2568 อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคาร ดังนั้นหลังคาศาลาวัดเสียหาย ไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งหลังคาศาลาวัดที่ชำรุดเสียหายนั้นอาจมีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ ร่วมด้วย เช่น การเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน สภาพอากาศ และการกัดกร่อนของวัสดุ

ตารางที่ 4.2.8-24
สรุปข้อร้องเรียน โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) (ต่อ)

วันที่	ช่องทางร้องเรียน	รายละเอียด	การดำเนินการแก้ไข
3 ม.ค.68	สำนักงานควบคุมโครงการฯ	การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีการตอกเสาเข็มซึ่งมีความสั่นสะเทือนทำให้โบราณสถานภายในวัดกร่างได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	โครงการฯ ได้ปรับรูปแบบโครงสร้างฐานรากของ Stair Tower จากเข็มตอกขนาด 0.40x0.40 เมตร เป็นเข็มเจาะขนาด Dia 0.80 เมตร เพื่อลดผลกระทบเรื่องแรงสั่นสะเทือนระหว่างก่อสร้าง
8 พ.ค.68	สำนักงานควบคุมโครงการฯ	การก่อสร้าง Stair Tower มีขนาดและความสูงบดบังทัศนียภาพของวัด ส่งผลกระทบกับภูมิทัศน์และโบราณสถานภายในบริเวณวัดกร่าง จึงขอให้ทางโครงการฯ ทบทวนปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้าง Stair Tower	- วันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ.2568 : โครงการฯ ได้จัดประชุมหารือร่วมกับแขวงทางหลวงปทุมธานี และที่ปรึกษา โดยมีข้อสรุปให้ปรับแก้รูปแบบทางวิศวกรรม ได้แก่ • ปรับความสูงของ Stair Tower ลงจากเดิม 33 เมตร เป็น 28 เมตร • ปรับลดขนาดฐานโครงสร้าง Stair Tower จากเดิม 11.0 เมตร เหลือ 9.18 เมตร • เปลี่ยนแปลงรูปแบบเสาเข็ม จากเดิมเสาเข็มตอก 0.4x0.4 เมตร เป็น เสาเข็มเจาะขนาด 0.8 เมตร หลังจากการประชุม โครงการฯ ได้ส่งรูปแบบแก้ไข Stair Tower ให้สำนักภูมิสถาปัตย์งานทาง กรมทางหลวง พิจารณา และได้นำรูปแบบไปหารือกับเจ้าอาวาสวัดกร่าง และผู้แทนวัดกร่าง ซึ่งภายหลังจากการพิจารณารูปแบบแล้ว ไม่มีข้อห่วงกังวลต่อรูปแบบ Stair Tower เพิ่มเติม - วันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2569 : โครงการฯ ได้สำรวจความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower ในกลุ่มที่ได้รับผลกระทบที่อยู่อาศัยในแนวเส้น D : H ผลการสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบทั้งหมดเห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ Stair Tower และไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาโครงการ เป็นการนำข้อมูลที่ได้มาสรุปผลกระทบต่างๆ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาทำการเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในปัจจุบัน โดยสามารถจำแนกการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาตามกลุ่มเป้าหมายหลักที่ทำการศึกษา ดังนี้

(1) กลุ่มผู้นำชุมชน

ผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชนให้ความคิดเห็นว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจในครั้งที่ 2 ส่วนใหญ่ยังได้รับผลกระทบในลักษณะเช่นเดียวกับการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคมในครั้งที่ 1 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-25**

ตารางที่ 4.2.8-25
การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	สำรวจ ครั้งที่ 1	สำรวจ ครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	มาก ร้อยละ 44.40	น้อย ร้อยละ 41.67	น้อย ร้อยละ 36.36
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	มาก ร้อยละ 55.60	ปานกลาง ร้อยละ 66.67	ปานกลาง ร้อยละ 54.55
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
3.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	มาก ร้อยละ 44.40	ปานกลาง ร้อยละ 58.33	มาก ร้อยละ 45.45
3.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	ปานกลาง ร้อยละ 58.33	ปานกลาง ร้อยละ 45.45
3.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	ปานกลาง ร้อยละ 41.67	ปานกลาง ร้อยละ 36.36
3.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	ปานกลาง ร้อยละ 41.67	น้อย ร้อยละ 36.36
3.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	มาก, ปานกลาง, น้อย ร้อยละ 33.33	มาก ร้อยละ 72.73
3.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	ปานกลาง, น้อย ร้อยละ 41.67	ปานกลาง ร้อยละ 54.55

(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่า กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมให้ความคิดเห็นว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจในครั้งที่ 2 ส่วนใหญ่ผลกระทบมีแนวโน้มลดลงจากการสำรวจในครั้งที่ 1 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-26**

ตารางที่ 4.2.8-26
การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา

ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	สำรวจ ครั้งที่ 1	สำรวจ ครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 66.70	ปานกลาง ร้อยละ 50.00	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 50.00
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 66.70	ปานกลาง ร้อยละ 50.00	น้อย ร้อยละ 25.00
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้			
3.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	มาก, ร้อยละ 33.30	น้อย ร้อยละ 50.00	ปานกลาง ร้อยละ 25.00
3.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	น้อย ร้อยละ 50.00	น้อย ร้อยละ 50.00
3.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	มาก ร้อยละ 50.00	ปานกลาง ร้อยละ 50.00
3.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	มาก ร้อยละ 75.00	น้อย ร้อยละ 50.00
3.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	ปานกลาง ร้อยละ 50.00	ปานกลาง ร้อยละ 75.00
3.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	ปานกลาง ร้อยละ 75.00	น้อย ร้อยละ 50.00

(3) กลุ่มสถานประกอบการ

ผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่า กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กับกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ให้ความคิดเห็นว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจในครั้งที่ 2 ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในลักษณะเช่นเดียวกับการสำรวจในครั้งที่ 1 รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-27**

ตารางที่ 4.2.8-27
การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มสถานประกอบการที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)
	ระยะ 0-500 เมตร	ระยะ 0-50 เมตร		ระยะ 50-500 เมตร	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 33.30	มาก ร้อยละ 100.00	ปานกลาง ร้อยละ 100.00	น้อย ร้อยละ 44.83	ปานกลาง ร้อยละ 46.42
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 33.30	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 51.72	ปานกลาง ร้อยละ 50.00
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
3.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 66.70	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 50.00	ปานกลาง ร้อยละ 51.72	ปานกลาง ร้อยละ 60.71
3.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 50.00	ปานกลาง ร้อยละ 31.03	ปานกลาง ร้อยละ 42.86
3.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 44.83	มาก ร้อยละ 57.14
3.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 48.28	มาก ร้อยละ 57.14

ตารางที่ 4.2.8-27 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของ กลุ่มสถานประกอบการที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)					
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	**รายงาน EIA (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)**
	ระยะ 0-500 เมตร	**ระยะ 0-50 เมตร**		**ระยะ 50-500 เมตร**	
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้ (ต่อ)					
3.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 100.00	ปานกลาง ร้อยละ 44.83	มาก ร้อยละ 57.14
3.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	ปานกลาง ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 100.00	ปานกลาง ร้อยละ 48.28	มาก ร้อยละ 60.71

(4) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ผลการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กับกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ให้ความคิดเห็นว่าการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจในครั้งที่ 2 ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในลักษณะเช่นเดียวกับการสำรวจความคิดเห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคมในครั้งที่ 1 แต่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2.8-28**

ตารางที่ 4.2.8-28 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ						
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	**รายงาน EIA**	**(ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)**	**สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)**
	ระยะ 0-50 เมตร	**ระยะ 0-500 เมตร**	**ระยะ 0-50 เมตร**		**ระยะ 50-500 เมตร**	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	น้อย ร้อยละ 60.00	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 46.70	มาก ร้อยละ 57.14	น้อย ร้อยละ 40.00	น้อย ร้อยละ 45.97	น้อย ร้อยละ 53.27
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 60.00	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 43.30	มาก ร้อยละ 85.71	ปานกลาง ร้อยละ 40.00	มาก ร้อยละ 55.65	ปานกลาง ร้อยละ 42.06
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
3.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 50.00	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 67.50	ปานกลาง ร้อยละ 57.14	มาก ร้อยละ 80.00	ปานกลาง ร้อยละ 48.39	ปานกลาง ร้อยละ 54.21
3.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	-	มาก ร้อยละ 57.14	มาก ร้อยละ 100.00	ปานกลาง ร้อยละ 44.35	ปานกลาง ร้อยละ 45.79
3.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	-	มาก ร้อยละ 57.14	มาก ร้อยละ 100.00	มาก ร้อยละ 45.16	ปานกลาง ร้อยละ 51.40
3.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	-	มาก ร้อยละ 42.86	มาก ร้อยละ 80.00	ปานกลาง ร้อยละ 44.35	ปานกลาง ร้อยละ 47.66

ตารางที่ 4.2.8-28
การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน EIA	(ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)	สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)
	ระยะ 0-50 เมตร	ระยะ 0-500 เมตร	ระยะ 0-50 เมตร		ระยะ 50-500 เมตร	
3. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้ (ต่อ)						
3.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	-	-	มาก ร้อยละ 42.86	มาก ร้อยละ 60.00	ปานกลาง ร้อยละ 38.71	ปานกลาง ร้อยละ 49.53
3.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 28.57	มาก ร้อยละ 60.00	น้อย ร้อยละ 40.32	ปานกลาง ร้อยละ 58.88

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในระยะก่อสร้างเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่เกิดการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างที่ได้ระบุไว้ว่าการพัฒนาโครงการในระยะนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ดังนี้

(1) ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของคนในชุมชน กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อการไปมาหาสู่ระหว่างชุมชน ถึงแม้จะมีการวางกองวัสดุก่อสร้าง และจัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว แต่ทางโครงการจะมีการวางกองวัสดุก่อสร้าง และจัดพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรเฉพาะภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบการกีดขวางทางเข้าออกของชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดการณ์ไว้ว่ากิจกรรมการก่อสร้าง อาจมีสิ่งกีดขวางหรือมีเครื่องจักรกลวางบนผิวจราจรระหว่างทางเข้าหมู่บ้านทำให้เกิดการเดินทางไป-มาไม่สะดวก และอาจทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนลดน้อยลงและมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไป แต่เมื่อพิจารณาสภาพชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการไม่พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการตัดผ่านชุมชน จนทำให้การไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนลดลง ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนในระดับต่ำ

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างสำนักงาน บ้านพักคนงาน การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานบ้านพักคนงาน และอาคารซ่อมบำรุงเครื่องจักร การก่อสร้างโรงหล่อ โรงผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และการขนส่งเครื่องจักร/วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง จะไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดการณ์ไว้ว่ากิจกรรมดังกล่าวอาจมีการใช้แรงงานในพื้นที่บ้างแต่ไม่ส่งผลกระทบทำให้ความสัมพันธ์ในชุมชนลดลง

(2) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจะทำให้มีแรงงานเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดการจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งหากมีการจ้างแรงงานในพื้นที่จะส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มสถานประกอบการในพื้นที่ครั้งที่ 1 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ และจากการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการในพื้นที่ ครั้งที่ 2 พบว่า ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่ากิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น บริเวณเจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง) ซึ่งเป็นสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างส่งผลให้มีลูกค้าน้อยลง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมามีการปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้างระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า และก่อสร้างผิวจราจร โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะสั้นๆ ในช่วงระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้างดังกล่าว อย่างไรก็ตามในระยะที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีมาตรการชดเชยโดยการประชาสัมพันธ์ให้คนงานก่อสร้างไปอุดหนุนสถานประกอบการดังกล่าว ปัจจุบันไม่มีการปิดช่องจราจรบริเวณเจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง)

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายทั้ง 4 กลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มสถานประกอบการ และกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 11-15 ธันวาคม พ.ศ.2567 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-23 ธันวาคม พ.ศ.2568 ซึ่งมีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) โดยสามารถสรุปผลกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนได้ ดังนี้

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1 :

ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างมีการเปิดหน้าดิน ทำให้อาจเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำ 3 ครั้ง/วัน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

ความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากมีกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ จึงส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกของวัด ชุมชน และสถานประกอบการ ไม่สะดวกสบายเหมือนเดิม อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้ง Concrete Barrier และวางกรวยแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ สัญญาณไฟกระพริบและไฟฟ้าส่องสว่าง ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในกลางวันและกลางคืน จัดพื้นที่สำหรับเก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเครื่องจักรไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน และจัดพื้นที่สำหรับจอดเครื่องจักร และวางกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น ซึ่งจะไม่กีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชน รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในด้านจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง อีกทั้งมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้มีการก่อสร้างในลำน้ำ ส่งผลให้เรือที่มีความจำเป็นต้องลอดใต้สะพานสัญจรลำบากมากขึ้น อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงมีการประสานกรมเจ้าท่า และผู้นำชุมชน แจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงาน เพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่ผู้สัญจรไป-มา รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างที่มีการก่อสร้าง ได้แก่ การวางทุ่นกันแนว และบอกทิศทาง พร้อมสัญญาณไฟ ทาสีบนตอม่อสะพานแสดงความสูงช่องลอด ติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพาน ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรทางน้ำ และจอดเรือชิดริมตลิ่ง

ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทำให้ช่องจราจรแคบลง ส่งผลให้ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง และอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้ง Concrete Barrier ป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ และไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนอย่างเพียงพอ

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 2 :

ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เนื่องจากยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ซึ่งทำให้ยังมีการฟุ้งกระจายของดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำ 4 ครั้ง/วัน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง รวมทั้งดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดผิวจราจร เป็นประจำทุกวัน และบรรทุกมวลดินให้มีความสูงต่ำกว่าขอบของกระบะไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร

ความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างบางช่วงมีความจำเป็นต้องมีการปิดเบี่ยงช่องจราจร ทำให้ช่องจราจรแคบลง ส่งผลให้การจราจรติดขัด และกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงจราจร และจัดเจ้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร รวมทั้งจัดพื้นที่สำหรับเก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน และจัดพื้นที่สำหรับจอดเครื่องจักร และวางกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น ซึ่งจะไม่กีดขวางทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ

ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง เนื่องจากป้ายเตือน สัญญาณจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอและบางแห่งชำรุดเสียหาย ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้ง Concrete Barrier และวางกรวยแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในกลางวันและกลางคืน

การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง เนื่องจากมีกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลให้สถานประกอบการ เจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง) มีลูกค้าลดลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ลดลงเช่นกัน ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะสั้นๆ ในช่วงระหว่างที่มีการปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้างระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า และก่อสร้างผิวจราจร อย่างไรก็ตามในระยะที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีมาตรการชดเชยโดยการประชาสัมพันธ์ให้คนงานก่อสร้างไปอุดหนุนสถานประกอบการดังกล่าว ปัจจุบันไม่มีการปิดช่องจราจรบริเวณเจ๊ปูโภชนาการ (ร้านขายอาหารตามสั่ง)

สำหรับข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มเป้าหมายทั้ง 4 กลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มสถานประกอบการ และกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.2.8-29 ถึง ตารางที่ 4.2.8-30**

ตารางที่ 4.2.8-29
สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 1

ข้อห่วงกังวล	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ / ประเด็นปัญหา	การดำเนินการปัจจุบัน
1. ปัญหาฝุ่นละออง	- ผู้นำชุมชน (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย) - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 50-500 เมตร (หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง และหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้)	- ควรเพิ่มจำนวนการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น - ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการฉีดพรมน้ำ 3 ครั้ง/วัน รวมทั้งได้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง

ตารางที่ 4.2.8-29
สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 1

ข้อห่วงกังวล	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ / ประเด็นปัญหา	การดำเนินการปัจจุบัน
2. ความไม่สะดวกในการเดินทาง	- ผู้นำชุมชน (นายก อบต.โพแตง) - พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม (วัดโบสถ์) - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 50-500 เมตร (หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง และหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้)	- กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออกของวัด ชุมชน และสถานประกอบการ - กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางของประชาชนลดลง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการใช้ Concrete Barrier และวางกรวย เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง และยังไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากโครงการ
	- สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร	- กังวลเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะเรือที่ลอดใต้สะพานอาจได้รับผลกระทบทำให้สัญจรได้ลำบาก	กรมทางหลวงมีการประสานกรมเจ้าท่า และผู้นำชุมชน แจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงาน เพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่ผู้สัญจรไป-มา รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างที่มีการก่อสร้าง ได้แก่ การวางทุ่นกันแนว และบอกทิศทาง พร้อมสัญญาณไฟ ทาสีบนตอม่อสะพานแสดงความสูงช่องลอด ติดตั้ง Fender ยางโดยรอบฐานตอม่อสะพาน ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรทางน้ำ และจอดเรือชิดริมตลิ่ง
3. ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.เชียงรากน้อย และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย) - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 50-500 เมตร (หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง)	- ควรเพิ่มป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอต่อการมองเห็น	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้ง Concrete Barrier ป้ายจราจร ป้ายเตือนต่างๆ และไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน อย่างเพียงพอ

ตารางที่ 4.2.8-30
สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 2

ข้อห่วงกังวล	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ / ประเด็นปัญหา	การดำเนินการปัจจุบัน
1. ปัญหาฝุ่นละออง	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.บางกระบือ และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านเชียงรากน้อย) - พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม (วัดท้ายเกาะ (เวียงจาม)) - สถานประกอบการในระยะ 0-50 เมตร - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร - ครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง) - ครัวเรือนในระยะ 50-500 เมตร (หมู่ที่ 3 บ้านต้นสะตือ และหมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง)	- ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง - ควรฉีดพรมน้ำให้สม่ำเสมอ - ล้างทำความสะอาดถนน	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 4 ครั้ง/วัน อย่างสม่ำเสมอ ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และติดตั้งแผ่นกั้นฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ด้านของรถบรรทุกขนส่ง รวมทั้งมีการล้างผิวจราจรดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดผิวจราจร เป็นประจำทุกวัน และบรรทุกมวลดินให้มีความสูงต่ำกว่าขอบของกระบะไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร
2. ความไม่สะดวกในการเดินทาง	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.ท้ายเกาะ และผู้แทน อบต.เชียงรากน้อย) - สถานประกอบการในระยะ 0-50 เมตร - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร	- การจัดการจราจร และช่องทางเบี่ยงคับแคบ ทำให้การสัญจรจราจรติดขัด - กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้การจราจรติดขัด และสัญจรลำบาก	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้บางช่วงต้องมีการปิดเบี่ยง ส่งผลให้ช่องจราจรแคบลง อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายป้ายประชาสัมพันธ์และเส้นทางเลี่ยง และจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจร รวมทั้งประสานหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันวางแผนการจัดจราจร
	- สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร	- กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็น จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบการวางกองวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร กีดขวางทางเข้า-ออก

ตารางที่ 4.2.8-30
สรุปข้อคิดเห็น / ข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมาย จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ข้อห่วงกังวล	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ / ประเด็นปัญหา	การดำเนินการปัจจุบัน
3. ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.บางกระบือ ผู้แทน อบต.เชียงรากน้อย ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านโพธิ์แตงใต้)	- ป้ายเตือน ไฟสัญญาณจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างเวลากลางคืน มีความสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier บริเวณที่ไม่มีชุมชน และบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงชุมชน เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ
	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.เชียงรากน้อย) - สถานประกอบการในระยะ 50-500 เมตร	- กิจกรรมการก่อสร้างทำให้ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางของประชาชนลดลง	
	- ผู้นำชุมชน (ผู้แทน อบต.บางกระบือ)	- ควรมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณธง เมื่อมีรถยนต์ผ่านเข้า-ออก สถานที่ก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
4. การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	- สถานประกอบการในระยะ 0-50 เมตร เมตร	- กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้สถานประกอบการมีลูกค้าน้อยลง	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างตามแผนที่วางไว้ เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน และกำหนดมาตรการชดเชยโดยการประชาสัมพันธ์ ให้คนงานก่อสร้างไปอุดหนุนสถานประกอบการ

เมื่อพิจารณาสถานะกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวแล้วเสร็จ โดยยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การปูผิวจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 ซึ่งการติดตามตรวจสอบ*เศรษฐกิจและสังคม*ในระยะถัดไป จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ ซึ่งติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม จากการสอบถามประชาชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เมื่อพิจารณาผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการ ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า การพัฒนาแนวเส้นทางโครงการทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่ายซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาด้านต่างๆ ซึ่งเป็นผลกระทบระยะยาวและมีผลต่อเนื่องในด้านการประกอบอาชีพและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ ดังนั้น จึงควรติดตามตรวจสอบ*เศรษฐกิจและสังคม*ในระยะดำเนินการเป็นเวลา 2 ปี ต่อเนื่อง ตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด

บทที่ 5
สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

บทที่ 5
สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา)*** มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2567 และจะสิ้นสุดการดำเนินการในวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2569 เมื่อพิจารณาสถานะของการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ พบว่า กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้าง ที่ กม.73+800 ถึง กม.75+700 ระยะทางรวม 1.9 กิโลเมตร โดยมีกำหนดระยะเวลาตามสัญญาก่อสร้างซึ่งจะสิ้นสุดในวันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2570 ดังนั้น การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้จึงเป็นผลการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างโครงการ

จากการทบทวนรายละเอียดโครงการ การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และผลการทบทวนการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลการดำเนินงานในระยะที่ผ่านมา (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2569) ได้ดังนี้

5.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) ***โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง*** ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ มีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป ส่วนใหญ่ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ส่วนการปฏิบัติตามมาตรการ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ สามารถสรุปได้ดังนี้

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	มาตรการทั่วไป	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	5	146
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	14
ไม่ได้ปฏิบัติ	-	1
ไม่สามารถประเมินผลได้	1	24
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-
รวม	**7**	**185**
	192	

อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บางมาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ หรือมีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีมาตรการทดแทนอื่นๆ ซึ่งสามารถลดผลกระทบได้เช่นเดียวกัน

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน สำหรับแผนปฏิบัติการ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน และไม่ปฏิบัติ สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 5.1-1** และ**ตารางที่ 5.1-2**

ตารางที่ 5.1-1
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
1. น้ำผิวดิน	1. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กำหนดให้มี sheet pile ในแหล่งน้ำล้อมรอบพื้นที่ในการก่อสร้างฐานรากและจัดให้มีม่านดักตะกอนก่อนดำเนินการตอกเสาเข็มและก่อสร้างฐานราก ป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนบริเวณตอม่อ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้วิธีการกดปลอกเหล็ก (Casing) เพื่อเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แทนการติดตั้ง sheet pile	- การวางปลอกเหล็ก (Casing) ในแม่น้ำเจ้าพระยาช่วยป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มได้ และเมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ (1) ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร (2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (3) หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะฐานรากแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าความขุ่นระหว่าง 6.1-6.6 NTU และปริมาณของแข็งทั้งหมดระหว่าง 222-226 มก./ล. ตามลำดับซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน - กิจกรรมขุดเจาะฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568
2. อากาศและบรรยากาศ	1. รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีผ้าใบคลุมส่วนกระบะบรรทุกวัสดุอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการตกหล่นของเศษวัสดุที่บรรทุกนั้น	- มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง - เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทาง 1-2 กิโลเมตร	- มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน
3. เสียง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำแพงกันเสียงในช่วงก่อสร้างเลือกใช้เหล็ก (steel),24 ga ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง โดยมีความสูง 2.5 เมตร บริเวณหมู่ 1 บ้านท้ายดง ยาว 324 เมตร หมู่ 3 บ้านต้นสะตือและวัดกร่าง ยาว 695 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเมื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้ว จะส่งผลให้ระดับเสียงจากกิจกรรมก่อสร้างลดลงและไม่เกินค่ามาตรฐาน ทั้งนี้ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงจะต้องเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า-ออกเพื่อให้ประชาชนยังสามารถเข้า-ออกได้ตามเดิม และจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบให้ติดตั้งบริเวณหน้าบ้านได้	- ในระยะที่ผ่านมา มีการติดตั้ง Metal Sheet บน Concrete Barrier ความสูงรวม 2.5 เมตร ตามบริเวณที่มาตรการกำหนด - ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างได้รื้อถอน Metal Sheet ออก ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 - เนื่องจากการติดตั้ง Metal Sheet ดังกล่าวทำให้กีดขวางการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน	- เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดกร่าง และหมู่ 1 บ้านท้ายดง ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ การตอกเสาเข็มเชิงลาดสะพานและก่อสร้างระบบระบายน้ำจุดกลับรถใต้สะพาน พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว

ตารางที่ 5.1-1
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
4. ระบบนิเวศ	1. ในช่วงก่อนเริ่มการตัดฟันแผ้วถางพื้นที่เพื่อนำไม้ออกจากเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานแจ้งให้ศูนย์ป่าไม้ปทุมธานีและศูนย์ป่าไม้พระนครศรีอยุธยาให้ทราบถึงการทำไม้และเคลื่อนย้ายไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 18 ชนิด รวม 97 ต้น อาทิ ราชพฤกษ์ สะเดา ทองอุไร และทรงบาดาล เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป	- โครงการฯ ได้ประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งไปยังศูนย์ป่าไม้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางแล้วเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567
5. พืชในระบบนิเวศ	1. ในช่วงก่อนเริ่มการตัดฟันแผ้วทางพื้นที่เพื่อนำไม้ออกเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานแจ้งให้ศูนย์ป่าไม้ปทุมธานีทราบถึงการทำไม้และเคลื่อนย้ายไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 18 ชนิด รวม 97 ต้น อาทิ ราชพฤกษ์ สะเดา ทองอุไร และทรงบาดาล เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป	- โครงการฯ ได้ประสานงานให้แขวงทางหลวงปทุมธานี แจ้งไปยังศูนย์ป่าไม้ทราบถึงการทำไม้ในเขตทางแล้วเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2567
6. การคมนาคมขนส่ง	1. การขนส่งอุปกรณ์ต่างๆ โดยเฉพาะอิฐ หิน ปูน ทราย ต้องจัดให้มีผ้าใบคลุมมิดชิดเพื่อป้องกันวัสดุร่วงหล่นและฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองกรณีที่มีการร่วงหล่นของเศษหินและดินจากการขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง โดยรอบให้ดำเนินการเก็บกวาดให้สะอาดเรียบร้อย และระบุเบอร์โทรศัพท์/LINE ID ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ชัดเจนในกรณีมีเศษวัสดุตกหล่นบนถนน สามารถติดต่อกับผู้รับเหมาโดยตรงให้เข้าแก้ไขปัญหาได้ทันที	- มีการติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับเหมา บริเวณกระจกหน้ารถ ประตูรถ หรือกระบะท้ายรถบรรทุก - มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง - เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทาง 1-2 กิโลเมตร	- มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน
7. การสาธารณสุข	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมการขนส่ง/ขนย้ายให้มีการปิดคลุมส่วนบรรทุกที่มิดชิดเพื่อป้องกันไม่ให้มีวัสดุร่วงหล่นตามถนน อันเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้	- มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่เก็บกอง - ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง - เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ	- มีการล้างทำความสะอาดผิวจราจรเป็นประจำทุกวันในช่วงหลังเสร็จกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน

ตารางที่ 5.1-2
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ไม่ปฏิบัติ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
1. สุนทรีภาพ	1. ปลูกต้นไม้ ต้นทรงบาดาล ความสูง 1.50 เมตร ระยะห่างระหว่างต้น 5.00 เมตร โดยปลูกซ้ายทาง-ขวาทาง บริเวณ กม.70+040-กม.74+804, บริเวณ กม.74+804-กม.75+130 และ กม.75+130-กม.75+700 รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,088 ต้น	- ไม่มีการปลูกต้นทรงบาดาล ตามที่มาตรการกำหนด - ตำแหน่งที่มาตรการกำหนด คือบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางเท้าและระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการฯ จึงไม่มีพื้นที่เหลือเพียงพอต่อการปลูกต้นทรงบาดาล	-

5.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพ ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการที่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วนหรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

1) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลของมาตรการฯ

มาตรการที่มีประสิทธิผล	150	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล	16	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	26	มาตรการ
รวม	**192**	**มาตรการ**

- ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของมาตรการฯ

มาตรการที่มีประสิทธิภาพ	150	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	42	มาตรการ
รวม	**192**	**มาตรการ**

2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการฯ

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิผล	11	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิผล	2	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	-	รายการ
รวม	**13**	**รายการ**

- ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการฯ

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ	11	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	2	รายการ
รวม	**13**	**รายการ**

5.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ซึ่งมิใช่น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝน วันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ.2567 และวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า - บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 - บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
		ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้ง วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า - บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 - บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งด้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงตามสภาพธรรมชาติ	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้ง วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า - บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 - บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
2. คุณภาพอากาศ	- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 - TSP ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. - PM_{10} ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 - CO (1 hr) ไม่เกิน 30 ppm - มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 - NO_2 (1 hr) ไม่เกิน 0.17 ppm - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2569 - TSP ไม่เกิน 0.20 มก./ลบ.ม. - PM_{10} ไม่เกิน 0.10 มก./ลบ.ม. - CO (1 hr) ไม่เกิน 30 ppm - NO_2 (1 hr) ไม่เกิน 0.12 ppm	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567, ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567,ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
3. ระดับเสียง	ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) - L_{eq} 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A) - L_{max} ไม่เกิน 115 dB(A)	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณ หมู่ที่ 1 บ้านท้ายดง (กม.74+218) และบริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ.2567, ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567,ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	-	-
4. ความสั่นสะเทือน	- มาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard - มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณวัดกร่าง (กม.74+472) ระหว่างวันที่ 5-9 กรกฎาคม พ.ศ. 2567, ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2567, ระหว่างวันที่ 16-20 กรกฎาคม พ.ศ.2568 และระหว่างวันที่ 8-12 มกราคม พ.ศ.2569 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 3) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553	-	-
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 : มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง) ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 : มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง) ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0 : มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (ฤดูฝน), วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (ฤดูแล้ง), วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน) และวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง) พบว่า บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน และ บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน 500 เมตร มีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลาง ซึ่งมีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เป็นปกติตามช่วงเวลา	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
6. คมนาคมขนส่ง	ประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินดังนี้ **ระดับการบริการ A** = สภาพที่กระแสจราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง **ระดับการบริการ B** = สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง **ระดับการบริการ C** = สภาพการจราจรแบบคงที่และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย **ระดับการบริการ D** = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น **ระดับการบริการ E** = สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง **ระดับการบริการ F** = สภาพการจราจรที่ติดขัด	**ปริมาณจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ :** ในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณจราจร 79,570 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา 2,704 คัน/วัน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยสภาพการจราจรในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีสภาพการจราจรแบบคงที่ไม่ติดขัด แต่พบว่าการจราจรเริ่มชะลอตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยประเมินระดับการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการอยู่ที่ ระดับการบริการ B **จำนวนการขนส่งวัสดุ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ :** พบว่ามีจำนวนการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2566 (ก.ย.-ธ.ค. 66) จำนวน 85 เที่ยว และใน ปี พ.ศ.2567 จำนวน 1,137 เที่ยว หรือประมาณ 100 เที่ยว/เดือน ส่วนใน ปี พ.ศ.2568 จำนวน 4,803 เที่ยว หรือประมาณ 400 เที่ยว/เดือน ซึ่งไม่ส่งผลให้ความคล่องตัวของถนนโครงข่ายเดิมเปลี่ยนไปจากสภาพเดิม **สถิติอุบัติเหตุ (ทางบกและทางน้ำ) :** ไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการก่อสร้าง ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้างโครงการฯ ปี พ.ศ.2566 (ก.ย.-ธ.ค.66) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนในปี พ.ศ.2567 พบการเกิดอุบัติเหตุทางบกในโครงการ จำนวน 11 ครั้ง และ ในปี พ.ศ. 2568 เกิดอุบัติเหตุขึ้นจำนวน 16 ครั้ง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้มีมูลเหตุจากกิจกรรมก่อสร้าง สำหรับปี พ.ศ.2569 (ม.ค.-มิ.ย.) ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
6. คมนาคมขนส่ง (ต่อ)		ส่วนบริเวณจุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณ กม.73+900 ถึง กม.73+950 ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 3902 (ทิศทางมุ่งหน้าบางบัวทอง) ซึ่งเป็นทางออกจากทางหลวงหมายเลข 9 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3902 พบว่า มีอุบัติเหตุชนท้ายจากรถที่ชะลอตัว ใน ปี พ.ศ.2567 จำนวน 7 ครั้ง และปี พ.ศ.2568 พบ จำนวน 11 ครั้ง โดยปัจจุบันได้มีการขยับตำแหน่งทางออกให้ห่างจากบริเวณคอสะพานซึ่งมีทัศนวิสัยในการมองเห็นได้ดีกว่าเดิมตั้งแต่ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งหลังจากเปลี่ยนตำแหน่งยังไม่พบอุบัติเหตุ **การตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหาย :** ทางหลวงหมายเลข 9 ช่วงที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการและบริเวณถนนทางเชื่อมในโครงการ อยู่ในสภาพดี ไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง **การจัดการจราจรทางบก :** มีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างโดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจรและได้ดำเนินการติดตั้ง Concrete Barrier แบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไว้อย่างชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีสภาพการจราจรแบบคงที่ไม่ติดขัด แต่พบว่าการจราจรมีการชะลอตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน **การจัดการจราจรทางน้ำ :** มีการแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง และปฏิบัติตามมาตรการฯ และเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำของกรมเจ้าท่า ซึ่งจากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด		

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
7. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง	- กิจกรรมการก่อสร้างระบบระบายน้ำในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ รวมทั้งไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง และไม่เกิดการตื้นเขินในแหล่งน้ำ รวมทั้งไม่พบการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ ในแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน ได้แก่ คลองยายหอม คลองชลประทาน และแม่น้ำเจ้าพระยา - มีเศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยมและท่อลอดกลม แต่อาคารระบายน้ำดังกล่าวยังสามารถรองรับการระบายน้ำได้ดี - ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง	-	-
8. เศรษฐกิจและสังคม	- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของคนในชุมชน	- กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่พบการกีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชน	-	-
	- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน	- การก่อสร้างของโครงการทำให้มีแรงงานเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้น จากการสอบถามกลุ่มสถานประกอบการ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

1) ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.1) ทรัพยากรดิน

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : เนื่องจากในการก่อสร้างมีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนท์ ในการพยุงหลุมเจาะเสาเข็มแบบเหลี่ยม ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ แทนการใช้สารละลายโพลิเมอร์ จึงจำเป็นต้องมีการจัดการอย่างเหมาะสมเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อคุณภาพดิน คุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ตาม “***แผนการจัดการดินปนสารละลายเบนโทไนท์ ของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว***” ดังนี้

1.1.1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีการขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับ

(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างฐานรากโครงสร้างทางยกระดับให้ชัดเจน

(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายเบนโทไนท์ที่เหมาะสมกับการใช้งาน ไม่เกิน 2,000 ลบ.ม. ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน สามารถเพิ่มปริมาณได้ตามความเหมาะสม กรณีที่ต้องเพิ่มปริมาณมากกว่า 2,000 ลบ.ม. ต้องบันทึกปริมาณที่ใช้จริงไว้ด้วย เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายเบนโทไนท์ในพื้นที่มากเกินความจำเป็น

(3) กรณีที่มีสารละลายเบนโทไนท์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสูบกลับเข้าไปในถังเก็บสารละลายที่มีฝาปิดมิดชิด และนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นที่เหลือต่อไป

(4) สำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสารละลายเบนโทไนท์ ต้องแต่งกายมิดชิดและสวมใส่ถุงมือยาง เพื่อป้องกันการสัมผัสโดยตรง

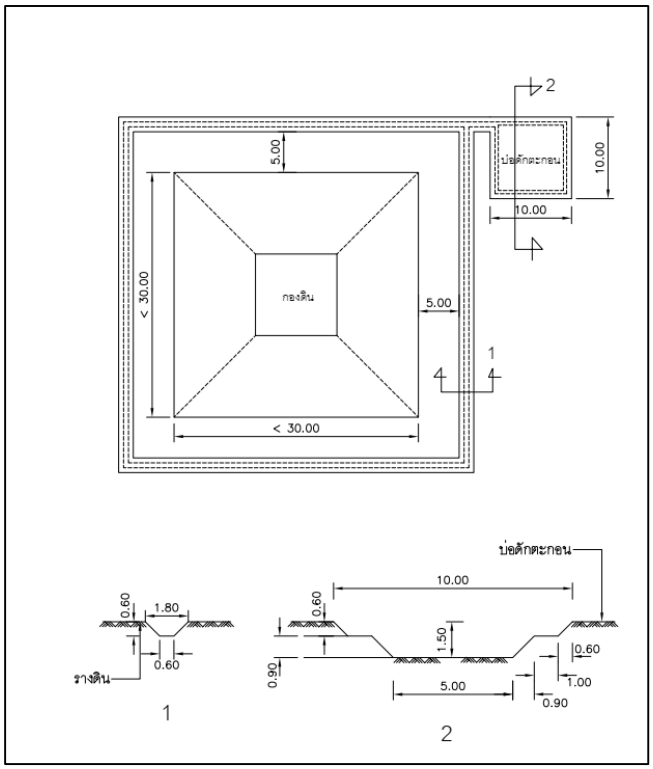
(5) จัดให้มีรถบรรทุกมารับดินที่ขุดออกเป็นประจำทุกวัน และมีผ้าใบปิดคลุมเพื่อป้องกันการตกหล่น และให้ขนส่งไปไว้ยังพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง โดยไม่มีการเก็บกองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่จอดรถบรรทุกรับเศษมวลดินค้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง

1.1.2) บริเวณพื้นที่เก็บกองดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์

(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแยกพื้นที่กองดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ออกจากดินที่ไม่ปนสารละลายเบนโทไนท์

(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาพื้นที่เก็บกองดินปนสารละลายเบนโทไนท์ โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 100 เมตร และอยู่ห่างจากบ่อน้ำดื่มของประชาชนไม่น้อยกว่า 700 เมตร รวมทั้งต้องไม่อยู่ในพื้นที่ที่น้ำท่วมถึง และไม่กีดขวางการไหลของน้ำ

(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรางระบายน้ำชั่วคราว ขนาดไม่น้อยกว่า 0.6 x 0.6 เมตร โดยรอบพื้นที่กองดินปนสารละลายเบนโนท์ และมีบ่อดักตะกอนขนาด 10 x 10 เมตร และนำน้ำดังกล่าวไปใช้ในการฉีดพรมพื้นที่กองดินปนสารละลายเบนโทไนท์ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง (ดัง**รูปที่ 5.2-1**)



รูปที่ 5.2-1 ตัวอย่างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนดินชั่วคราว บริเวณพื้นที่กองดินปนเบนโทไนท์

1.1.3) กรณีที่นำดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ไปใช้ในการปรับถมพื้นที่

(1) พื้นที่ปรับถมดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติมากกว่า 100 เมตร และอยู่ห่างจากบ่อน้ำดื่มของประชาชนไม่น้อยกว่า 700 เมตร

(2) พื้นที่ปรับถมดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ ต้องไม่ใช่พื้นที่อนุรักษ์ (พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวน หรือ พื้นที่ป่าชายเลน) / พื้นที่การเกษตร / พื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ รวมทั้งไม่นำไปถมทะเล

(3) กรณีที่มีขนาดพื้นที่ถมดินมากกว่า 2,000 ตารางเมตร (1 ไร่ 1 งาน) และมีความสูงกว่าระดับที่ดินข้างเคียงตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป ต้องดำเนินการขออนุญาตถมดิน จากหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ.2543

(4) กรณีที่นำดินไปถมในพื้นที่เอกชน ต้องได้มีเอกสารหลักฐานการได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่

1.1.4) กรณีที่ส่งไปกำจัดหน่วยงานภายนอก

(1) การกำจัดดินปนสารละลายเบนโทไนท์ ให้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ในเอกสารความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet : MSDS) ของสารเบนโทไนท์

(2) พิจารณาคัดเลือกบริษัท/หน่วยงานรับกำจัด ที่ได้รับใบอนุญาตจัดการขยะมูลฝอยอันตรายจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อนำดินปนสารละลายเบนโทไนท์ไปกำจัดด้วยวิธีการฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาล (Sanitary Landfill) โดยนำดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ มาเทกองในพื้นที่ซึ่งจัดเตรียมไว้ และใช้เครื่องจักรกลเกลี่ยและบดอัดให้ยุบตัวลง แล้วใช้ดินกลบทับและบดอัดให้แน่นอีกครั้ง ทั้งนี้ พื้นที่ที่จะใช้ในการฝังกลบจะต้องมีการสำรวจตรวจสอบแล้วว่าเหมาะสม กล่าวคือ เป็นพื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือเป็นพื้นที่ด้อยคุณค่าทางการเกษตร และไม่เป็นที่ลุ่มน้ำท่วมขัง เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ การออกแบบก่อสร้างและการจัดการสถานที่กำจัดด้วยการฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ของกรมควบคุมมลพิษ

(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขอรับใบกำกับการขนส่งของเสียอันตรายจากบริษัท/หน่วยงานรับกำจัดไว้เป็นหลักฐาน

(4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขอรับรายงานการจัดการดินปนเปื้อนจากบริษัท / หน่วยงานรับกำจัด

จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ได้ดำเนินการขุดเจาะฐานรากตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และตอม่อเชิงลาดสะพานแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งในระยะที่ผ่านมาโครงการฯ ได้ปฏิบัติตาม “***แผนการจัดการดินปนสารละลายเบนโทไนท์ ของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว***” มีรายละเอียดดังนี้

1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีการขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับ : (**ภาพที่ 5.2-1**)

1.1) ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ติดตั้งกรวย และ Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างฐานรากโครงสร้างทางยกระดับ

1.2) ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดปริมาณสำรองสารละลายเบนโทไนท์ภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 400 ลบ.ม. ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้งานในแต่ละวัน

1.3) เมื่อมีสารละลายเบนโทไนท์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้สูบกลับเข้าไปในถังเก็บสารละลายที่มีฝาปิดมิดชิด และนำมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นที่เหลือต่อไป รวมทั้งตรวจสอบถังเก็บสารละลายที่ติดตั้งไว้ทั้งบริเวณบนบกและบนเรือ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลลงสู่ดินและแหล่งน้ำ

1.4) คนงานที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสารละลายเบนโทไนท์ ได้แต่งกายมิดชิด โดยสวมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละออง และสวมใส่ถุงมือยาง เพื่อป้องกันการสัมผัสกับสารละลายเบนโทไนท์

1.5) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนบก ผู้รับเหมาจัดให้มีรถบรรทุกมารับดินที่ขุดออก ส่วนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในแหล่งน้ำ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเรือบรรทุกมารับดินที่ขุดออก และขนส่งไปไว้ยังพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยไม่มีการเก็บกองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบดินจากการขนย้ายการตกหล่นระหว่างการขนส่ง

2) บริเวณพื้นที่เก็บกองดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ : ผู้รับเหมาก่อสร้างได้แยกพื้นที่กองดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ออกจากดินที่ไม่ปนสารละลายเบนโทไนท์ และได้นำดินที่ขุดออกจากงานขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพานไปเก็บกองไว้ชั่วคราวภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้างซึ่งเป็นพื้นที่ของผู้รับเหมา ซึ่งไม่ใช้พื้นที่อนุรักษ์ โดยอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 600 เมตร และคลองเชียงรากน้อย 180 เมตร (**ภาพที่ 5.2-2**)

สำหรับดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ โครงการจะนำไปปรับถมบริเวณเชิงลาดสะพาน และทางเท้าในพื้นที่เขตทาง ซึ่งอยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 150 เมตร โดยที่ไม่มีการนำดินที่ปนสารละลายเบนโทไนท์ไปปรับถมนอกพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ



กรวย แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง



ถังเก็บสารละลายเบนโทไนท์



คนงานที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสารละลายเบนโทไนท์



เรือบรรทุกมารับดินที่ขุดออก

ภาพที่ 5.2-1 การจัดการดินปนสารละลายเบนโทไนท์ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง





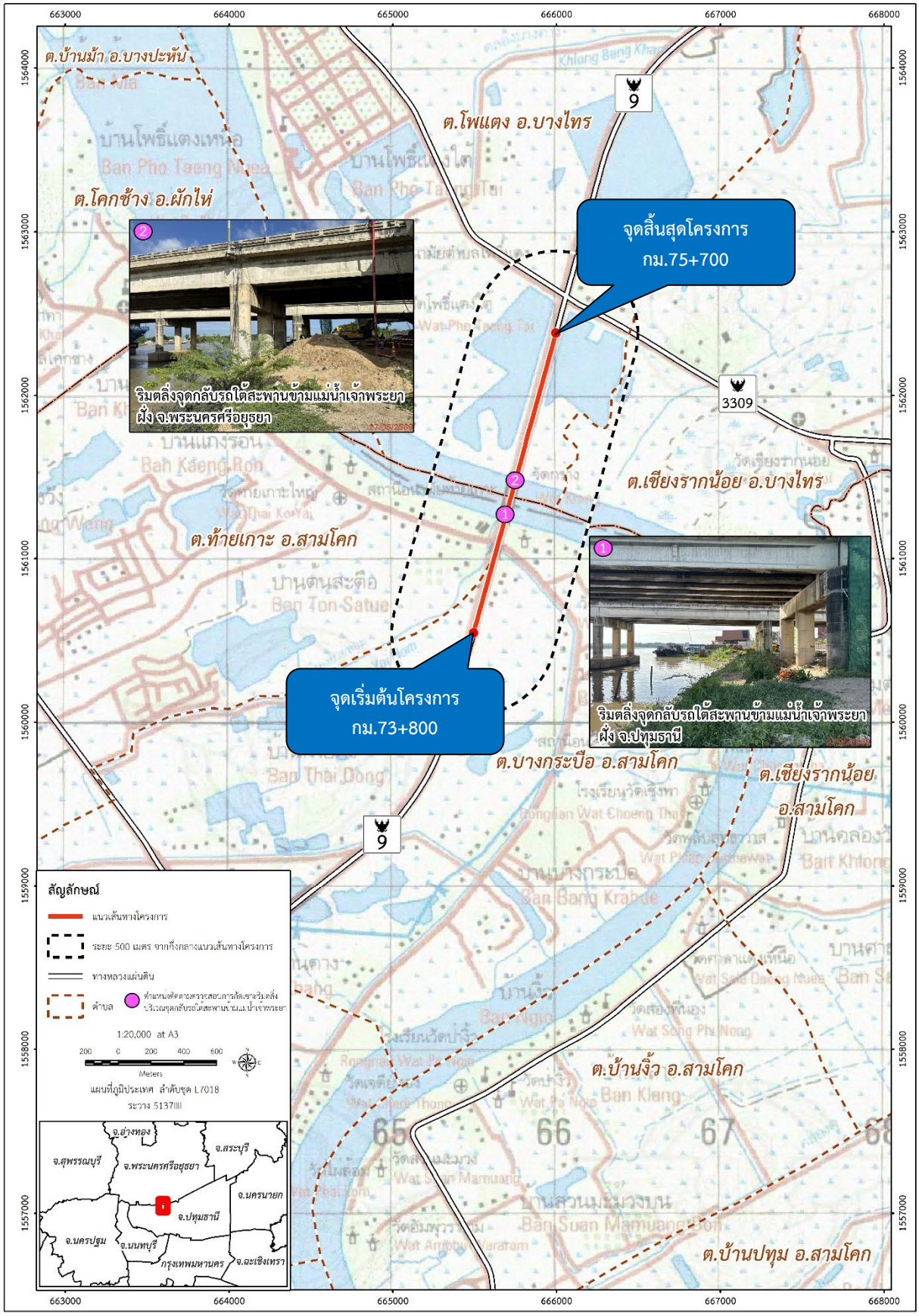
ภาพที่ 5.2-2 พื้นที่กองดินชั่วคราวบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง

2) ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจาก***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ*** ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งเป็นผลมาจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่ก่อสร้าง *โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว-บางปะอิน* ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ.2569 เพื่อก่อสร้าง โดยการก่อสร้าง*โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ* ดังกล่าว มีความจำเป็นต้องรื้อถอนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม เพื่อก่อสร้างสะพานใหม่บนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งอาจมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการก่อสร้าง หาก***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ*** ดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection ตามที่กำหนดไว้ อาจจำเป็นต้องรื้อถอนออกเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ใน*โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ* ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน และเป็นการบริหารงบประมาณอย่างเหมาะสม กรมทางหลวงจึงได้พิจารณาชะลอการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ใน***โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ*** ไปก่อสร้างรวมกับ*โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9ฯ* ดังกล่าว และจากการทบทวนผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีผลกระทบด้านการกัดเซาะริมตลิ่งอยู่ในระดับต่ำ จึงจำเป็นต้องติดตามตรวจสอบการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง ปีละ 2 ครั้ง โดยการสำรวจภาคสนามด้วยวิธีการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์จนกว่าจะดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection แล้วเสร็จ (**รูปที่ 5.2-2**) โดยหากพบว่าเกิดการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องเร่งดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไป

เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบุให้มีการติดตามตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ส่วนในช่วงเปิดดำเนินการโครงการ ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ หลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกปีที่ 5, 10, 15 และ 20 เมื่อพิจารณาจากสถานะของกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการยังไม่แล้วเสร็จ โดยยังคงเหลือกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การก่อสร้าง Stair Tower และงานติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนมกราคม พ.ศ.2570 และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องติดตามตรวจสอบฯ ในช่วงเปิดดำเนินการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ โครงการฯ ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีความจำเป็นต้องติดตามตรวจสอบการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง อย่างต่อเนื่องต่อไป โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.2-1**



รูปที่ 5.2-2 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบการกัดเซาะริมตลิ่ง

ตารางที่ 5.2-1
สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ทรัพยากรดิน* ระยะก่อสร้าง ▪ การกัดเซาะบริเวณริมตลิ่ง	2	-	2 ครั้ง/ปี	▪ ดำเนินการติดตามตรวจสอบต่อเนื่องจนกว่ากิจกรรมการก่อสร้าง Concrete Slope Protection บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะแล้วเสร็จ	▪ จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 2 ฝั่ง
2. คุณภาพอากาศ ระยะดำเนินการ ▪ TSP ▪ PM_{10} ▪ NO_2 ▪ CO ▪ THC ▪ ความเร็วและทิศทางลม	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	▪ ฤดูแล้ง ▪ ฤดูฝน ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30	▪ วัดกว่าง
3. เสียง ระยะดำเนินการ ▪ L_{eq} 24 hr ▪ L_{dn} ▪ L_{max} ▪ L_{90}	2	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	▪ ฤดูแล้ง ▪ ฤดูฝน ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30	▪ วัดกว่าง ▪ หมู่ 1 บ้านท้ายดง
4. เศรษฐกิจ-สังคม ระยะดำเนินการ ▪ การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนและหลังมีโครงการ ▪ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ ▪ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ▪ ความคิดเห็นต่อโครงการ	-	-	1 ครั้ง/ปี	ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30	▪ กลุ่มครัวเรือน ▪ กลุ่มผู้นำชุมชน ▪ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ▪ สถานประกอบการ

หมายเหตุ : - หมายถึง ตามมาตรฐานเทคนิคและวิธีการตรวจวัดที่มีความเหมาะสม
* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต)

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการนี้ พบว่า มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ดังนี้

1) คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ : การพิจารณามาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้าง ในลำน้ำ เนื่องจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นลำน้ำขนาดใหญ่ ควรพิจารณาดังนี้

1.1) กรณีแหล่งน้ำขนาดเล็กที่มีความกว้างไม่เกิน 15 เมตร และมีความลึกไม่มาก แนะนำให้ใช้ Sheet pile ล้อมรอบตอม่อ/เสาตอม่อที่กำลังก่อสร้าง หรือใช้วิธีการก่อสร้างแบบเบี่ยงทางน้ำชั่วคราวและถมดินเพื่อนำเครื่องจักรเข้าไปตอกเสาเข็มแทนการติดตั้ง Sheet Pile ได้

1.2) กรณีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ที่ระดับน้ำลึกมาก แนะนำให้ใช้วิธีการก่อสร้างเสาเข็มแบบกดเพื่อลดการฟุ้งกระจายของดินตะกอนใช้ Silt Curtain ล้อมรอบบริเวณก่อสร้างเสาตอม่อสะพานในลำน้ำ

สำหรับโครงการนี้ ได้ติดตั้ง Silt Curtain ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างในลำน้ำ พบว่า บริเวณก่อนและหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง 500 เมตร และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน มีค่าความขุ่น และปริมาณของแข็งทั้งหมด ใกล้เคียงกัน จึงสรุปได้ว่ามาตรการฯ ที่ให้ติดตั้ง Silt Curtain ในแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ที่ระดับน้ำลึกมาก มีความเหมาะสมและสามารถช่วยป้องกันผลกระทบด้านความขุ่น และตะกอนในลำน้ำ ขณะมีกิจกรรมก่อสร้างฐานรากในแม่น้ำได้

สำหรับวิธีการศึกษา กรณีที่แนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ควรกำหนดตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง 3 บริเวณ ได้แก่ บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน บริเวณพื้นที่สะพาน และบริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างสะพาน โดยกำหนดให้บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านพื้นที่สะพานเป็นคุณภาพน้ำอ้างอิงที่ยังไม่ได้รับการปนเปื้อน บริเวณพื้นที่สะพาน คือ แหล่งกำเนิดมลพิษในสภาพพื้นฐาน และบริเวณท้ายน้ำหลังผ่านพื้นที่สะพาน คือ พื้นที่รองรับผลกระทบที่เกิดจากแหล่งกำเนิด ซึ่งค่าที่ได้จากการตรวจวัดจะสามารถวิเคราะห์ได้แหล่งกำเนิดมลพิษพื้นฐานก่อนการก่อสร้างโครงการมีลักษณะอย่างไร ก่อให้เกิดผลกระทบในลักษณะใด เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดระหว่างก่อสร้าง และหลังดำเนินการก่อสร้างโครงการ

2) คุณภาพอากาศ : การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ควรกำหนดช่วงฤดูกาลในการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เป็นช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (เดือนพฤศจิกายน-เดือนมกราคม) และช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (เดือนมิถุนายน-เดือนสิงหาคม) เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่

3) การจัดจราจรทางน้ำ : สำหรับโครงการได้จัดให้มีแผนการจัดจราจรทางน้ำระหว่างก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนี้ (**รูปที่ 5.2-3** และ***ภาพที่ 5.2-3***)

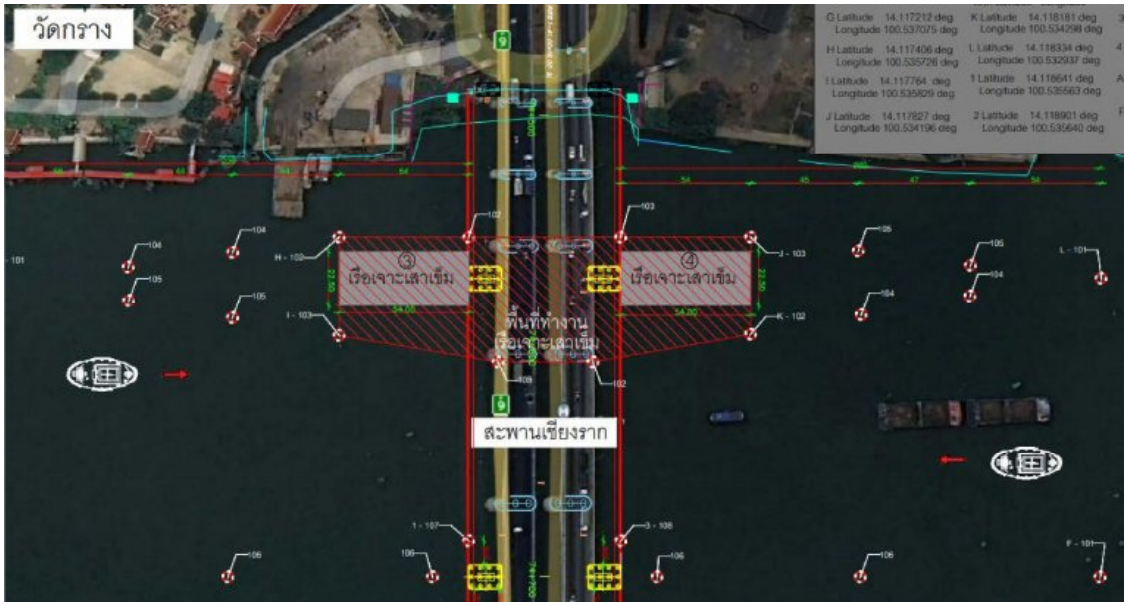
- ทำการวางทุ่นกันแนว ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.60 เมตร ความยาว 1.20 เมตร สีส้ม วัสดุผลิตจาก Polyethylene (PE) ยึดโยงกันเป็นสายมีระยะห่างของทุ่น 4.00 เมตร การยึดโยงทุ่นจะใช้วิธีการทิ้งสมอหรือแท่งคอนกรีต ขนาดความกว้าง 1 เมตร ความยาว 1 เมตร ความสูง 1 เมตร ใต้ท้องน้ำและยึดโยงด้วยโว่เหล็กชุบสังกะสีขนาด 16 มิลลิเมตร ให้มีความยาวถึงผิวน้ำ

- ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ส่องบริเวณเสาตอม่อสะพานและคานสะพานเพื่อให้เรือที่สัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยามองเห็นชัดเจน

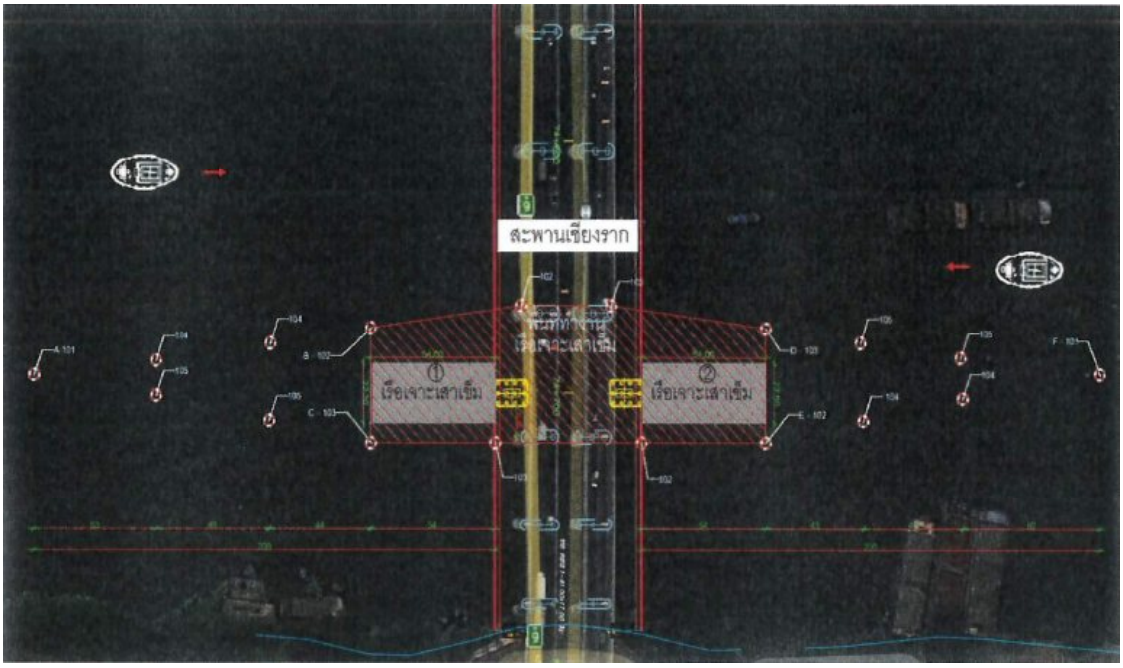
- ดำเนินการติดตั้ง Fender ยาง โดยรอบฐานตอม่อสะพานทุกฐานราก

- ดำเนินการทำเครื่องหมายบนสิ่งกีดขวาง ได้แก่ การทาสี (Marking) บนตอม่อสะพาน และติดตั้งเครื่องหมายแสดงความสูงของช่องลอดจากระดับน้ำถึงท้องน้ำคานสะพาน

จากการตรวจสอบ พบว่า การจราจรทางน้ำที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการมีความคล่องตัวดี และไม่พบอุบัติเหตุทางน้ำตั้งแต่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง ดังนั้น จึงควรแนะนำแผนการจัดการจราจรทางน้ำของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำไปประยุกต์ใช้ในโครงการที่มีลักษณะเป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ และมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำของกรมทางหลวงในอนาคตต่อไป



ก. ฝั่ง จ.ปทุมธานี



ข. ฝั่ง จ.พระนครศรีอยุธยา

รูปที่ 5.2-3 แสดงแนวเขตก่อสร้างทางน้ำ และการแบ่งพื้นที่จราจรทางน้ำชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง



ทุ่นกันแนว



ทุ่นบอกทิศทาง พร้อมสัญญาณไฟ



ไฟฟ้าส่องสว่าง



การทาสีแสดงความสูงของช่องลอด
และการติดตั้ง Fender ยาง

ภาพที่ 5.2-3 การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการจัดจราจรทางน้ำ

4) การออกแบบ Stair Tower : เนื่องจากตำแหน่ง Stair Tower เดิมที่ออกแบบไว้กีดขวางทางเข้า-ออกที่อยู่อาศัยของประชาชน ดังนั้น โครงการที่มีการออกแบบให้ก่อสร้าง Stair Tower ควรพิจารณาตำแหน่งก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการกีดขวางทางเข้า-ออก ของชุมชน และออกแบบความสูงไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการบดบังทัศนียภาพของศาสนสถาน ดังนั้น ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงควรหารือรูปแบบก่อสร้าง Stair Tower กับชุมชนหรือกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่คาดการณ์ว่าจะได้รับผลกระทบอย่างละเอียด เพื่อป้องกันการร้องเรียนในช่วงดำเนินการก่อสร้าง

5) การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างสะพาน : ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบที่เกี่ยวกับการใช้สารละลายเบนโทไนท์ในการก่อสร้าง ดังนั้น โครงการที่ต้องใช้สารละลายเบนโทไนท์ ในการขุดเจาะฐานรากโครงสร้างสะพาน ซึ่งมีความจำเป็นต้องจัดการอย่างเหมาะสมเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อคุณภาพดิน คุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงเสนอแนะให้ปฏิบัติตาม “***แผนการจัดการดินปนสารละลายเบนโทไนท์***” รายละเอียดดัง**ข้อ 5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ**