

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 3086

ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม หารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2569



สารบัญ

หน้า

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 2. | วัตถุประสงค์ | 2 |
| 2.1 | วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 2 |
| 2.2 | วัตถุประสงค์ของการประชุม | 2 |
| 3. | ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 4 |
| 4. | พื้นที่ศึกษาของโครงการ..... | 4 |
| 5. | สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน..... | 7 |
| 5.1 | แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน..... | 7 |
| 5.2 | โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ | 9 |
| 6. | รูปแบบการพัฒนาโครงการ..... | 12 |
| 6.1 | รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ | 12 |
| 6.2 | รูปแบบการพัฒนาทางแยก | 14 |
| 6.3 | รูปแบบจุดกลับรถ | 16 |
| 6.4 | งานออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง..... | 21 |
| 6.5 | งานระบบระบายน้ำ | 23 |
| 6.6 | งานออกแบบระบบไฟฟ้า | 29 |
| 6.6.1 | งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง | 29 |
| 6.6.2 | งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนถนนของโครงการ..... | 30 |
| 6.6.3 | งานระบบสัญญาณไฟจราจร | 31 |
| 6.7 | รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง | 32 |
| 6.8 | ศาลาพักผ่อน | 33 |
| 7. | การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม..... | 36 |



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

| | | |
|-------|--|-----|
| 8. | การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ | 104 |
| 8.1 | แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ | 104 |
| 8.2 | ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา..... | 104 |
| 8.2.1 | การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม | 104 |
| 8.2.2 | สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)..... | 106 |
| 8.2.3 | สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) | 109 |
| 8.2.4 | สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)..... | 120 |
| 9. | แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป | 125 |
| 9.1 | ด้านวิศวกรรม | 125 |
| 9.2 | ด้านสิ่งแวดล้อม | 125 |
| 9.3 | ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | 125 |
| 10. | สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม | 126 |



สารบัญตาราง

| | หน้า |
|--------------|--|
| ตารางที่ 4-1 | พื้นที่ศึกษาเศรษฐกิจ-สังคม 5 |
| ตารางที่ 6-1 | ตำแหน่งการออกแบบจุดกัลป์ระดับดิน 17 |
| ตารางที่ 6-2 | ตำแหน่งสะพานข้ามลำน้ำ 21 |
| ตารางที่ 6-3 | อาคารระบายน้ำเติมของโครงการ 24 |
| ตารางที่ 6-4 | การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000)..... 26 |
| ตารางที่ 6-5 | การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงการช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม. 63+050)..... 28 |
| ตารางที่ 6-6 | ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามของโครงการ 33 |
| ตารางที่ 6-7 | ตำแหน่งศาลารอรถ 34 |
| ตารางที่ 7-1 | สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา 37 |
| ตารางที่ 7-2 | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม..... 42 |
| ตารางที่ 8-1 | สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 107 |
| ตารางที่ 8-2 | สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1..... 112 |
| ตารางที่ 8-3 | สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2..... 122 |



สารบัญญรูป

| | หน้า |
|---|------|
| รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ | 3 |
| รูปที่ 5-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน | 8 |
| รูปที่ 5-2 แผนที่โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ..... | 10 |
| รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ | 11 |
| รูปที่ 6-1 รูปแบบถนนช่วงนอกชุมชน | 12 |
| รูปที่ 6-2 รูปแบบถนนช่วงพื้นที่ชุมชน..... | 13 |
| รูปที่ 6-3 ทางแยกบ่อพลอย..... | 14 |
| รูปที่ 6-4 ทางแยกช่องด่าน | 15 |
| รูปที่ 6-5 ทางแยกหนองรี | 15 |
| รูปที่ 6-6 ทางแยกทางหลวงชนบทหมายเลข 4062 | 16 |
| รูปที่ 6-7 ตำแหน่งจุดกลับรถระดับดินของโครงการ..... | 18 |
| รูปที่ 6-8 จุดกลับรถช่วงพื้นที่ชุมชน | 19 |
| รูปที่ 6-9 จุดกลับรถช่วงนอกชุมชน | 19 |
| รูปที่ 6-10 กำแพงกันดิน (Retaining Wall) บริเวณจุดกลับรถช่วงนอกชุมชน..... | 20 |
| รูปที่ 6-11 สะพานข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.42+663 | 21 |
| รูปที่ 6-12 สะพานข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.50+470 | 22 |
| รูปที่ 6-13 เสาตอม่อสะพานตัมบริม (Abutment) สำหรับสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 12 เมตร | 22 |
| รูปที่ 6-14 เสาตอม่อสะพานตัมกลาง (Pier) สำหรับสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 12 เมตร..... | 23 |
| รูปที่ 6-15 ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเสาไฟกิ่งฯ สูง 9 เมตร ของโครงการฯ | 31 |
| รูปที่ 6-16 ตัวอย่างสะพานลอยคนเดินข้ามของโครงการ | 32 |
| รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม..... | 39 |
| รูปที่ 8-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ..... | 105 |
| รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ | 106 |
| รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)..... | 106 |
| รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)..... | 110 |
| รูปที่ 8-5 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)..... | 120 |

เอกสารประกอบการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคม และขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับ งานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยางมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบซึ่งในปีงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 3086 เป็นทางหลวงสายสำคัญเชื่อมระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี กับจังหวัดสุพรรณบุรี ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าว มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงอำเภอบ่อพลอยไปอำเภอนองปรือ ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกคล่องตัวมากขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบแหล่งโบราณคดีในระยะทาง 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง (แสดงดังรูปที่ 1-1) คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 125 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับ 20.7 และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคา
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาของโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาของโครงการ และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ - อ.บ่อพลอย จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- **ด้านการจราจรขนส่ง** : เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่
- **ด้านความปลอดภัย** : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง
- **ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ** : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนกำหนดพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางโครงการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 ช่วง (ดังรูปที่ 1-1 และตารางที่ 4-1) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวง ดังนี้

- **ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000)** เป็นช่วงที่แนวเส้นทางโครงการได้รับงบประมาณการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2569 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของ 3 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด ประกอบด้วย ตำบลบ่อพลอย ตำบลช่องด่าน และตำบลหลุมรั้ง อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวม 27 หมู่บ้าน/ชุมชน
- **ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050)** เป็นช่วงที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เนื่องจากพบโบราณสถานในระยะทาง 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500) มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 125 เมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของ 3 ตำบล 2 อำเภอ 1 จังหวัด ประกอบด้วยตำบลหลุมรั้ง และตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย ตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี รวม 17 หมู่บ้าน/ชุมชน



ตารางที่ 4-1
 พื้นที่ศึกษาเศรษฐกิจ-สังคม

| ลำดับ | จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ขอบเขตการปกครอง | หมู่บ้าน/ชุมชน |
|-------------------------------------|-----------|---------|----------|-------------------------------|--------------------------|
| ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) | | | | | |
| 1 | กาญจนบุรี | บ่อพลอย | บ่อพลอย | เทศบาลตำบลบ่อพลอย | ชุมชนพลอยไพลิน 1 |
| 2 | | | | | ชุมชนพลอยไพลิน 2 |
| 3 | | | | | ชุมชนเขาเตี้ย |
| 4 | | | | | ชุมชนเขาแก้ว |
| 5 | | | | | ชุมชนจามรฟาร์ม |
| 6 | | | | | ชุมชนตลาดสดหินใหญ่ |
| 7 | | | | | ชุมชนพัฒนาวัตรัชดาภิเษก |
| 8 | | | | | ชุมชนวัดเขาวงจินดาราม |
| 9 | | | | | ชุมชนพณิชย |
| 10 | | | | | ชุมชนหัวเขา |
| 11 | | | ชองदान | องค์การบริหารส่วนตำบลชองदान | หมู่ที่ 1 บ้านหัวเขา |
| 12 | | | | | หมู่ที่ 2 บ้านชองदान |
| 13 | | | | | หมู่ที่ 10 บ้านชองदान |
| 14 | | | | | หมู่ที่ 11 บ้านชองदान |
| 15 | | | | | หมู่ที่ 13 บ้านหัวเขา |
| 16 | | | | | หมู่ที่ 14 บ้านเขาพุ |
| 17 | | | หลุมรั้ง | องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง | หมู่ที่ 2 บ้านบ่อเหียง |
| 18 | | | | | หมู่ที่ 3 บ้านหนองขาม |
| 19 | | | | | หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง |
| 20 | | | | | หมู่ที่ 5 บ้านหลุมรั้ง |
| 21 | | | | | หมู่ที่ 6 บ้านหนองหมู |
| 22 | | | | | หมู่ที่ 8 บ้านลำเหย |
| 23 | | | | | หมู่ที่ 9 บ้านหนองไก่อูม |
| 24 | | | | | หมู่ที่ 10 บ้านหนองเต็ง |
| 25 | | | | | หมู่ที่ 13 บ้านงาม |
| 26 | | | | | หมู่ที่ 15 บ้านจงเจริญ |
| 27 | | | | | หมู่ที่ 16 บ้านจัดสรร |



ตารางที่ 4-1
 พื้นที่ศึกษาเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)

| ลำดับ | จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ขอบเขตการปกครอง | ชุมชน |
|-------------------------------------|-----------|----------|--------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) | | | | | |
| 1 | กาญจนบุรี | บ่อพลอย | หลุมรั้ง | องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง | หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง |
| 2 | | | | | หมู่ที่ 7 บ้านสันติสุข |
| 3 | | | | | หมู่ที่ 9 บ้านหนองไก่อู่ม |
| 4 | | | | | หมู่ที่ 13 บ้านงาม |
| 5 | | | | | หมู่ที่ 14 บ้านวังเงิน |
| 6 | | | หนองรี | เทศบาลตำบลหนองรี | ชุมชนพัฒนาประชาสันติสุข |
| 7 | | | | | ชุมชนรวมใจสามัคคี |
| 8 | | | | | ชุมชนพอูหนองรี |
| 9 | | | | | ชุมชนลำตะเพิน |
| 10 | | | | | ชุมชนหนองรีสร้างสรรค์ |
| 11 | | หนองปรือ | หนองปรือ | องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ | หมู่ที่ 2 บ้านหนองไม้เอื้อย |
| 12 | | | | | หมู่ที่ 10 บ้านเขามูลี |
| 13 | | | | | หมู่ที่ 12 บ้านหนองหูช้าง |
| 14 | | | | | หมู่ที่ 16 บ้านหนองไม้แดง |
| 15 | | | เทศบาลตำบลหนองปรือ | ชุมชนเขามูลี | |
| 16 | | | | ชุมชนดอนสะแซ | |
| 17 | | | | ชุมชนตลาดหนองปรือ | |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการมีระยะทางรวม 34.3 กิโลเมตร (ดังรูปที่ 5-1) โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ช่วง คือ

- **ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) :** เป็นช่วงที่แนวเส้นทางโครงการได้รับงบประมาณการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2569 โดยมีจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่บริเวณทางแยกบ่อพลอย ตัดทางหลวงหมายเลข 3342 ประมาณ กม.28+798 อยู่ในพื้นที่ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าขึ้นไปทางทิศเหนือเข้าสู่พื้นที่ ตำบลช่องด่าน ผ่านทางแยกช่องด่านตัดทางหลวงหมายเลข 3363 บริเวณ กม.37+150 ผ่านหมวดการทางบ่อพลอย บริเวณ กม.41+200 ผ่านทางแยกถนนทางหลวงชนบทหมายเลข 4062 บริเวณ กม.42+550 ข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.42+663 จากนั้นเข้าสู่พื้นที่ตำบลหลุมรั้ง จนถึงจุดสิ้นสุดของช่วงที่ 1 บริเวณ กม.48+000 ตำบลหลุมรั้ง อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวม 19.2 กิโลเมตร โดยสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบ และพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชน

สภาพปัจจุบันของถนนโครงการเป็นถนนขนาด 2-8 ช่องจราจร ประกอบด้วย ถนนช่วงนอกชุมชน มีขนาด 2 ช่องจราจร และถนนช่วงพื้นที่ชุมชนมีขนาด 4-8 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบยกและทาสี

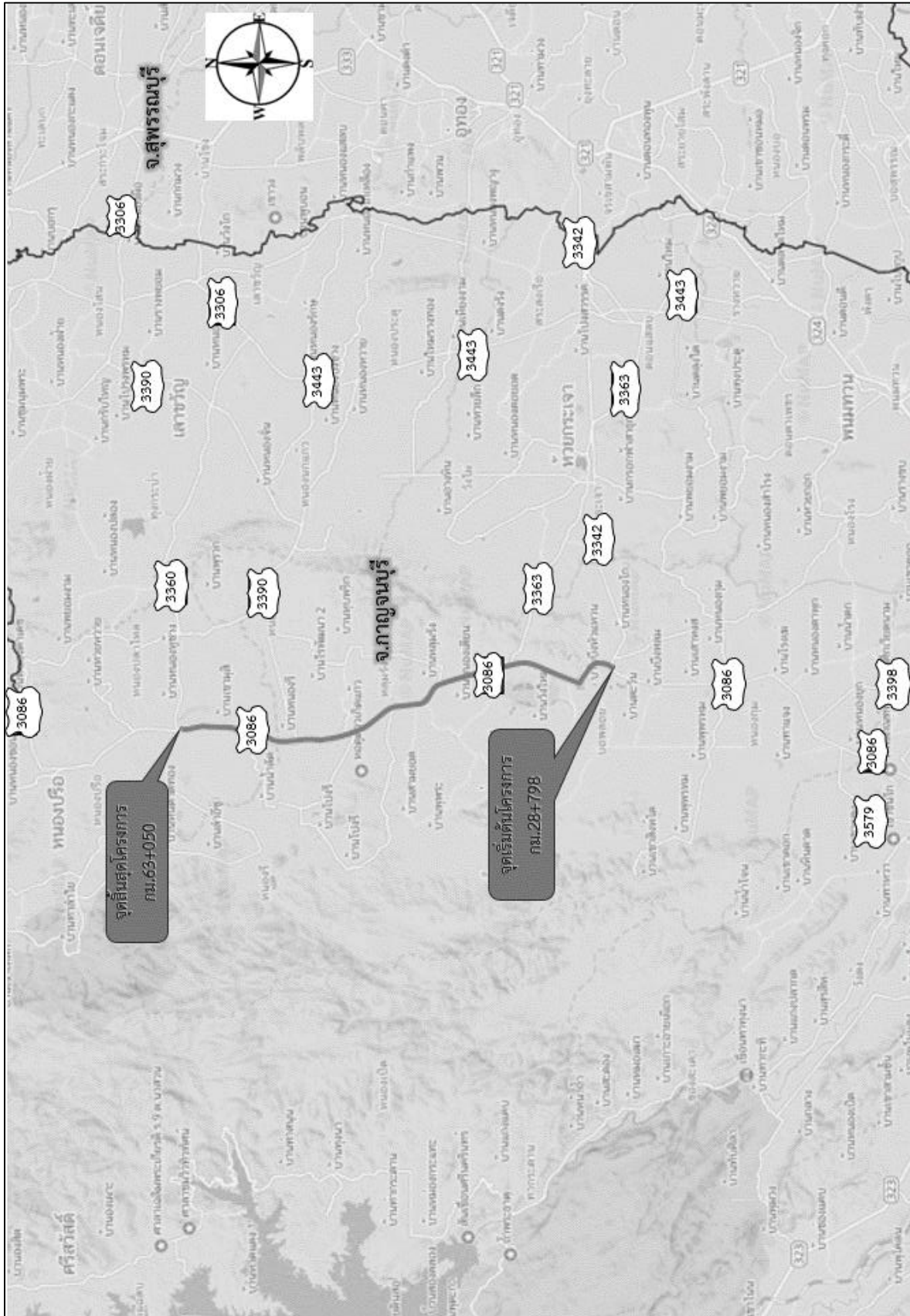
- **ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) :** เป็นช่วงที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ เนื่องจากพบโบราณสถานในระยะทาง 500 เมตร จำนวน 1 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขามูลี (กม.59+500) โดยแนวเส้นทางโครงการช่วงนี้มีจุดเริ่มต้นจากแนวเส้นทางโครงการในช่วงที่ 1 บริเวณ กม.48+000 ตำบลหลุมรั้ง อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี บนทางหลวงหมายเลข 3086 โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข 4050 บริเวณ กม.50+090 ข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.50+470 เข้าสู่พื้นที่ตำบลหนองรี ผ่านทางแยกหนองรี ตัดทางหลวงหมายเลข 3390 บริเวณ กม.54+280 เข้าสู่พื้นที่ตำบลหนองปรือ ผ่านทางแยกถนนทางหลวงชนบทหมายเลข 4063 กม.56+850 จนถึงจุดสิ้นสุดของช่วงที่ 2 บริเวณ กม.63+050 ที่ตำบลหนองปรือ อำเภอนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวม 15.1 กิโลเมตร โดยสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบ และพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชน

สภาพปัจจุบันของถนนโครงการเป็นถนนขนาด 2-8 ช่องจราจร ประกอบด้วย ถนนช่วงนอกชุมชน มีขนาด 2 ช่องจราจร ถนนช่วงพื้นที่ชุมชนมีขนาด 6-8 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบยก

5.2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการแสดงดังรูปที่ 5-2 ถึงรูปที่ 5-3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ทางหลวงหมายเลข 3086** สายลาดหญ้า - ด่านช้าง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลลาดหญ้า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 333 ที่ตำบลแจงงาม อำเภอหนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี รวมระยะทาง 108.18 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3
- **ทางหลวงหมายเลข 3342** สายวังขอน - บ่อพลอย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 321 ที่ตำบลจรเข้สามพัน อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 38.78 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3
- **ทางหลวงหมายเลข 3363** สายดอนแสลบ - ช้องदान แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3443 ที่ตำบลดอนแสลบ อำเภอห้วยกระเจา จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลช้องदान อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 38.78 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4
- **ทางหลวงหมายเลข 3390** สายหนองรี - บ่อยาง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3488 ที่ตำบลหนองโสน อำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 37.17 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3
- **ทางหลวงหมายเลข 3306** สายหนองปรือ - สระกระโจม แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสี่แยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 333 ที่ตำบลสระกระโจม อำเภอดอนเจดีย์ จังหวัดสุพรรณบุรี รวมระยะทาง 56.05 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3
- **ทางหลวงหมายเลข 3443** สายตลาดใหม่ - เขาวัง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 324 ที่ตำบลรางหวาย อำเภอพนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3306 ที่ตำบลเลาขวัญ อำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 42.90 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3
- **ทางหลวงหมายเลข 3579** สายทุ่งนางนางหอรก - ลาดหญ้า แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองกุ่ม อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลลาดหญ้า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 9.76 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4
- **ทางหลวงหมายเลข 3398** สายท่าพะเนียด - ทุ่งมะสังข์ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 3199 ที่ตำบลแก่งเสี้ยน อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 3086 ที่ตำบลหนองกุ่ม อำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี รวมระยะทาง 13.80 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3



ที่มา : ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-2 แผนที่โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ



ทางหลวงหมายเลข 3086



ทางหลวงหมายเลข 3342



ทางหลวงหมายเลข 3363



ทางหลวงหมายเลข 3390



ทางหลวงหมายเลข 3306



ทางหลวงหมายเลข 3443



ทางหลวงหมายเลข 3579



ทางหลวงหมายเลข 3398

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

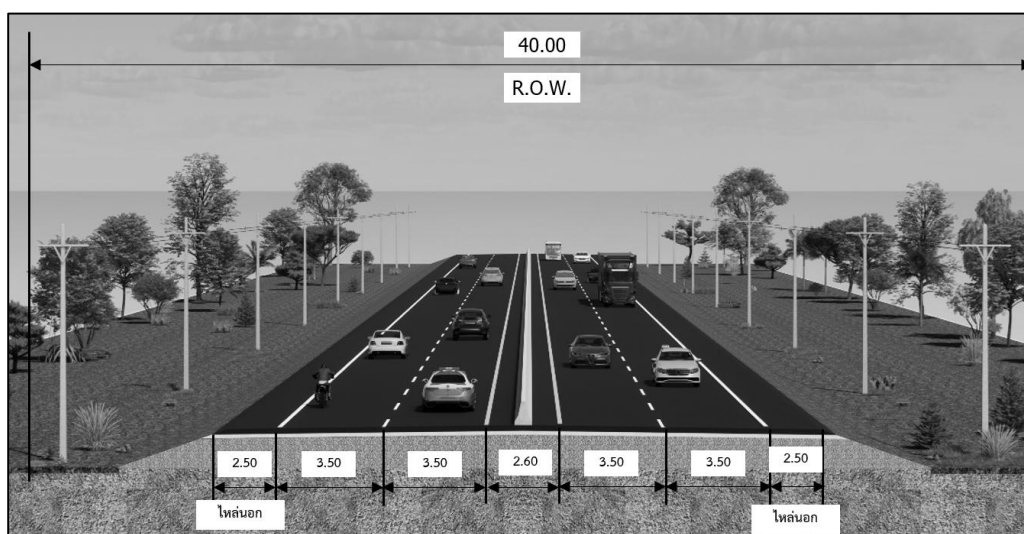
สภาพพื้นที่ปัจจุบันของ ทางหลวงหมายเลข 3086 มีเขตทางเดิม 40 เมตร (ตามบัญชีเขตทางหลวง) โดยถนนส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชน สำหรับโครงการนี้เป็นการศึกษารูปแบบการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิม โดยมีรูปแบบการพัฒนาโครงการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

6.1 รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

- **รูปแบบถนนช่วงนอกชุมชน** : การออกแบบจะอยู่กึ่งกลางของเขตทางเดิมขนาด 40 เมตร เป็นการออกแบบถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 0.60 เมตร (ดังรูปที่ 6-1) โดยมี ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

| ข้อดี | ข้อด้อย |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ป้องกันการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับข้ามฝั่งได้ ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย ค่าก่อสร้างถูกที่สุด มีการซ่อมบำรุงน้อย ซ่อมเฉพาะในส่วนของกำแพงคอนกรีตหากเกิดความเสียหาย ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด สูญเสียต้นไม้บริเวณด้านข้างถนนน้อยที่สุด | <ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดช่องจราจรเพื่อรถกลับรถหรือรถเลี้ยวได้ทำให้ต้องเบี่ยงรถทางตรงเพื่อทำช่องสำหรับรถเลี้ยว-กลับรถ อาจมีปัญหากการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน เกาะกลางถูกกั้นด้วยกำแพงคอนกรีต ต้องเจาะช่องเพื่อให้คนเดินข้ามได้ พื้นที่พักรอกของคนเดินน้อย ทำให้ไม่ปลอดภัย |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



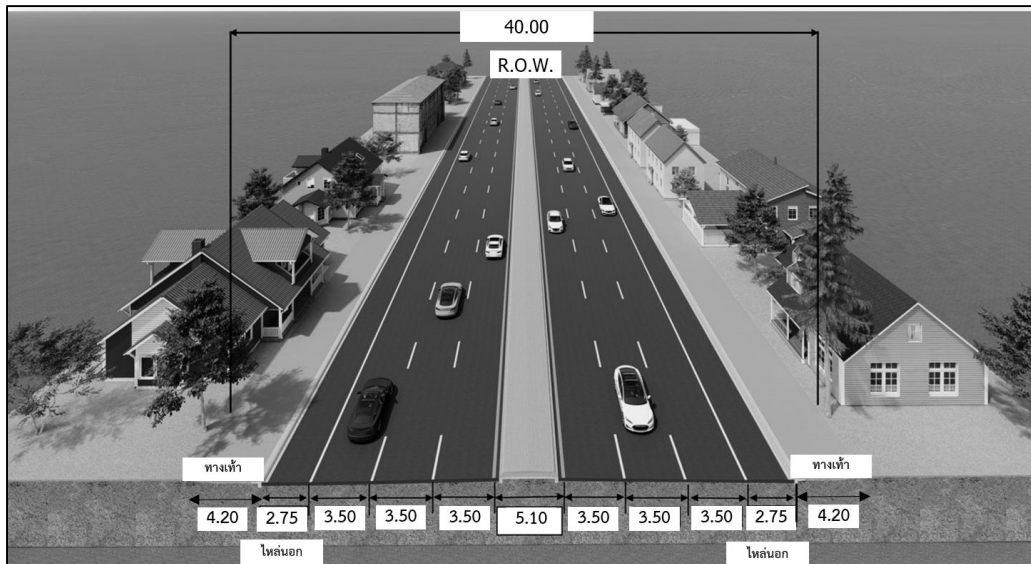
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 รูปแบบถนนช่วงนอกชุมชน

- **รูปแบบถนนช่วงพื้นที่ชุมชน** : การออกแบบจะอยู่กึ่งกลางของเขตทางเดิมขนาด 40 เมตร โดยจะออกแบบถนนจาก 2-8 ช่องจราจร เป็นถนน 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.20 เมตร และมีเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร (ดังรูปที่ 6-2) โดยมี ข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

| ข้อดี | ข้อด้อย |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่และลักษณะเกาะกลางมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด • เหมาะกับช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูงมาก ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าได้ดีมาก • สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้อย่างปลอดภัย • ใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมได้บางส่วนแต่น้อยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก • สามารถใช้เกาะเป็นที่พักรถของคนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตและเกาะสี่ • สามารถออกแบบตกแต่งให้มีทัศนียภาพที่สวยงามและเป็นระเบียบ • ไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทาง | <ul style="list-style-type: none"> • มีโอกาสที่รถจักรยานยนต์จะขับป็นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ • อาจมีปัญหากการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน • ต้องบำรุงดูแลโดยการรดน้ำ ตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้ • ผลกระทบผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างสูงกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



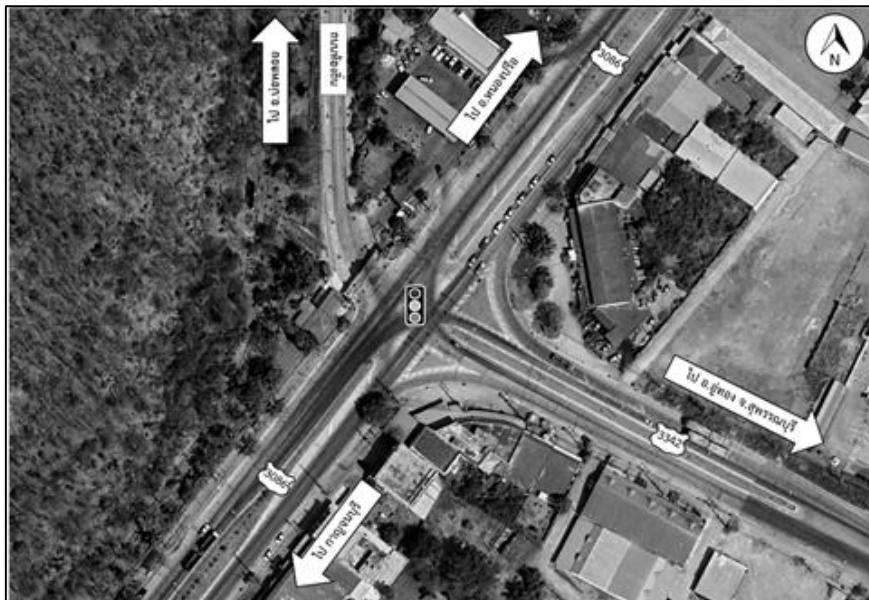
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-2 รูปแบบถนนช่วงพื้นที่ชุมชน

6.2 รูปแบบการพัฒนาทางแยก

การออกแบบทางแยกได้พิจารณาให้เหมาะสมกับข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก โดยจากตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบจุดตัดทางแยกที่สำคัญจำนวน 4 แห่ง ดังนี้

(1) ทางแยกบ่อพลอย (ทางหลวงหมายเลข 3086 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3342 บริเวณ กม.28+798) : ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ถนนเดิมเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) จะปรับปรุงกายภาพบนทางหลวงหมายเลข 3086 บริเวณทางแยก โดยรื้อเกาะกลางถนน เพื่อเพิ่มช่องจราจร จากเดิม 4 ช่องจราจร (วิ่งทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร) เป็น 5 ช่องจราจร (วิ่งทางตรง 3 ช่องจราจร เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร) ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ และออกแบบให้มีจุดกลับรถก่อนถึงทางแยกประมาณ 100 เมตร ดังรูปที่ 6-3



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-3 ทางแยกบ่อพลอย

(2) ทางแยกช่องด่าน (ทางหลวงหมายเลข 3086 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3363 บริเวณ กม.37+150) : ปัจจุบันเป็นทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร จะปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟ โดยจะปรับปรุงกายภาพบนทางหลวงหมายเลข 3086 โดยรื้อถนนเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ปรับเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) ขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) บริเวณทางแยกเพิ่มช่องรถเลี้ยวรวมเป็น 4 ช่องจราจร (วิ่งทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร) ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ และออกแบบให้มีจุดกลับรถก่อนถึงทางแยกประมาณ 100 เมตร พร้อมทั้งปรับปรุงกายภาพบนถนนทางหลวงหมายเลข 3363 ก่อนถึงแยกประมาณ 100 เมตร โดยรื้อถนนเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ปรับเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) ขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ดังรูปที่ 6-4



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-4 ทางแยกช่องทาง

(3) ทางแยกหนองรี (ทางหลวงหมายเลข 3086 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3390 บริเวณ กม. 54+280) : ปัจจุบันเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร โดยจะปรับปรุงกายภาพบนทางหลวงหมายเลข 3086 โดยรื้อถนนเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) ขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ปรับเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) ขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) บริเวณทางแยกเพิ่มช่องร่อเลี้ยวรวมเป็น 5 ช่องจราจร (วิ่งทางตรง 3 ช่องจราจร เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร) ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ และออกแบบให้มีจุดกลับรถก่อนถึงทางแยกประมาณ 100 เมตร ดังรูปที่ 6-5



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-5 ทางแยกหนองรี

(4) ทางหลวงหมายเลข 3086 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข 4062 บริเวณ กม.42+550 : ปัจจุบันเป็นทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร จะปรับปรุงเป็นแยกสัญญาณไฟ เนื่องจากในช่วงฤดูเก็บเกี่ยวอ้อย ประมาณช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนมีนาคมของทุกปีจะมีรถบรรทุกมาใช้บริการทางแยกเพื่อเข้าโรงงานน้ำตาล โดยจะปรับปรุงกายภาพบนทางหลวงหมายเลข 3086 โดยรื้อถนนเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ปรับเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) ขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) บริเวณทางแยกเพิ่มช่องรอลีี้ยวรวมเป็น 4 ช่องจราจร (วิ่งทางตรง 3 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร) ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ และออกแบบให้มีจุดกัลล์รถก่อนถึงทางแยก ประมาณ 400 เมตร พร้อมทั้งปรับปรุงกายภาพบนทางหลวงชนบทหมายเลข 4062 ก่อนถึงแยกประมาณ 100 เมตร โดยรื้อถนนเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ปรับเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC) ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ดังรูปที่ 6-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-6 ทางแยกทางหลวงชนบทหมายเลข 4062

6.3 รูปแบบจุดกัลล์รถ

จุดกัลล์รถของโครงการได้ออกแบบให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ รวมทั้งได้ผนวกความเห็นจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จึงได้ทำการออกแบบจำนวน 26 แห่ง (ดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-7 ถึงรูปที่ 6-9) โดยแบ่งเป็น

- ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จำนวน 16 ตำแหน่ง แบ่งเป็นช่วงพื้นที่ชุมชน 9 แห่ง และพื้นที่นอกชุมชน 7 แห่ง
- ช่วงที่ 2 (กม. 48+000 ถึง กม. 63+050) : จำนวน 10 ตำแหน่ง แบ่งเป็นช่วงพื้นที่ชุมชน 5 แห่ง และพื้นที่นอกชุมชน 5 แห่ง

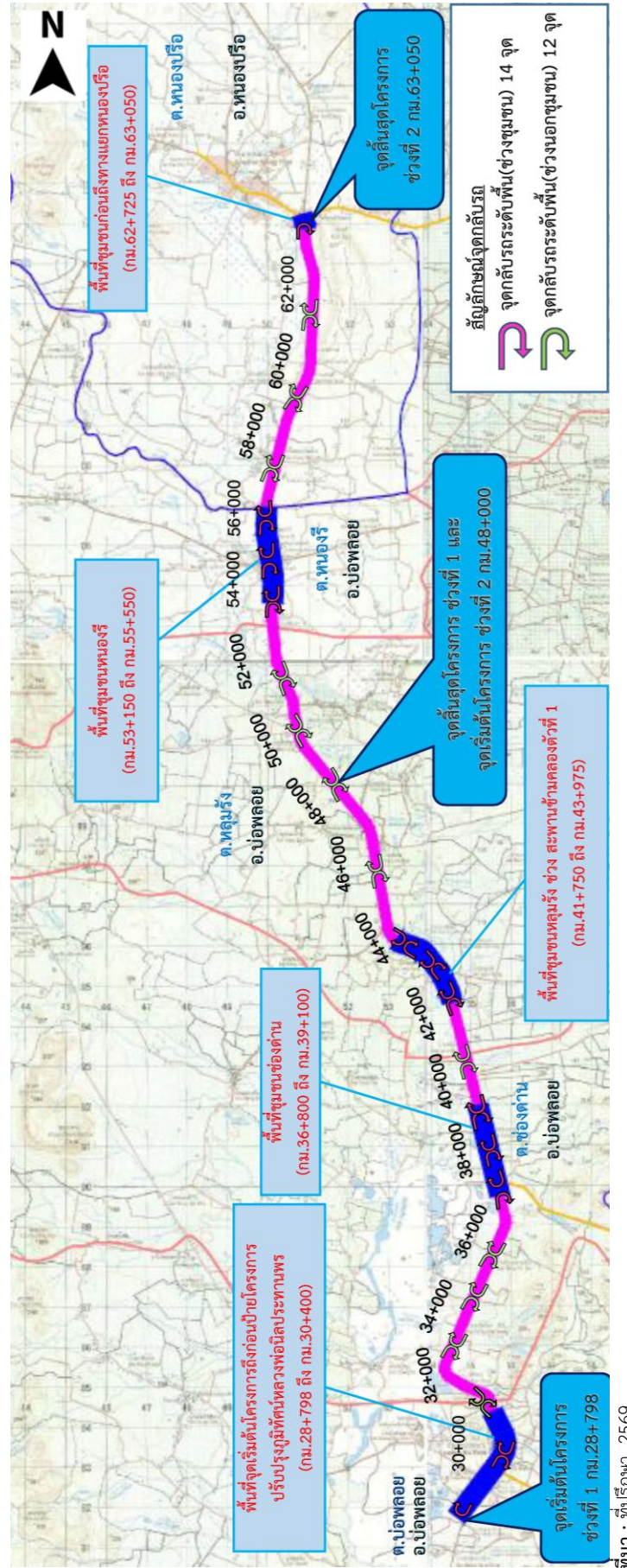


ตารางที่ 6-1

ตำแหน่งการออกแบบจุดกัลป์ระดับดิน

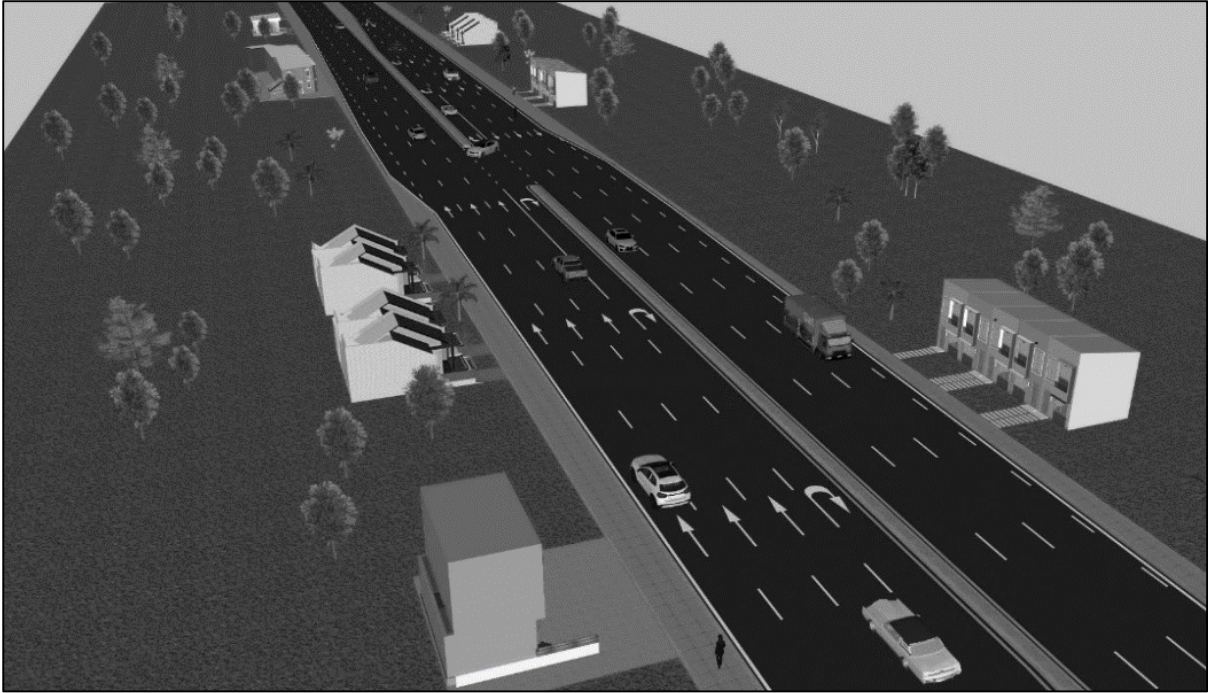
| จุดที่ | กม. | ระยะ (เมตร) | บริเวณ | สถานที่ | การออกแบบ กำแพงกันดิน |
|--|--------|----------------|--|---------|--------------------------|
| ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) | | | | | |
| 1 | 28+900 | 102 | อยู่ถัดจาก แยกบ่อพลอยประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |
| 2 | 29+950 | 1,050 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก โรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก ประมาณ 200 เมตร | ชุมชน | - |
| 3 | 31+150 | 1,200 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก โรงพยาบาลบ่อพลอย ประมาณ 300 เมตร | นอก | ✓ |
| 4 | 33+225 | 2,075 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก สนามกอล์ฟบลูแซฟไฟร์ ประมาณ 300 เมตร | นอก | ✓ |
| 5 | 34+500 | 1,275 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก สนามกอล์ฟบลูแซฟไฟร์ ประมาณ 1,000 เมตร | นอก | ✓ |
| 6 | 35+800 | 1,300 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก สนามกอล์ฟกรังด์ปรีซ์ ประมาณ 800 เมตร | นอก | ✓ |
| 7 | 37+035 | 1,235 | อยู่ก่อนแยกของดำน ประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |
| 8 | 37+230 | 195 | อยู่ถัดจากแยกของดำน ประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |
| 9 | 37+900 | 670 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก วัดของดำนราษฎร์บำรุง ประมาณ 300 เมตร | ชุมชน | - |
| 10 | 38+750 | 850 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก วัดของดำนราษฎร์บำรุง ประมาณ 1,150 เมตร | ชุมชน | - |
| 11 | 40+450 | 1,700 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก หมวดทางหลวงบ่อพลอย ประมาณ 750 เมตร | นอก | ✓ |
| 12 | 42+100 | 1,650 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก หมวดทางหลวงบ่อพลอย ประมาณ 900 เมตร | ชุมชน | - |
| 13 | 42+950 | 850 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก โรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรั้ง ประมาณ 300 เมตร | ชุมชน | - |
| 14 | 43+625 | 675 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก บิมน้ำมัน PT บ่อพลอย 3 ประมาณ 75 เมตร | ชุมชน | - |
| 15 | 45+875 | 2,250 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 21 (บ้านลำเหย) ประมาณ 925 เมตร | นอก | ✓ |
| 16 | 48+000 | 2,125 | อยู่บริเวณหน้าโรงงานสับปะรด | นอก | ✓ |
| ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) | | | | | |
| 1 | 49+975 | 1,975 | อยู่ก่อนถึงสะพานข้ามคลอง ประมาณ 400 เมตร | นอก | ✓ |
| 2 | 51+450 | 1,475 | อยู่ถัดจาก สะพานข้ามคลอง ประมาณ 1,000 เมตร | นอก | ✓ |
| 3 | 53+475 | 2,025 | อยู่ก่อนถึง ทางเข้า-ออก วัดหนองรี ประมาณ 625 เมตร | ชุมชน | - |
| 4 | 54+195 | 720 | อยู่ก่อนถึง แยกหนองรี ประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |
| 5 | 54+425 | 230 | อยู่ถัดจาก แยกหนองรี ประมาณ 125 เมตร | ชุมชน | - |
| 6 | 55+200 | 775 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก สถานีบริการน้ำมันหนองรี ประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |
| 7 | 57+225 | 2,025 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก โรงเรียนวัดหนองไม้เอี้ย ประมาณ 725 เมตร | นอก | ✓ |
| 8 | 59+850 | 2,625 | อยู่ถัดจาก ทางเข้า-ออก วัดเขามุสิกaram ประมาณ 350 เมตร | นอก | ✓ |
| 9 | 61+825 | 1,975 | อยู่ก่อนถึง บิมน้ำมันตราดาว อ.บริการ ประมาณ 675 เมตร | นอก | ✓ |
| 10 | 63+000 | 1,175 | อยู่ก่อนถึง แยกหนองปรือ ประมาณ 100 เมตร | ชุมชน | - |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ที่มา : ปรึกษาฯ, 2569

รูปที่ 6-7 ตำแหน่งจุดกลับรถระดับพื้นของโครงการ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

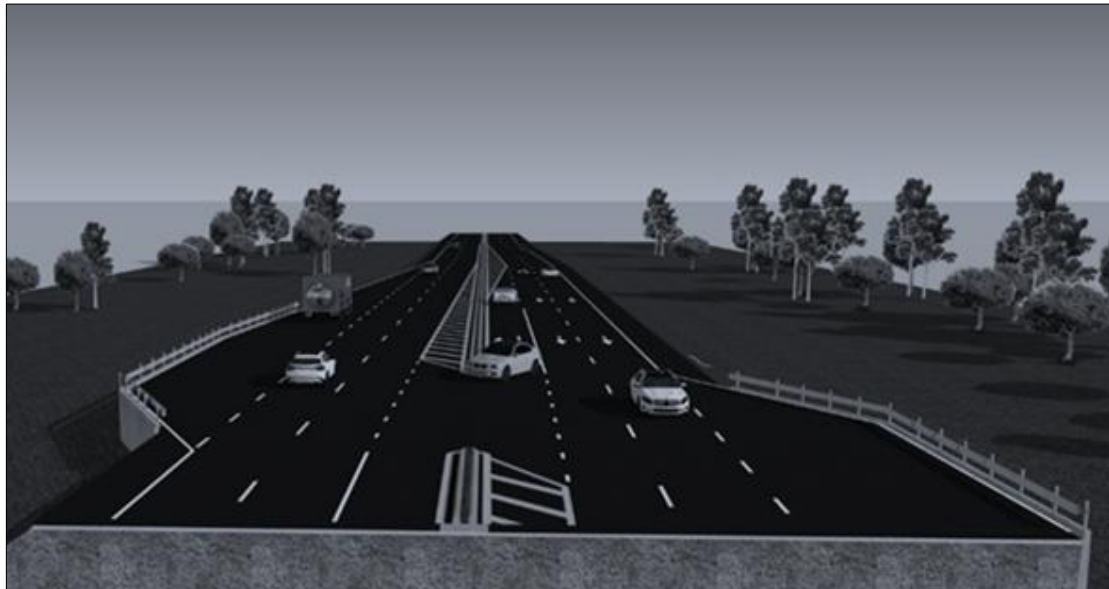
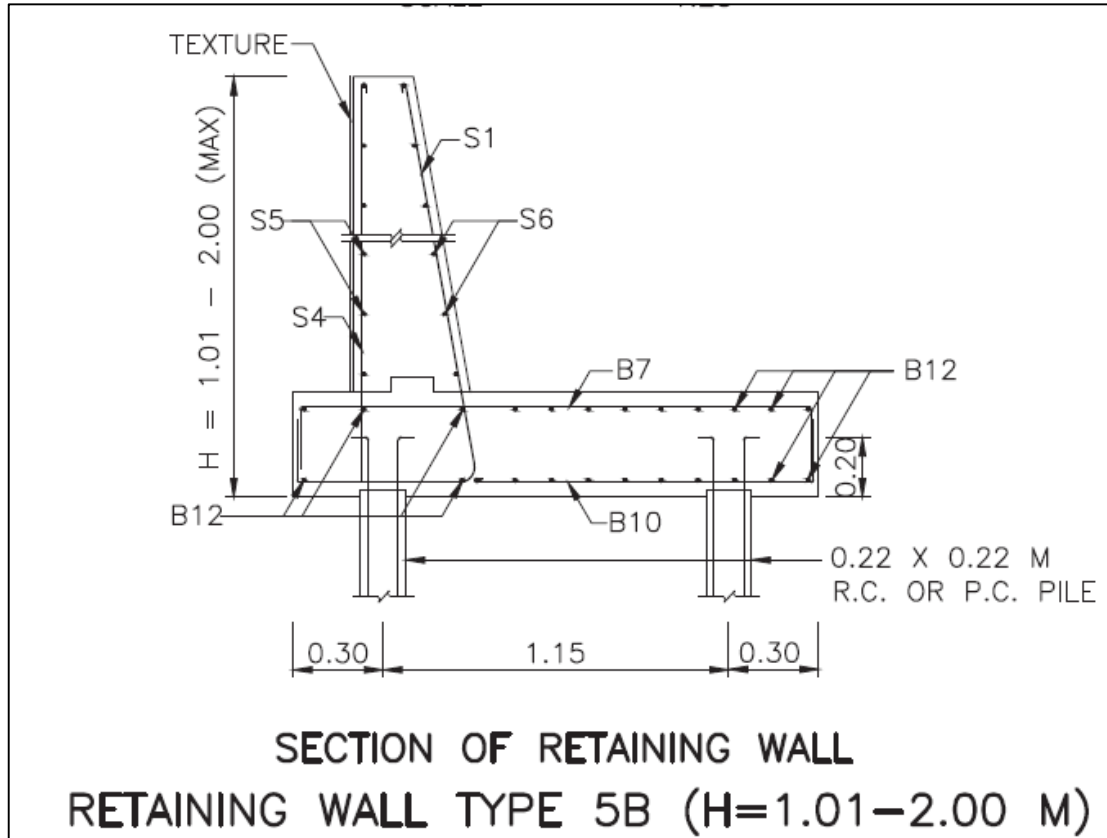
รูปที่ 6-8 จุดกลับรถช่วงพื้นที่ชุมชน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-9 จุดกลับรถช่วงนอกชุมชน

สำหรับจุดกลับรถระดับพื้นช่วงนอกชุมชน มีการออกแบบกำแพงกันดิน (Retaining Wall) ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง (ดังรูปที่ 6-10) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินบริเวณจุดกลับรถดังกล่าว



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-10 กำแพงกันดิน (Retaining Wall) บริเวณจุดกลับรถช่วงนอกชุมชน

6.4 งานออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีสะพานทั้งหมด 2 แห่ง (ดังตารางที่ 6-2 และรูปที่ 6-11 ถึงรูปที่ 6-12) โดยการปรับปรุงสะพานจะออกแบบตามความยาวช่วงสะพานให้คร่อมตำแหน่งเสาตอม่อสะพานเดิม โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน (Superstructure) เป็นพื้นคานคอนกรีตอัดแรง (Pre-Stress Concrete Plank Girder) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เป็นแบบเสาเข็มแถวเรียง (Pile Bent) รองรับความยาวช่วงสะพาน 12 เมตร งานเสาเข็มออกแบบเป็นเสาเข็มตอกขนาด 0.40 x 0.40 เมตร (ดังรูปที่ 6-13 ถึง รูปที่ 6-14)

ตารางที่ 6-2

ตำแหน่งสะพานข้ามลำน้ำ

| ลำดับ | กม. | ชื่อคลอง | ช่วงความยาวสะพาน (เมตร) | ความยาวรวม (เมตร) | ชนิดโครงสร้าง |
|-------|--------|----------|-------------------------|-------------------|---------------|
| 1 | 42+663 | ตะเพิน | 6x12 | 72 | Plank girder |
| 2 | 50+470 | ตะเพิน | 6x12 | 72 | Plank girder |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ภาพถ่ายด้านบนสะพาน (กม.น้อย - กม.มาก)



ภาพถ่ายด้านบนสะพาน (กม.มาก - กม.น้อย)



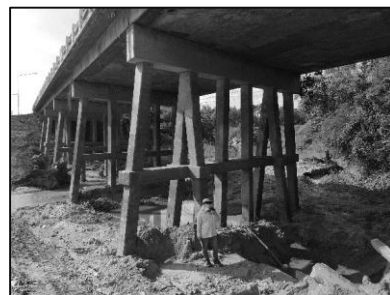
ราวสะพานด้านซ้าย (กม.น้อย - กม.มาก)



ราวสะพานด้านขวา (กม.น้อย - กม.มาก)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



รูปที่ 6-11 สะพานข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.42+663



ภาพถ่ายด้านบนสะพาน (กม.น้อย - กม.มาก)



ภาพถ่ายด้านบนสะพาน (กม.มาก - กม.น้อย)



ราวสะพานด้านซ้าย (กม.น้อย - กม.มาก)



ราวสะพานด้านขวา (กม.น้อย - กม.มาก)



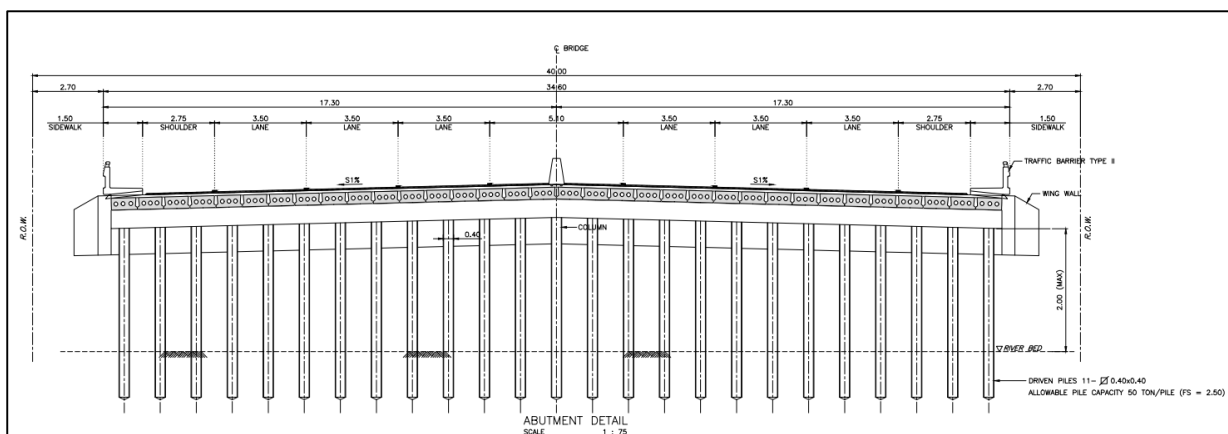
ภาพถ่ายด้านล่างสะพาน



ภาพถ่ายด้านล่างสะพาน

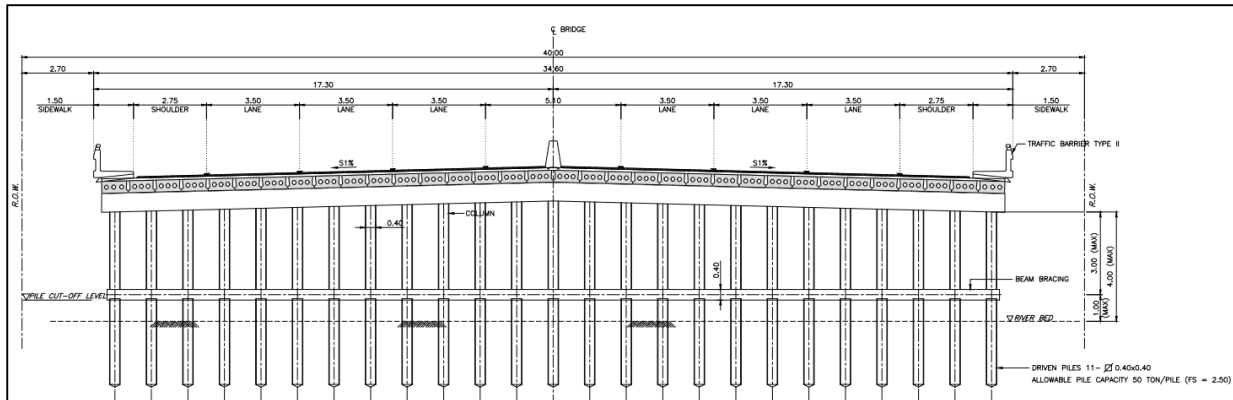
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-12 สะพานข้ามคลองตะเพิน บริเวณ กม.50+470



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-13 เสาตอม่อสะพานดัดบริม (Abutment) สำหรับสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 12 เมตร



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-14 เสาตอม่อสะพานดับกลาง (Pier) สำหรับสะพานข้ามคลอง ช่วงความยาว 12 เมตร

6.5 งานระบบระบายน้ำ

แนวทางในการออกแบบระบบระบายน้ำจะกำหนดรอบปีการเกิดซ้ำของฝนที่ใช้ในการออกแบบอาคารระบายน้ำหรือตรวจสอบความพอเพียงของอาคารระบายน้ำเดิมบริเวณพื้นที่โครงการดังนี้

- ระบบระบายน้ำตามขวางรอบ 50 ปี
- ระบบระบายน้ำตามยาวรอบ 10 ปี

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่โครงการฯ บนทางหลวงหมายเลข 3086 เมื่อวันที่ 22-29 พฤษภาคม 2568 พบว่า มีโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิมดังตารางที่ 6-3 โดยแบ่งออกเป็น ดังนี้

- ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) มีอาคารระบายน้ำเดิม จำนวน 48 แห่ง
- ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม. 63+050) มีอาคารระบายน้ำเดิม จำนวน 39 แห่ง

ผลจากการคำนวณปริมาณน้ำที่ท่อดลอดเดิม ทั้งท่อดลอดเหลี่ยม (Box Culvert) และท่อดลอดกลม พิจารณาเปรียบเทียบกับปริมาณน้ำที่ต้องระบายในแต่ละโซนพื้นที่จากการคำนวณของงานอุทกวิทยา พบว่า ต้องปรับปรุงอาคารระบายน้ำเดิมดังนี้

- ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จากท่อระบายน้ำเดิม จำนวน 48 แห่ง จะทำการปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มรวมจำนวน 57 แห่ง (ดังตารางที่ 6-4) แบ่งเป็นท่อกลม 21 แห่ง และท่อเหลี่ยม 36 แห่ง โดยทำการต่อความยาวจากท่อเดิมจำนวน 44 แห่ง แบ่งเป็นท่อกลม 20 แห่ง และท่อเหลี่ยม 24 แห่ง, ก่อสร้างใหม่จำนวน 9 แห่ง แบ่งเป็นท่อกลม 1 แห่ง และท่อเหลี่ยม 8 แห่ง และรื้อท่อเดิมก่อสร้างใหม่เป็นท่อเหลี่ยม 4 แห่ง

- ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม. 63+050) : จากท่อระบายน้ำเดิม จำนวน 39 แห่ง จะทำการปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มรวมจำนวน 40 แห่ง (ดังตารางที่ 6-5) แบ่งเป็นท่อกลม 25 แห่ง และท่อเหลี่ยม 15 แห่ง โดยทำการต่อความยาวจากท่อเดิมจำนวน 39 แห่ง แบ่งเป็นท่อกลม 24 แห่ง และท่อเหลี่ยม 15 แห่ง และก่อสร้างใหม่เป็นท่อกลมจำนวน 1 แห่ง



ตารางที่ 6-3
อาคารระบายน้ำเดิมของโครงการ

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำหลาก | อาคารระบายน้ำปัจจุบัน |
|-------------------------------------|--------|---------------|-----------------------|
| ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) | | | |
| 1 | 28+859 | - | 1 - Ø 1.00 |
| 2 | 30+732 | - | 1 - Ø 0.60 |
| 3 | 30+775 | - | 1 - Ø 0.60 |
| 4 | 30+814 | - | 1 - Ø 0.60 |
| 5 | 30+864 | - | 1 - Ø 0.60 |
| 6 | 31+032 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 7 | 31+170 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 8 | 32+052 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 9 | 32+737 | - | 2 - Ø 1.00 |
| 10 | 33+949 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 11 | 34+140 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 12 | 34+295 | - | 3 - Box (1.50 x 1.50) |
| 13 | 35+538 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 14 | 36+105 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 15 | 36+687 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 16 | 36+895 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 17 | 37+650 | - | 3 - Box (1.50 x 1.50) |
| 18 | 37+920 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 19 | 38+803 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 20 | 39+508 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 21 | 39+950 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 22 | 40+095 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 23 | 40+580 | - | 2 - Box (1.80 x 1.80) |
| 24 | 40+982 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 25 | 41+153 | - | 3 - Ø 1.00 |
| 26 | 41+383 | - | 3 - Box (2.40 x 2.40) |
| 27 | 41+418 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 28 | 41+512 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 29 | 41+580 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 30 | 41+640 | - | 3 - Ø 1.00 |
| 31 | 41+655 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 32 | 41+703 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 33 | 41+755 | - | 3 - Box (2.40 x 2.40) |
| 34 | 41+815 | - | 3 - Box (2.40 x 2.40) |
| 35 | 41+840 | - | 4 - Ø 1.20 |
| 36 | 42+089 | - | 2 - Box (2.40 x 2.40) |
| 37 | 42+238 | - | 3 - Ø 1.20 |
| - | 42+663 | คลองตะเอน | สะพานข้ามคลอง |
| 38 | 43+357 | - | 3 - Ø 1.00 |
| 39 | 43+782 | - | 2 - Ø 1.00 |
| 40 | 44+037 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 41 | 44+484 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 42 | 44+583 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 43 | 44+963 | - | 2 - Ø 0.80 |
| 44 | 45+688 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 45 | 46+188 | - | 2 - Ø 1.00 |
| 46 | 46+902 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 47 | 47+256 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 48 | 47+591 | - | 3 - Ø 1.20 |



ตารางที่ 6-3
อาคารระบายน้ำเดิมของโครงการ (ต่อ)

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำหลาก | อาคารระบายน้ำปัจจุบัน |
|-------------------------------------|--------|---------------|-----------------------|
| ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) | | | |
| 1 | 48+745 | - | |
| 2 | 49+558 | - | 1 - Ø 1.20 |
| - | 50+470 | คลองตะเพิน | สะพานข้ามคลอง |
| 3 | 51+056 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 4 | 51+246 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 5 | 51+372 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 6 | 51+404 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 7 | 51+505 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) |
| 8 | 51+551 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 9 | 51+573 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) |
| 10 | 51+610 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 11 | 51+695 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 12 | 51+714 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 13 | 51+850 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 14 | 51+871 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 15 | 51+889 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 16 | 52+013 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) |
| 17 | 52+060 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 18 | 52+070 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 19 | 52+097 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 20 | 53+399 | - | 2 - Ø 1.00 |
| 21 | 53+694 | - | 3 - Ø 1.00 |
| 22 | 54+546 | - | 3 - Ø 1.00 |
| 23 | 54+773 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 24 | 55+562 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 25 | 56+106 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 26 | 56+423 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 27 | 57+143 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 28 | 57+634 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 29 | 58+164 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 30 | 58+823 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 31 | 59+182 | - | 2 - Ø 1.20 |
| 32 | 59+482 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 33 | 60+594 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 34 | 60+802 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 35 | 61+274 | - | 3 - Ø 1.20 |
| 36 | 61+561 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 37 | 62+311 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 38 | 62+576 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) |
| 39 | 62+881 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ตารางที่ 6-4

การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000)

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำ หลาก | อาคารระบายน้ำ ปัจจุบัน | อาคารระบายน้ำ ออกแบบ | FS. | แนวทางปรับปรุง อาคารระบายน้ำ |
|-------|--------|-------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------|---|
| 1 | 28+859 | - | 1 - Ø 1.00 | 3- Box (2.40 x 2.40) | พื้นที่รับน้ำ A1 FS. = 1.56 | รื้อทิ้ง ก่อสร้างใหม่เป็น สี่เหลี่ยม |
| 2 | 29+100 | - | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 3 | 29+750 | - | - | 3- Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A2 FS. = 1.61 | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 4 | 30+732 | - | 1 - Ø 0.60 | 1 - Ø 0.60 | | พื้นที่รับน้ำ A3 FS. = 2.36 |
| 5 | 30+775 | - | 1 - Ø 0.60 | 1 - Ø 0.60 | ขยายความยาวทอกลม | |
| 6 | 30+814 | - | 1 - Ø 0.60 | 1 - Ø 0.60 | ขยายความยาวทอกลม | |
| 7 | 30+864 | - | 1 - Ø 0.60 | 1 - Ø 0.60 | ขยายความยาวทอกลม | |
| 8 | 30+890 | - | - | 1- Box (1.80 x 1.80) | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม | |
| 9 | 31+032 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | ขยายความยาวทอเหลี่ยม | |
| 10 | 31+170 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | ขยายความยาวทอเหลี่ยม | |
| 11 | 31+520 | - | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A4 FS. = 1.80 | |
| 12 | 31+750 | - | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 13 | 32+052 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 14 | 32+737 | - | 2 - Ø 1.00 | 3- Box (2.40 x 2.40) | พื้นที่รับน้ำ A5 FS. = 1.53 | รื้อทิ้ง ก่อสร้างใหม่เป็น สี่เหลี่ยม |
| 15 | 33+949 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 16 | 34+140 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 17 | 34+295 | - | 3- Box (1.50 x 1.50) | 3- Box (1.50 x 1.50) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 18 | 35+350 | - | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | พื้นที่รับน้ำ A6 FS. = 1.69 | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 19 | 35+538 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 20 | 35+900 | - | - | 1 - Ø 1.00 | พื้นที่รับน้ำ A7 FS. = 1.53 | ก่อสร้างใหม่เป็นทอกลม |
| 21 | 36+105 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 22 | 36+540 | - | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A8 FS. = 1.70 | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 23 | 36+687 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 24 | 36+895 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 25 | 37+650 | - | 3- Box (1.50 x 1.50) | 3- Box (1.50 x 1.50) | พื้นที่รับน้ำ A9 FS. = 1.57 | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 26 | 37+920 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 27 | 38+000 | - | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ก่อสร้างใหม่เป็นสี่เหลี่ยม |
| 28 | 38+803 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวทอเหลี่ยม |
| 29 | 39+508 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |



ตารางที่ 6-4

การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) (ต่อ)

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำ หลาก | อาคารระบายน้ำ ปัจจุบัน | อาคารระบายน้ำ ออกแบบ | FS. | แนวทางปรับปรุง อาคารระบายน้ำ |
|-------|--------|-------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|---|
| 30 | 39+950 | - | 3 - Ø 1.20 | 3- Box (2.40 x 2.40) | พื้นที่รับน้ำ A10 | รื้อทิ้ง ก่อสร้างใหม่ เป็นสี่เหลี่ยม |
| 31 | 40+095 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3- Box (2.40 x 2.40) | FS. = 1.59 | รื้อทิ้ง ก่อสร้างใหม่ เป็นสี่เหลี่ยม |
| 32 | 40+580 | - | 2 - Box (1.80 x 1.80) | 2 - Box (1.80 x 1.80) | พื้นที่รับน้ำ A11 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 33 | 40+982 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | FS. = 3.80 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 34 | 41+153 | - | 3 - Ø 1.00 | 3 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 35 | 41+383 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | 3- Box (2.40 x 2.40) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 36 | 41+418 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 37 | 41+512 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A11 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 38 | 41+580 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | FS. = 3.80 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 39 | 41+640 | - | 3 - Ø 1.00 | 3 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 40 | 41+655 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 41 | 41+703 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A12 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 42 | 41+755 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | 3- Box (2.40 x 2.40) | FS. = 3.52 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 43 | 41+815 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | 3- Box (2.40 x 2.40) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 44 | 41+840 | - | 4 - Ø 1.20 | 4 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 45 | 42+089 | - | 2 - Box (2.40 x 2.40) | 2 - Box (2.40 x 2.40) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 46 | 42+238 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| - | 42+663 | คลองลำ ตะเพิน | สะพานข้ามคลอง ตะเพิน | - | | - |
| 47 | 43+357 | - | 3 - Ø 1.00 | 3 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 48 | 43+782 | - | 2 - Ø 1.00 | 2 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 49 | 44+037 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 50 | 44+484 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 51 | 44+583 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 52 | 44+963 | - | 2 - Ø 0.80 | 2 - Ø 0.80 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 53 | 45+688 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 54 | 46+188 | - | 2 - Ø 1.00 | 2 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวท่อกลม |
| 55 | 46+902 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A14 | ขยายความยาวท่อกลม |
| 56 | 47+256 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | FS. = 2.61 | ขยายความยาวท่อกลม |
| 57 | 47+591 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวท่อกลม |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ตารางที่ 6-5

การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม. 63+050)

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำหลาก | อาคารระบายน้ำ ปัจจุบัน | อาคารระบายน้ำ ออกแบบ | FS. | แนวทางปรับปรุง อาคารระบายน้ำ |
|-------|--------|---------------|---------------------------|-------------------------|-------------------|---------------------------------|
| 1 | 48+745 | - | 1 - Ø 1.20 | 1 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 2 | 49+558 | - | 1 - Ø 1.20 | 1 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A15 | ขยายความยาวทอกลม |
| - | 50+470 | คลองลำตะเพิน | สะพานข้ามคลองตะเพิน | - | FS. = 4.70 | - |
| 3 | 50+550 | - | - | 3 - Ø 1.00 | พื้นที่รับน้ำ A16 | ก่อสร้างใหม่เป็นทอกลม |
| 4 | 51+056 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | FS. = 2.00 | ขยายความยาวทอกลม |
| 5 | 51+246 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 6 | 51+372 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 7 | 51+404 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 8 | 51+505 | - | 3 - Box (1.80 x 1.80) | 3 - Box (1.80 x 1.80) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 9 | 51+551 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 10 | 51+573 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | 3- Box (2.40 x 2.40) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 11 | 51+610 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 4 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 12 | 51+695 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 13 | 51+714 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 14 | 51+850 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 15 | 51+871 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 16 | 51+889 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A17 | ขยายความยาวทอกลม |
| 17 | 52+013 | - | 3- Box (2.40 x 2.40) | 3- Box (2.40 x 2.40) | FS. = 2.00 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 18 | 52+060 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A18 | ขยายความยาวทอกลม |
| 19 | 52+070 | - | 3 - Box (2.10 x 2.10) | 3 - Box (2.10 x 2.10) | FS. = 10.42 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 20 | 52+097 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 21 | 53+399 | - | 2 - Ø 1.00 | 2 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 22 | 53+694 | - | 3 - Ø 1.00 | 3 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 23 | 54+546 | - | 3 - Ø 1.00 | 3 - Ø 1.00 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 24 | 54+773 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 25 | 55+562 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 26 | 56+106 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 27 | 56+423 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A19 | ขยายความยาวทอกลม |
| 28 | 57+143 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | FS. = 2.06 | ขยายความยาวทอกลม |
| 29 | 57+634 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | พื้นที่รับน้ำ A20 | ขยายความยาวทอกลม |
| 30 | 58+164 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | FS. = 5.60 | ขยายความยาวทอกลม |
| 31 | 58+823 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 32 | 59+182 | - | 2 - Ø 1.20 | 2 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 33 | 59+482 | - | 3 - Ø 1.20 | 3 - Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |

ตารางที่ 6-5

การปรับปรุงอาคารระบายน้ำของโครงช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม. 63+050) (ต่อ)

| ลำดับ | กม. | ลำน้ำ/น้ำหลาก | อาคารระบายน้ำ ปัจจุบัน | อาคารระบายน้ำ ออกแบบ | FS. | แนวทางปรับปรุง อาคารระบายน้ำ |
|-------|--------|---------------|---------------------------|-------------------------|-------------------|---------------------------------|
| 34 | 60+594 | - | 3 – Box (2.10 x 2.10) | 3 – Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A21 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 35 | 60+802 | - | 3 – Ø 1.20 | 3 – Ø 1.20 | FS. = 2.61 | ขยายความยาวทอกลม |
| 36 | 61+274 | - | 3 – Ø 1.20 | 3 – Ø 1.20 | | ขยายความยาวทอกลม |
| 37 | 61+561 | - | 3 – Box (2.10 x 2.10) | 3 – Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A21 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 38 | 62+311 | - | 3 – Box (2.10 x 2.10) | 3 – Box (2.10 x 2.10) | FS. = 2.61 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 39 | 62+576 | - | 3 – Box (2.10 x 2.10) | 3 – Box (2.10 x 2.10) | พื้นที่รับน้ำ A22 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |
| 40 | 62+881 | - | 3– Box (2.40 x 2.40) | 3– Box (2.40 x 2.40) | FS. = 1.58 | ขยายความยาวท่อเหลี่ยม |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

6.6 งานออกแบบระบบไฟฟ้า

6.6.1 มาตรฐานการออกแบบระบบไฟฟ้า

การออกแบบระบบไฟฟ้ากำลังและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง จะยึดถือตามมาตรฐานกรมทางหลวงและมาตรฐานสากล ประกอบมาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบ ดังนี้

- ASSHTO (An Information Guide for Roadway Lighting)
- IEC (International Electrotechnical Commission)
- IES (Illumination Engineering Society)
- CIE (Commission Internationale De L'E'Clairage)
- NEC (National Electrical Code)
- มาตรฐานการไฟฟ้าภูมิภาค (Provincial Electricity Authority,PEA)
- ข้อกำหนดและมาตรฐานทั่วไป งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง กรมทางหลวง
- มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)
- มาตรฐานวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.)

งานออกแบบรายละเอียดงานระบบไฟฟ้าจะทำการออกแบบรายละเอียด ตามวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อให้ผู้ใช้รถบนถนน มีความคล่องตัวสัญจรได้อย่างปลอดภัย
- ช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในเวลากลางคืน
- เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ปรากฏแก่สายตาในเวลากลางคืนให้ดีขึ้น
- เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารป้ายบอกทางและสามารถควบคุมยานพาหนะในกระบวนการขับรถได้อย่างปลอดภัยซึ่งจะจัดเตรียมไว้ให้เหมาะสมครอบคลุมพื้นที่โครงการ

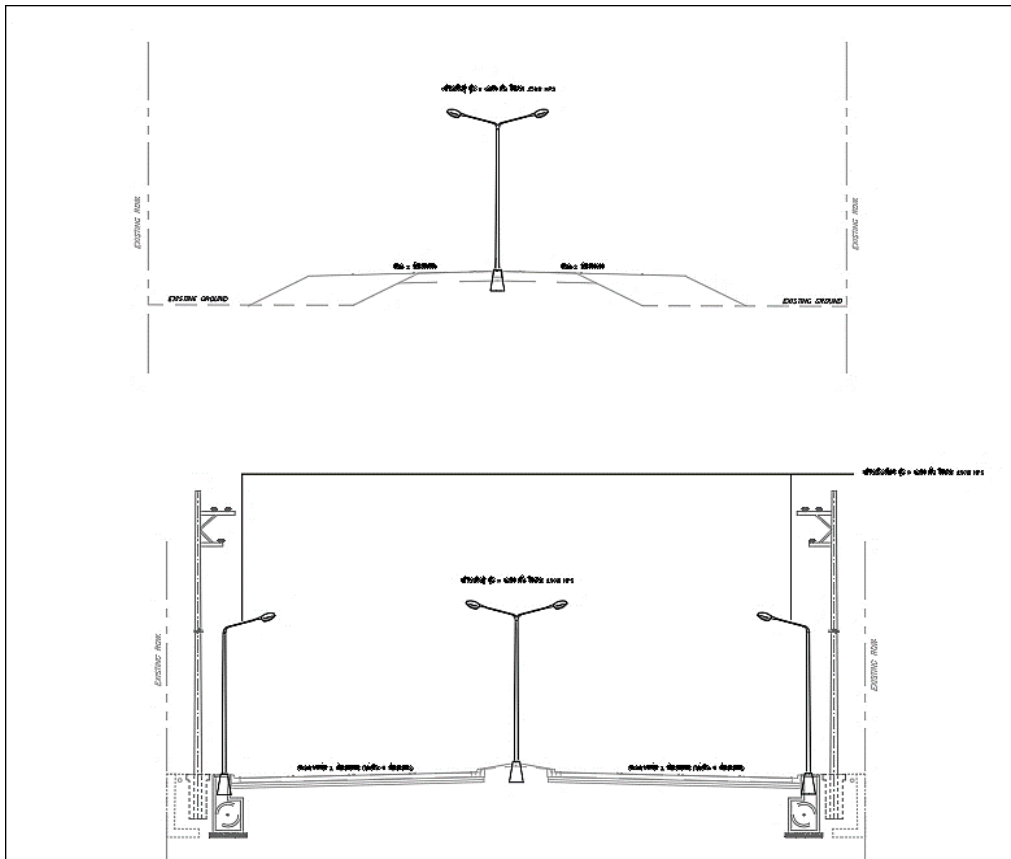
ในการพิจารณาเกณฑ์ในออกแบบส่องสว่างไฟถนนนั้น เป็นเรื่องสำคัญมากซึ่งต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพค่าความส่องสว่าง (Luminance) และสมรรถนะของค่าความส่องสว่าง (illuminance) รวมถึงความสม่ำเสมอของแสง (Uniformity of Illumination) เพื่อนำมาใช้เป็นเกณฑ์ออกแบบเป็นหลัก โดยอ้างอิงจากรายการแสดงรายละเอียดค่าต่ำสุดของความสว่างเฉลี่ยในแนวราบ ตามเอกสารข้อกำหนดและมาตรฐานงานทั่วไป งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง และคู่มือแนะนำการติดตั้งอุปกรณ์กันและสิ่งอำนวยความสะดวก สำนักรักษาความปลอดภัย กรมทางหลวง

6.6.2 งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนถนนของโครงการ

ข้อมูลผลคาดการณ์ปริมาณจราจรของทางหลวงหมายเลข 3086 ช่วง อ.หนองปรือ-อ.บ่อพลอย ในปี 2594 มีปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน 16,325 คันต่อวัน ซึ่งมีปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันน้อยกว่า 25,000 คันต่อวัน จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างลักษณะต่อเนื่อง โดยจะดำเนินการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างลักษณะเฉพาะบริเวณ ได้แก่

1. ทางแยกที่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร
2. ทางหลวงที่มีการเปลี่ยนแปลงกายภาพในทันที
3. ทางโค้งรัศมีแคบ หรือมีความลาดชันมาก
4. ทางข้ามหรือทางม้าลายที่มีไฟสัญญาณจราจร หรือที่มีจำนวนคนเดินข้ามทางสูง
5. ในบริเวณชุมชนที่มีสถิติอุบัติเหตุในเวลากลางคืนมากกว่า 2 เท่าของเวลากลางวัน

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงจะใช้รูปแบบการติดตั้ง เสาไฟกิ่งเดี่ยว และเสาไฟกิ่งคู่ สูง 9 เมตร ที่มีความส่องสว่างกึ่งกลางของไฟฟ้าแสงสว่าง ไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และค่าอัตราส่วนความสม่ำเสมอของแสง เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานฯ ของกรมทางหลวง ดังแสดงในรูปที่ 6-15



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-15 ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเสาไฟกิ่งฯ สูง 9 เมตร ของโครงการฯ

6.6.3 งานระบบสัญญาณไฟจราจร

ระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดการระบบจราจรบริเวณทางแยก โดยจัดเวลาสัญญาณควบคุมจราจรให้กับยานพาหนะที่มาจากด้านต่าง ๆ ของทางแยกอย่างเหมาะสม หลักการออกแบบและติดตั้ง ระบบสัญญาณไฟจราจรนั้น จะพิจารณาจากปัจจัยหลาย ๆ ด้าน เพื่อให้สัญญาณไฟจราจรมีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งในเรื่องของการออกแบบ ตำแหน่งติดตั้งระบบการจัดการและการบำรุงรักษา จะส่งผลดีในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดระเบียบการจราจรบริเวณทางแยก
2. ช่วยลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุบริเวณทางแยกในรูปแบบต่าง ๆ
3. ระบบสัญญาณไฟจราจรที่มีความเชื่อมโยงและต่อกันบริเวณทางแยก จะช่วยให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วที่เหมาะสม

การออกแบบระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ในการออกแบบใช้ 2 แนวทางเลือกตามความเหมาะสม สำหรับระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรดังนี้

1. ระบบตั้งเวลาแน่นอน (Fixed Time) เป็นระบบที่มีการออกแบบจังหวะสัญญาณไฟจราจรไว้แน่นอนและตั้งเวลาจังหวะไฟเขียว-ไฟแดงของแต่ละช่วงเวลาไว้ตายตัว ไม่ว่าจะปริมาณจราจรจะมากน้อยเพียงใด รวมทั้งสามารถตั้งเพียงโปรแกรมเดียวแต่ใช้งานได้ตลอดวัน หรืออาจตั้งได้หลายโปรแกรมตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน

2. ระบบควบคุมสัญญาณไฟแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Vehicle Actuated (VA) เป็นระบบที่มีการออกแบบจังหวะสัญญาณไฟจราจรตามปริมาณจราจรที่เป็นจริงในขณะนั้น จึงสามารถปรับได้ทั้งเฟสและเวลาครบรอบให้สัมพันธ์กับปริมาณจราจร ซึ่งจะช่วยลดความล่าช้าของรถได้ทุกทิศทางที่เข้าสู่ทางแยก โดยทั่วไป ระบบควบคุมสัญญาณไฟแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร

การออกแบบงานติดตั้งอุปกรณ์งานระบบสัญญาณไฟจราจรที่ปรึกษาออกแบบจะพิจารณาตามหลักวิศวกรรม และคู่มือและมาตรฐานสัญญาณไฟจราจร เล่มที่ 3 กรมทางหลวง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การป้องกันการโจรกรรม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

6.7 รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง

โครงการจะออกแบบสะพานลอยคนเดินข้ามแบบมีหลังคา (ดังรูปที่ 6-16) เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งได้พิจารณากำหนดตำแหน่งไว้บริเวณสถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น วัด โรงเรียน โรงพยาบาล และจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยที่ปรึกษาได้กำหนดตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้าม ดังตารางที่ 6-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-16 ตัวอย่างสะพานลอยคนเดินข้ามของโครงการ



ตารางที่ 6-6

ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามของโครงการ

| ลำดับ | กม. | จุดอ้างอิง |
|-------------------------------------|--------|---|
| ช่วงที่ 1 กม. 28+798 ถึง กม. 48+000 | | |
| 1 | 29+740 | โรงเรียนอนุบาลบ่อพลอย และ โรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก |
| 2 | 30+900 | โรงพยาบาลบ่อพลอย |
| 3 | 37+310 | ทางเข้าอบต.ชองदान |
| 4 | 37+665 | โรงเรียนบ้านชองदान |
| 5 | 43+365 | โรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรัง |
| 6 | 46+720 | โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 21 |
| ช่วงที่ 2 กม. 48+000 ถึง กม. 63+050 | | |
| 1 | 50+365 | โรงเรียนบ้านยางสูง |
| 2 | 64+445 | โรงเรียนบ้านหนองรี และโรงเรียนหนองรีประชานิมิต |
| 3 | 56+560 | โรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อย |
| 4 | 57+120 | เลียบทางเข้า วัดหนองไม้เอื้อย 250 ม. |
| 5 | 59+360 | โรงเรียนบ้านเขามูลี |
| 6 | 61+020 | โรงพยาบาลหนองปรือ |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

6.8 ศาลาพักคอย

เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีความปลอดภัยในการรอรถเพื่อใช้เดินทางต่อในพื้นที่ ได้กำหนดให้มีศาลาพักคอยจำนวนทั้งซ้ายทาง และขวาทาง โดยได้กำหนดไว้ตามความเหมาะสมของพื้นที่ใน 2 รูปแบบ คือ

1. ศาลาพักคอยบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน (Type A) ตามมาตรฐานกรมทางหลวง
2. ศาลาพักคอยบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชนมีทางเท้า คือ ศาลาออกแบบใหม่ให้มีอัตลักษณ์ของ

ท้องถิ่น : มีความยาว 2 ขนาด คือ TYPE1 ความยาว 7.35 เมตร และ TYPE2 13.35 เมตร

โดยมีจำนวนรูปแบบของศาลาพักคอยสรุปได้ดังนี้

- ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) ศาลาพักคอยทั้งหมด 27 จุด แบ่งออกเป็นบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน (Type A) 14 จุด และศาลาพักคอยบริเวณพื้นที่ชุมชน ศาลาออกแบบใหม่หรือศาลาพักคอย จำนวน 13 จุด (ดังตารางที่ 6-7)

- ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) ศาลาพักคอยทั้งหมด 20 จุด แบ่งออกเป็นบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน (Type A) 6 จุด และศาลาพักคอยบริเวณพื้นที่ชุมชน ศาลาออกแบบใหม่หรือศาลาพักคอย จำนวน 14 จุด (ดังตารางที่ 6-7)



ตารางที่ 6-7
ตำแหน่งศาลารอรถ

| ลำดับ | รูปแบบ | กม. | | จำนวน (หลัง) | ขนาด |
|------------------------------------|------------------|---------|--------|--------------|----------------|
| | | ซ้ายทาง | ขวาทาง | | |
| ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+00) | | | | | |
| 1 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 29+700 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 2 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | 29+800 | - | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 3 | Type A | - | 30+900 | 1 | - |
| 4 | Type A | 30+950 | - | 1 | - |
| 5 | Type A | 32+610 | - | 1 | - |
| 6 | Type A | - | 32+630 | 1 | - |
| 7 | Type A | - | 34+960 | 1 | - |
| 8 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 37+340 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 9 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 37+735 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 10 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 37+680 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 11 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 37+735 | - | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 12 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 38+330 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 13 | Type A | - | 39+050 | 1 | - |
| 14 | Type A | - | 40+950 | 1 | - |
| 15 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 42+370 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 16 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 42+415 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 17 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | - | 43+350 | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 18 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | 43+380 | - | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 19 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 43+700 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 20 | Type A | 44+275 | - | 1 | - |
| 21 | Type A | - | 45+200 | 1 | - |
| 22 | Type A | - | 46+100 | 1 | - |
| 23 | Type A | - | 46+500 | 1 | - |
| 24 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 46+700 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 25 | Type A | 46+735 | - | 1 | - |
| 26 | Type A | - | 47+120 | 1 | - |
| 27 | Type A | - | 47+845 | 1 | - |



ตารางที่ 6-7
ตำแหน่งศาลารอด (ต่อ)

| ลำดับ | รูปแบบ | กม. | | จำนวน (หลัง) | ขนาด |
|-------------------------------------|------------------|---------|--------|--------------|----------------|
| | | ซ้ายทาง | ขวาทาง | | |
| ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) | | | | | |
| 1 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 50+100 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 2 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 50+340 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 3 | Type A | 50+340 | - | 1 | - |
| 4 | Type A | 50+725 | - | 1 | - |
| 5 | Type A | 51+265 | - | 1 | - |
| 6 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | - | 54+400 | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 7 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | 54+400 | - | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 8 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 54+560 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 9 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 54+610 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 10 | Type A | - | 56+480 | 1 | |
| 11 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 56+575 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 12 | Type A | | 56+860 | | |
| 13 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 57+130 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 14 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 57+130 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 15 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 59+320 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 16 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | - | 59+380 | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 17 | Type A | - | 59+450 | 1 | - |
| 18 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | - | 61+050 | 1 | ยาว 13.35 เมตร |
| 19 | ออกแบบใหม่ TYPE1 | 61+065 | - | 1 | ยาว 7.35 เมตร |
| 20 | ออกแบบใหม่ TYPE2 | - | 63+020 | 1 | ยาว 13.35 เมตร |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) โดยแบ่งการศึกษาเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) ทั้งนี้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย โดยพบว่ามีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 21 ปัจจัย

- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ** จำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง และ 6) ความสั่นสะเทือน
- **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ** จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่ 1) นิเวศวิทยาทางบก และ 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** จำนวน 4 ปัจจัย ได้แก่ 1) การคมนาคมขนส่ง 2) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 3) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ และ 4) การใช้ที่ดิน
- **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** จำนวน 9 ปัจจัย ได้แก่ 1) เศรษฐกิจ-สังคม 2) การสาธารณสุข 3) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 4) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 5) ความปลอดภัยในสังคม 6) สุขภาพ 7) ผู้ใช้ทาง 8) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 9) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ในการดำเนินงานที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน สำนวนนิเวศวิทยาทางบก และสำนวนแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ และติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศและบรรยากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน รวมทั้งได้ทำการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการ รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ กลุ่มสถานประกอบการ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง (ดังแสดงในตารางที่ 7-1 และรูปที่ 7-1) เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยปรึกษาได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-1
สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สถานีเก็บตัวอย่าง | ช่วงดำเนินการสำรวจ | ผลการเก็บตัวอย่าง |
|--|---|---|---|
| น้ำผิวดินและ นิเวศวิทยาทางน้ำ | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : คลองตะเพิน (กม.28+798) ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : คลองตะเพิน (กม.50+470) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ถูฝุ่น : วันที่ 1 พฤศจิกายน 2568 ▪ ถูแฉะ : อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเก็บตัวอย่าง ประมาณเดือนเมษายน 2569 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ คุณภาพน้ำผิวดินโดยรวมจัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2537) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้ง จากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้อง ผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และสามารถ เป็นประโยชน์เพื่อการเกษตรกรรม ▪ นิเวศวิทยาทางน้ำโดยเมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายรวมทั้งแมลงก้นดุน้ำ พืชน้ำ สัตว์ และสัตว์หน้าดิน จากการเก็บตัวอย่าง พบว่า อยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำปานกลาง สิ่งมีชีวิต อาศัยอยู่ในน้ำได้ |
| อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : - สถานีที่ 1 วัดเขาวงจันดาราม (กม.30+655) - สถานีที่ 2 โรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรั้ง (กม.43+300) ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : - สถานีที่ 1 หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) - สถานีที่ 2 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ (กม.54+430) - สถานีที่ 3 วัดเขามุสิการาม (กม.59+480) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ถูฝุ่น : วันที่ 3-8 ตุลาคม 2568 ▪ ถูแฉะ : อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเก็บตัวอย่าง ประมาณเดือนเมษายน 2569 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ คุณภาพอากาศและระดับเสียงในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ▪ ระดับเสียงในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ▪ ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ▪ ความสั่นสะเทือนไม่ทำให้เกิดการร้าวหรือการร้าวของโครงสร้างอาคารทุกประเภท โดยอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้จนถึงระดับที่รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย |



ตารางที่ 7-1

สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สถานีเก็บตัวอย่าง | ช่วงดำเนินการสำรวจ | ผลการเก็บตัวอย่าง |
|-------------------|--|---|--|
| นิเวศวิทยาทางบก | <ul style="list-style-type: none"> สำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ | <ul style="list-style-type: none"> ฤดูฝน : วันที่ 1-10 ตุลาคม 2568 ฤดูแล้ง : อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเก็บตัวอย่างประมาณเดือนเมษายน 2569 | <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : ในพื้นที่เขตทางพบพืชในระบบนิเวศ จำนวน 202 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ปลูกประดับเพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ และไม่ยืนต้นที่ขึ้นเองตามธรรมชาติกระจายอยู่ในเขตทาง เช่น ราชพฤกษ์ สะเดา และตีนเป็ด เป็นต้น พบสัตว์ในระบบนิเวศจำนวน 84 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 10 ชนิด นก 43 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 22 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 9 ชนิด ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : ในพื้นที่เขตทางพบพืชในระบบนิเวศ จำนวน 192 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ปลูกประดับเพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ และไม่ยืนต้นที่ขึ้นเองตามธรรมชาติกระจายอยู่ในเขตทาง เช่น กระพี้จั่น จามจุรี และแคหัวหมู เป็นต้น พบสัตว์ในระบบนิเวศจำนวน พบสัตว์ในระบบนิเวศจำนวน 82 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 6 ชนิด นก 44 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 23 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 9 ชนิด |
| เศรษฐกิจ-สังคม | <ul style="list-style-type: none"> สำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ <ul style="list-style-type: none"> ระยะ 0 - 100 เมตร ระยะมากกว่า 100 - 500 เมตร กลุ่มสถานประกอบการ <ul style="list-style-type: none"> ระยะ 0 - 100 เมตร ระยะมากกว่า 100 - 500 เมตร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง | <ul style="list-style-type: none"> ช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีประเด็นคำถามที่นำมาประกอบการศึกษาของโครงการ เช่น ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม/หน่วยงาน/สถานประกอบการ ข้อมูลสภาพแวดล้อม/สาธารณูปโภค/สาธารณูปการในปัจจุบัน ข้อมูลการเดินทางและการใช้ทางหลวงหมายเลข 3086 และความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม โดยมีขนาดของกลุ่มเป้าหมายแบ่งออกเป็น <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จำนวน 759 ตัวอย่าง ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จำนวน 601 ตัวอย่าง หน่วยงานราชการตลอดแนวเส้นทางโครงการ : จำนวน 14 ตัวอย่าง |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำของคลองตะเพิน (กม.28+798)



การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำของคลองตะเพิน (กม.50+470)



การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดเขาวงจินตาราม (กม.30+655)

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม



การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรั้ง (กม.43+300)



การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700)



การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ (กม.54+430)

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดเขามุสิกการาม (กม.59+480)



การสำรวจพืชและสัตว์ในระบบนิเวศ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|---|---|
| 1. ทรัพยากรดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจะมิงานดินตัด ซึ่งจะส่งผลให้มีการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม โดยมีปริมาณดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวนดินตัด 82,840 ลูกบาศก์เมตร ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวนดินตัด 33,600 ลูกบาศก์เมตร <p>โดยปริมาณดินตัดจะนำมาทดสอบคุณสมบัติว่าสามารถนำมาถมคันทาง หรือใช้ในงานทางได้หรือไม่ จึงอาจมีดินบางส่วนที่ต้องเคลื่อนย้ายออก ในกรณีที่ไม่สามารถนำมาใช้ถมคันทางได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> การขยายช่องจราจรพบบริเวณที่เสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดิน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ถนนช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนที่มีการก่อสร้างเกาะกลางแบบยก <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 3 ช่วง ได้แก่ กม. 30+410 – 32+700 กม. 41+860 – 42+835 และ กม.43+415 – 43+850 ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 2 ช่วง ได้แก่ กม. 53+260 – 53+960 และกม. 54+435 – 55+450 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> กิจกรรมการปรับพื้นที่ และกิจกรรมการเปิดหน้าดินให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรีบดำเนินการบดอัดดินให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ ดินที่ใช้ถมคันทาง หรือกิจกรรมอื่น ๆ ต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดินจากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร รวมทั้งต้องมีผ้าใบปิดคลุมเพื่อป้องกันการพังกระจายของดิน สำหรับดินที่ถูกนำออกจากการทำฐานรากและจากงานส่วนอื่น ๆ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกดินพร้อมปิดคลุมด้วยผ้าใบ เพื่อนำไปกองบริเวณหมวดทางหลวงบ่อพลอย โดยกำหนดความลาดชัน 1 : 1.5 เมตร (แนวตั้ง : แนวราบ) กำหนดความสูงไม่เกิน 2.5 เมตร เพื่อกำหนดการนำไปใช้ในกิจกรรมของกรมทางหลวงอื่น ๆ หรือกรมทางหลวงจะทำการประมูลขายตามอัตราราคากลางต่อไป | - |

ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------|--|---|---|
| 1. ทรัพยากรดิน (ต่อ) | <ul style="list-style-type: none"> - นอกชุมชนที่มีการก่อสร้างเกาะกลางกำแพงคอนกรีต <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ กม. 33+225, กม. 34+300 กม. 35+800, 40+525, กม. 45+875 และกม. 48+000 ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ กม. 49+975,กม. 51+450 กม. 57+225, กม. 59+850 และ กม. 61+825 <p>ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • การขนย้ายวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ รวมทั้งดิน/หิน และทราย เป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลหนักในการทำงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการหกรั่วไหลของน้ำมัน และน้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดินได้ ดังนั้น กำหนดขนาดของผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | 5. บริเวณที่ทำการก่อสร้างจุดกลับรถระดับพื้นต้องดำเนินการจัดทำกำแพงกันดิน (Retaining Wall) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ถนนช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนที่มีการก่อสร้างเกาะกลางแบบยก พร้อมทางเท้าสำหรับคนเดิน สำหรับการก่อสร้างทางเท้าถมดินบริเวณทางเท้าสูงกว่าระดับพื้นเดิมตั้งแต่ 0.3 เมตร จนถึง 2.0 เมตร จากระดับพื้นเดิมที่อยู่ประชิดเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลายของดิน <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 3 ช่วง ได้แก่ กม. 30+410 – 32+700 กม. 41+860 – 42+835 และ กม.43+415 – 43+850 ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 2 ช่วง ได้แก่ กม. 53+260 – 53+960 และกม. 54+435 – 55+450 - นอกชุมชนที่มีการก่อสร้างเกาะกลางกำแพงคอนกรีต ซึ่งบริเวณจุดกลับรถที่มีการปรับถมคันทางสูงกว่าระดับพื้นเดิมตั้งแต่ 0.3 เมตร จนถึง 2.0 เมตร จากระดับพื้นเดิมที่อยู่ประชิดเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลายของดิน <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ กม. 33+225, กม. 34+300 กม. 35+800, 40+525, กม. 45+875 และกม. 48+000 ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ กม. 49+975,กม. 51+450 กม. 57+225, กม. 59+850 และ กม. 61+825 | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------|--|---|---|
| 1. ทรัพยากรดิน (ต่อ) | | <p>6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีถาดหรือกระเบรียง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน</p> <p>7. หากมีการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดินจากกิจกรรมซ่อมบำรุง ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุที่ดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ซีลี้อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย เพื่อประสานบริษัทเอกชนที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับให้บริการกำจัดกากอุตสาหกรรมให้นำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป</p> <p>8. พื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้ไม่มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ดำเนินการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน</p> | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมบำรุงรักษาผิวทาง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การปนเปื้อนในดินจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติงาน แต่เนื่องจากไม่ได้เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำ และคาดว่าปริมาณน้ำมันที่หกรั่วไหลจากพาหนะมีไม่มาก ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> หากมีการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดินจากกิจกรรมซ่อมบำรุง ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุที่ดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ซีลี้อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย เพื่อประสานบริษัทเอกชนที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับให้บริการกำจัดกากอุตสาหกรรมให้นำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป ตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างกำแพงกันดินให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ | |





ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|---|
| 2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับรุนแรงมาก อีกทั้งยังพบกลุ่มรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ (ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของโครงการ มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ ประมาณ 30 กิโลเมตร) และกลุ่มรอยเลื่อนศรีสวัสดิ์ (ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของโครงการมีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ ประมาณ 2 กิโลเมตร) ดังนั้น หากเกิดเหตุการณ์ธรณีพิบัติภัยขณะก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงการได้ จึงกำหนดผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวให้เป็นไปตามประกาศกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564 ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างที่ขณะก่อสร้าง เพื่อซ่อมแซมในกรณีที่มีความเสียหายทันที | - |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับรุนแรงมาก อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีก่อสร้างต่าง ๆ ให้สามารถต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวตามกฎกระทรวงกำหนดฯ ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้หมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการเพื่อซ่อมแซมบริเวณที่เสียหายทันที กรณีที่โครงสร้างมีความเสียหาย และอยู่ระหว่างการซ่อมแซม ให้มีการประชาสัมพันธ์ติดป้ายเตือนห้ามใช้ทางระหว่างดำเนินการซ่อมแซม | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| <p>3. น้ำผิวดิน 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณห้วยโกรกกราก (กม. 41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม. 42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) จะมีการเปิดหน้าดิน และกองดิน โดยดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งจะทำให้เกิดขบวนการไหลของน้ำและส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาน้ำผิวดินเปลี่ยนแปลงไป แต่อย่างไรก็ตามดินที่ขุดออก หรือถูกนำมากองไว้จะถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การเตรียมพื้นที่เพื่อปรับปรุงอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ต้องจัดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวกว้าง 0.5 เมตร ลึก 0.5 เมตร และบ่อดักตะกอนดินขนาดกว้าง x ยาว x ลึก เท่ากับ 1.0 x 1.0 x 2.5 เมตร เพื่อดักตะกอนดินที่ถูกชะพามากับน้ำฝนไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยตรง สำหรับตะกอนดินรวมทั้งเศษวัสดุต่าง ๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกทุกชนิดที่มีถังบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบ และรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไปกำจัดต่อไป | <p>-</p> |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|---|
| 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ) | <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อลงของการขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ซึ่งจะทำให้กีดขวางการไหลของน้ำและส่งผลให้สภาพทางอุทกวิทยาน้ำผิวดินเปลี่ยนแปลงไป แต่อย่างไรก็ตามดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างตอม่อริมตลิ่ง หรือถูกนำมากองไว้จะถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ส่วนตำแหน่งตอม่อในแหล่งน้ำจะสอดคล้องกับตำแหน่งของสะพานเดิม ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณที่ปรับปรุงอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกราก (กม.41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตรจากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วตักตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร การรื้อโครงสร้างสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ให้พิจารณาวิธีรื้อถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็น ส่วน ๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อลำเลียงออกนอกพื้นที่ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน ซึ่งจะป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน แต่ถ้าหากพบว่ามีเศษวัสดุตกลงสู่แหล่งน้ำผิวดินและก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกออกโดยทันที การก่อสร้างสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ต้องติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้างของสะพานข้ามลำน้ำ เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้ | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--------------------------------|---|---|
| 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <p>5. ระหว่างการตอกเสาเข็มลงในคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ต้องติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) ล้อมรอบบริเวณพื้นที่ตอกเสาเข็ม และมีความสูงตั้งแต่พื้นผิวน้ำจนถึงท้องน้ำ</p> <p>6. วางแผนการปรับปรุงอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ในช่วงฤดูแล้งโดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ</p> <p>7. การตัดต้นไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการปรับปรุงอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) หากพบว่าไม้เศษต้นไม้ตกลงในแหล่งน้ำให้ดำเนินการนำออกโดยทันที</p> <p>8. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากบริเวณจุดตัดแหล่งน้ำ ได้แก่ ห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ต้องระมัดระวังไม่ให้ล้าออกนอกเขตทาง และปรับระดับความลาดชันให้เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำข้างต้นไม่น้อยกว่า 100 เมตร</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|---|
| 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และบริเวณคอสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) อาจเกิดการชะล้างพังทลายของดินบริเวณคอสะพานและปลายท่อลอดจะเกิดในช่วงฤดูฝนในกรณีฝนตกหนักในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่ถ้าฝนตกปกติไม่มีการไหลบ่าของน้ำ ดินบริเวณคอสะพานจะค่อย ๆ สามารถดูดซับน้ำไว้ได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงต้องตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดินบริเวณอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และบริเวณคอสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) อย่างน้อยเดือนละครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ในช่วงเข้าสู่ฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) โดยถ้าพบการชะล้างพังทลายของดินคอสะพานหรือปลายท่อเหลี่ยมต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยทันที | - |
| 3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมก่อสร้างบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) จะมีดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทาง อาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำผิวดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง น้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัดซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างบริเวณจุดตัดแหล่งน้ำได้แก่ ห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดชิ้นแยกชิ้นส่วน บริเวณที่ทำการก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระเบรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.42+663) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.50+470) ดัชนีตรวจวัด 18 ดัชนี ได้แก่ ความลึกอุณหภูมิน้ำ ความโปร่งแสง การนำไฟฟ้า ความขุ่น ความเร็วของกระแส น้ำ ความเป็นกรด-ด่าง ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งทั้งหมด ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ของแข็งที่ละลายอยู่ในน้ำ น้ำมันและไขมัน ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน แอมโมเนียในหน่วยไนโตรเจน ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มพีคอล- |

ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|---|---|--|
| 3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <p>3. ที่ตั้งสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างต้องจัดให้สร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอ กับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนจะระบายออกสู่ภายนอก</p> <p>4. ห้ามไม่ให้มีการทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะ หรือของเสียต่าง ๆ ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง หรือจากคนงานก่อสร้าง ลงสู่ ห้วยโกรกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) โดยให้ทำการทิ้ง เศษวัสดุก่อสร้าง ขยะ หรือของเสียต่าง ๆ ในถังขยะของโครงการเท่านั้น และประสานงานเทศบาลเมืองหนองปลิง หรือให้บริษัทเอกชนเพื่อนำไปกำจัด</p> | <p>โคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความถี่ในการตรวจวัด : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ถัดแล้วและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กิจกรรมซ่อมบำรุงที่อยู่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่ห้วยโกรกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรมทางหลวงต้องเน้นต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาผิวดินในระยะดำเนินการ อย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน 2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการซ่อมบำรุงบริเวณจุดตัดแหล่งน้ำ ได้แก่ ห้วยโกรกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดชิ้นแยกชิ้นส่วนบริเวณสะพาน โดยต้องดำเนินการที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.42+663) - ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.50+470) • ดัชนีตรวจวัด 18 ดัชนี ได้แก่ ความลึก อุณหภูมิ น้ำ ความโปร่งแสง การนำไฟฟ้า ความขุ่น ความเร็วของกระแส น้ำ ความเป็นกรด-ด่าง ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งทั้งหมด ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ของแข็ง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|--|---|---|
| 3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | 3. กรมทางหลวงดำเนินการล้างผิวถนนทางในช่วงก่อนเข้าสู่ฤดูฝน (ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม) เพื่อลดการปนเปื้อนของมลสารต่าง ๆ ซึ่งจะชะล้างในฤดูฝนที่มีฝนตกครั้งแรกทางระบายน้ำ | <p>ที่ละลายอยู่ในน้ำ น้ำมันและไขมัน ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน แอมโมเนียในหน่วยไนโตรเจน ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคอล-โคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความถี่ในการตรวจวัด : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ในระยะ 3 ปีแรก และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี |
| 4. อากาศและบรรยากาศ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มขึ้นของมลพิษอากาศจากยานพาหนะและเครื่องจักรซึ่งมลสารจากยานพาหนะที่สำคัญ ได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเช้า และช่วงเวลาบ่าย ทั้งนี้ สามารถพิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล หรือได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชนเรื่องฝุ่นละออง 2. กิจกรรมการขุดเปิดหน้าดิน รวมถึงการถม/บดอัด/ปรับระดับหน้าดิน ต้องดำเนินการจำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วง ๆ เท่าที่จำเป็น เพื่อลดโอกาสการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 3. รถที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์หรือรถบรรทุกต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อ 4. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น และกระบะบรรทุกทุกท้ายรถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินดาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรั้ง (กม.43+300) - ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามูลีการาม (กม.59+480) • ดัชนีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|--|--|--|
| 4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) | | 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น 7. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมในการใช้งาน และเพื่อลดการระคายเคืองมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เป็นต้น 8. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ | - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง • วิธีการตรวจวัด : 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |
| | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการเป็นกิจกรรมที่ทำให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศหลักของโครงการ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของ CO และ NO₂ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบบอยู่ในระดับปานกลาง | ระยะดำเนินการ <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรหนองปรือสถานีตำรวจภูธรหนองรี และสถานีตำรวจภูธรบ่อพลอยในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด และตรวจจับรถบรรทุกทุกคันที่ปล่อยดินร่วงหล่นลงบนผิวทางถนนโครงการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศจากฝุ่นละอองที่สะสมบนผิวทาง | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินดาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรัง (กม.43+300) |





ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|--------------------------------|---|---|
| 4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) | | 2. กรมทางหลวงตรวจสอบสภาพผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ โดยหากพบผิวจราจรชำรุดให้ดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี | <ul style="list-style-type: none">- ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามูลีการาม (กม.59+480)• ดัชนีตรวจวัด<ul style="list-style-type: none">- ความเร็วลมและทิศทางลม- ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง• วิธีการตรวจวัด : 5 วันต่อหนึ่ง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ• ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูแล้งและฤดูฝน ในระยะ 3 ปีแรก และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|---|---|
| 5. เสียง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การปรับปรุงขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ซึ่งในแต่ละกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ที่มีค่าระดับเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างในช่วงนั้น ๆ และให้รื้อหรือเคลื่อนย้ายทันทีหากการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ โดยจะต้องดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวให้แล้วเสร็จก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่เพื่อลดระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหา/ติดตั้ง หรือปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้งาน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินดาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรัง (กม.43+300) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามุสิกaram (กม.59+480) ดัชนีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq_{24 hr.}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|---|--|
| 5. เสียง (ต่อ) | | <p>6. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุททอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ</p> <p>7. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างให้ดำเนินการหาสาเหตุและดำเนินการแก้ไข เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพิ่มเติมในบริเวณเขตทางขณะดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง</p> | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นแหล่งกำเนิดเสียงหลักของโครงการในช่วงเปิดดำเนินการโครงการ โดยเมื่อพิจารณาจากการเปิดใช้ถนนซึ่งเป็นการขยายช่องจราจรของถนนเส้นเดิมเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต จึงคาดว่าระดับเสียงจะเพิ่มขึ้นจากสภาพปัจจุบันตามปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพผิวทางและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการคมนาคมในระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบ และแจ้งประชาชนให้รับทราบถึงสาเหตุแนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรบ่อพลอยในการตรวจจับความเร็วของยานพาหนะไม่ให้เกินเกณฑ์กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบระดับเสียงดังที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินดาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรัง (กม.43+300) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามุสิกaram (กม.59+480) |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------|---|---|--|
| 5. เสียง (ต่อ) | | | <ul style="list-style-type: none"> • ดัชนีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq, 24 hr.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) • วิธีการตรวจวัด : 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูแล้งและฤดูฝน ในระยะ 3 ปีแรก และ จากนั้นทุก ๆ 5 ปี |
| 6. ความสั่นสะเทือน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/ สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว และการขนส่ง เครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การปรับปรุงขยาย สะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลอง ตะเพิน (กม.50+470) ซึ่งในแต่ละกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดความ สั่นสะเทือน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบ ทางลบให้อยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ้ายู่อาคาร หรือเครื่องมือต่าง ๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ทางพื้นที่อ่อนไหว เก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไขในกรณี ที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน 2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนจะต้องเริ่มก่อสร้าง หลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมต้องประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและช่วงเวลาการ ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ประชาชนทราบ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินตาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุม รัง (กม.43+300) - ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามุสิกaram (กม.59+480) |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|--------------------------------|---|---|
| 6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | | <p>3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน</p> <p>4. ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง รวมทั้งควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย</p> <p>5. ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น</p> <p>6. กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพานและทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น</p> <p>7. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานก่อสร้างทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางป้องกันและแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>8. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุททอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ</p> | <p>• ดัชนีตรวจวัด</p> <p>- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV)</p> <p>• วิธีการตรวจวัด : 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ</p> <p>• ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|---|--|--|
| 6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นกิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในช่วงเปิดดำเนินโครงการ แต่จากการประเมิน พบว่าความสั่นสะเทือนอาจเพิ่มขึ้นจากเดิมไม่มากนัก ดังนั้นจึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลอบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจรให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอสะพาน ไม่ให้เกิดหลุม บ่อ ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความสั่นสะเทือน หากพบว่ามีความเร็วเกินขีดจำกัดให้ดำเนินการซ่อมแซมทันที กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรบ่อพลอยในการตรวจจับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดเขาวงจินดาราม (กม.30+655) และโรงเรียนชุมชนบ้านหลุมรัง (กม.43+300) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านยางสูง (กม.50+700) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองรี (กม.54+430) และวัดเขามุสิกaram (กม.59+480) ดัชนีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) วิธีการตรวจวัด : 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูแล้งและฤดูฝน ในระยะ 3 ปีแรก และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| 7. นิเวศวิทยาทางบก 7.1 พืชในระบบนิเวศ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ คือ การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียของพืชพรรณที่อยู่ในเขตทาง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> หมวดทางหลวงบ่อพลอย แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุททอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 10 (ราชบุรี) เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ หมวดทางหลวงบ่อพลอย แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุททอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ ล้อมย้าย และชักลากไม้ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ เพื่อป้องกันการตัดฟันต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนด การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์ การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายของดิน การชะล้างหน้าดิน และการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง โดยพิจารณาอย่างรอบคอบ | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|--------------------------------|---|---|
| 7.1 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ) | | <p>5. ดำเนินการชดเชยต้นไม้</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จำนวน 30 ต้น (5 ชนิด)▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จำนวน 25 ต้น (6 ชนิด) <p>เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ของหมวดทางหลวงบ่อพลอย และแนวทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) กำหนด</p> <p>6. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่าง ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ในระบบนิเวศ รวมถึงไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณ</p> <p>7. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ทั้งพืชและสัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด</p> <p>8. การติดตั้งไฟส่องสว่างของถนนโครงการก่อนเปิดดำเนินการ ให้พิจารณาเป็นรูปแบบที่ลดการส่องแสงสว่างไปยังนิเวศริมไหล่ทางและนอกเขตทางโดยเฉพาะพื้นที่นาข้าว เพื่อช่วยลดปัญหาข้าวไม่ออกรวง</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|---|---|---|
| 7.1 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none">กิจกรรมในระยะดำเนินการทุกกิจกรรมจะเกิดขึ้นบริเวณผิวจราจรเท่านั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ หรือการสูญเสียพรรณไม้จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none">ติดตามตรวจสอบอัตราการรอดตายของไม้ชุดล้อม ภายหลังจากนำกลับมาปลูกบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ หรือบริเวณพื้นที่ทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรีกำหนด | |
| 7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">กิจกรรมก่อสร้างอาจก่อให้เกิดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องจักร และยานพาหนะ ซึ่งเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากินของสัตว์ขนาดเล็กอื่น ๆ ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่การก่อสร้างได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">การตัดพุ่มต้นไม้มและการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ดำเนินการแบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วง ๆ และทยอยตัดพุ่มต้นไม้มหรือปรับพื้นที่จนครบบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ในระบบนิเวศสามารถรับรู้ และหลบหลีกออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เข้าไปยังกลุ่มไม้ยืนต้นหรือพื้นที่แหล่งอาศัยอื่นที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัยในระหว่างการตัดพุ่มต้นไม้มและการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรัง ไข่ ตัวอ่อน สัตว์ในระบบนิเวศที่เคลื่อนที่ช้า หรือ สัตว์ในระบบนิเวศที่ไม่สามารถหลบหลีกช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ต้องประสานงานกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 3 (บ้านโป่ง) เพื่อช่วยเหลือในการเคลื่อนย้ายสัตว์ในระบบนิเวศออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและปลอดภัยกิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดินการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่ช้า หรือไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------------|---|---|---|
| 7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ) | | 4. ให้ดำเนินการก่อสร้างก่อนช่วงฤดูการอพยพของสัตว์ในระบบนิเวศ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการรบกวนการเข้ามาใช้ประโยชน์พื้นที่เขตทางชั่วคราวของนกอพยพตามฤดูกาล 5. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ในระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ 6. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ทั้งพืชและสัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด 7. การติดตั้งไฟส่องสว่างของถนนโครงการก่อนเปิดดำเนินการ ให้พิจารณาคุณสมบัติที่ติดตั้งแสงน้อย และลดการส่องสว่างไปยังนิเวศริมไหล่ทางและนอกเขตทาง | |
| | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมในระยะดำเนินการจะเป็นการคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษาเขตทาง เช่น การตัดหญ้าในเขตทาง การตัดแต่งกิ่งไม้ การซ่อมบำรุงผิวทาง การซ่อมบำรุงสัญญาณไฟ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวกระทำในเขตทางที่สร้างแล้วเสร็จ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | ระยะดำเนินการ - | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|---|---|--|
| 8. นิเวศวิทยาทางน้ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมก่อสร้างบริเวณห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) จะมีดินที่น้ำมากองเพื่อขยายเขตทาง อาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำมีดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง น้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ ติดตั้งป้ายห้ามคนงานก่อสร้างทำการจับสัตว์น้ำบริเวณจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ได้แก่ ห้วยโกรกกราก (กม.41+383) คลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.42+663) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.50+470) ดัชนีตรวจวัด : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้ ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|--|--|---|
| 8. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมขุดบ่อขุดที่อยู่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่ห้วยโกรกกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลอบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดินที่จะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.42+663) ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองตะเพิน (กม.50+470) ดัชนีตรวจวัด : แพลก์ตอนพีช แพลก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ในระยะ 3 ปีแรก และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี |
| 9. การคมนาคมขนส่ง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างต้องใช้เส้นทางขนส่งร่วมกับประชาชนทำให้เป็นอุปสรรคต่อการจราจรได้ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า ในช่วงก่อสร้างจะส่งผลให้ถนนโครงการมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น แต่จะยังมีระดับการให้บริการ (LOS) ที่ไม่แตกต่างจากกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลอบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนจัดจราจรช่วงการก่อสร้าง ได้แก่ แผนจัดจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ และแผนจัดจราจรช่วงก่อสร้างสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ โดยระบุวันเดือนปี เวลา บริเวณที่เกิดเหตุ สาเหตุ จำนวนผู้ประสบเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหาย และประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ พร้อมหาแนวทางป้องกัน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สำรวจปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน และสภาพความเสียหายของผิวจราจรของถนนโครงการ จุดตัดถนนและถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการทุก ๆ 3 เดือน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--|--|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนหรือบริเวณทางแยก จะต้องจัดทำทางเบี่ยง หรืออาจมีการปิดช่องจราจรบางช่วงเวลา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการคมนาคม แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบลบบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>4. การประชาสัมพันธ์ ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> > ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลาสถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้ ล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน บริเวณดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.28+798 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.48+000 ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.48+000 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.63+050 > ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ <p>5. การลดผลกระทบต่อการจราจรในระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> > กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--------------------------------|---|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <p>เพื่อให้ผู้รับเหมานำมาตรการต่าง ๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้าง และนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มเปิดจุดก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">> จัดให้มีศูนย์รับเรื่องรื้อวางเรียนที่หมวดทางหลวงทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุ้มทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องรื้อวางเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ> กรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย- ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะ ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้น- ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--------------------------------|---|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">- หากพบว่าเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว ให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้ทาง- การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนวเส้นทางทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่งสำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น- การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและขออนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ- อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับชี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับชี่เอง และผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--------------------------------|--|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">- การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคันเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย- ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดี เพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวยแฉ่งตั้งหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราว เป็นแนวตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุก ๆ 30 เมตรโดยประมาณ- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงบริเวณทางร่วม/ทางแยก- ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่าง ๆ ในบริเวณชุมชนให้เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--------------------------------|--|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">- การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวางให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ- บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร- กรณีเก็บวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้รบกวนการจราจร และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง- ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่าง ๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม- กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ หรือพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วและดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รบกวนต่อกิจกรรมของสถานประกอบการให้น้อยที่สุด | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------|--|---|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <p>6. ความเสียหายของผิวจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย ➢ จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหายในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การปรับปรุงทางหลวงโดยการเพิ่มจำนวนช่องจราจร จะช่วยให้สภาพการจราจรบนทางหลวงมีการเดินทางที่คล่องไม่มีปัญหาการจราจรติดขัดบนช่วงทางหลวง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบด้านบวกอยู่ในระดับสูง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักลิโลเมตร บ้ายบอทาง บ้ายเตือนต่าง ๆ และระบบสาธารณสุขโรคของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอ 2. ประสานงานและขอความร่วมมือจากสถานีตำรวจในพื้นที่ให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง และตรวจตราการบรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุกไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันไม่ให้สภาพผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนด | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------------|--|---|---|
| 9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ol style="list-style-type: none">หากมีการขอมแซมผิวทาง ไหลทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายเตือนในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นอย่างต่ำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูงจัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมายการปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทางจัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันตกลงบนพื้นถนน | |
| 10. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">การรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น เสาไฟฟ้าสายสื่อสาร และท่อน้ำประปา เป็นต้น เพื่อเตรียมพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้งาน แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราว ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้กรมทางหลวงพิจารณา และประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือน เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งทำหรือเพื่อกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกันติดตั้งป้ายประกาศในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วันพิจารณาช่วงเวลาในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภค ในช่วง 00.00-04.00 น. เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนหรือดำเนินการในช่วงวันหยุดราชการ | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--------------------------------|--|---|
| 10. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ) | | <p>4. พิจารณาระยะเวลาในการตัดต่อสายไฟเข้าสู่ตำแหน่งใหม่ ในช่วงเวลา 10.00-15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียุทธศาสตร์การใช้ไฟน้อยที่สุดของวัน</p> <p>5. เมื่อทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องเก็บกวาดเศษดิน/หิน และเศษวัสดุต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน</p> <p>6. ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงสู่พื้นผิวจราจร รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะไปยังสถานที่กองเก็บวัสดุไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง</p> <p>7. การรื้อย้ายอาคารอรรถเดิมเพื่อทำการปรับปรุงและก่อสร้างอาคารอรรถใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดทำอาคารอรรถชั่วคราวให้แล้วเสร็จก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้าย และให้ทำการรื้อย้ายอาคารอรรถชั่วคราวออกภายหลังอาคารอรรถใหม่ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p> <p>8. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่างานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากงานรื้อย้าย หรือการสร้างควมเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------------------|--|--|--|
| 10. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) | | 9. จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ กับพนักงานคนงานก่อสร้างบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ในระยะเตรียมการก่อสร้างแล้ว ดังนั้นผลกระทบต่อการรื้อย้ายในระยะนี้จะไม่เกิดขึ้นอีก จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p> | - |
| 11. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการปรับปรุงระบบระบายน้ำอาจมีดินที่ถูกเปิดจากผิวถนนเดิมอาจร่วงหล่นและอุดตันท่อระบายน้ำทำให้เกิดขวางการระบายน้ำเดิมและทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ก่อสร้างได้ นอกจากนี้ ยังพบบริเวณที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : <ol style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก พื้นที่ชุมชนหัวเขาน้ำท่วมขังจากการไหลรวมของน้ำจากโรงพยาบาลบ่อพลอย และวัดเขาวงจินดาราม บริเวณสนามกอล์ฟบลูแซฟไฟร์ บริเวณทางเข้าสนามกอล์ฟ (สนามกรังด์ปรีซ์ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ออกแบบและปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวางของโครงการให้มีค่าความปลอดภัย (Factor of Safety) ให้มากกว่า 1.5 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทยอยทำรื้อย้ายอาคารระบายน้ำเดิม เพื่อป้องกันการรื้อย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว ซึ่งจะช่วยให้คงประสิทธิภาพของการระบายน้ำเดิมในพื้นที่ได้ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470) ต้องติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน เพื่อให้ป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในลำน้ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบการอุดตันของระบบระบายน้ำและสภาพปัญหาที่น้ำท่วมขัง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทุก ๆ 3 เดือน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| 11. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | <p>มอเตอร์ ปาร์ค) 5) บริเวณชุมชนช่องด้าน กม.37+850 ถึง 38+300 และ 6) บริเวณวัดลำเหยสามัคคีธรรมถึงบริษัทบ่อพลอยฟู้ด อินดัสทรี จำกัด (โรงงานสับประรด)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : 1) บริเวณ PTT Station ปตท.หลุมรั้ง และ 2) หน้าโรงพยาบาลหนองปรือจนถึงแยกวัดเขามูลี และบริเวณชุมชนบ้านหนองไม้แดง <p>แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในฤดูฝนที่มีฝนตกหนัก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> | <p>4. ติดตั้งรั้วดักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณที่ปรับปรุงอาคารระบายน้ำบริเวณห้วยโกรกราก (กม.41+383) และขยายสะพานข้ามคลองตะเพิน (กม.42+663) และคลองตะเพิน (กม.50+470)</p> <p>5. การเก็บกักวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกักดินที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม บริเวณที่จะดำเนินการรื้อท่อกลมและท่อเหลี่ยมของอาคารระบายน้ำเดิม เพื่อทำการก่อสร้างใหม่ ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรืออาคารระบายน้ำเดิมไม่น้อยกว่า 100 เมตร พร้อมทั้งปรับระดับความลาดชันของการเก็บกักวัสดุก่อสร้างให้เหมาะสมเพื่อได้ไม่พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีกองวัสดุก่อสร้างพังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการนำออกโดยทันที</p> <p>6. ห้ามไม่ให้มีการทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะ และน้ำเสีย ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง หรือจากคณงานก่อสร้างลงสู่ห้วยโกรกราก (กม.41+383) และคลองตะเพิน (กม.42+663) คลองตะเพิน (กม.50+470) และตำแหน่งอาคารระบายน้ำของโครงการ โดยให้ทำการทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะ หรือของเสียต่าง ๆ ในถังขยะของโครงการเท่านั้น และประสานงานเทศบาลเมืองหนองปรือหรือให้บริษัทเอกชนเพื่อนำไปกำจัด</p> <p>7. บริเวณพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : 1) บริเวณหน้าโรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก 2) พื้นที่ชุมชนหัวเขาน้ำท่วม | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--------------------------------|--|---|
| 11. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | | <p>ซึ่งจากการไหลรวมของน้ำจากโรงพยาบาลบ่อพลอย และ วัดเขาวงจินตาราม 3) บริเวณสนามกอล์ฟบุลูแซฟไฟร์ 4) บริเวณทางเข้าสนามกอล์ฟ (สนามกรังด์ปรีซ์ มอเตอร์ ปาร์ค) 5) บริเวณชุมชนช่องด่าน กม.37+850 ถึง 38+300 และ 6) บริเวณวัดลำเหยสามัคคีธรรมถึงบริษัทบ่อพลอย ฟู้ดอินดัสทรี จำกัด (โรงงานسابประด)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : 1) บริเวณ PTT Station ปตท.หลุมรั้ง และ 2) หน้าโรงพยาบาลหนองปรือจนถึงแยกวัดเขามูสิ และบริเวณชุมชนบ้านหนองไม้แดง <p>กำหนดให้ผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อทำการต่อท่อสูบน้ำเพื่อช่วยเร่งการระบายน้ำ ในกรณีที่น้ำระบายไม่ทันในช่วงฝนตกหนักขณะก่อสร้าง เพื่อช่วยการระบายน้ำในพื้นที่ โดยต้องทำการสูบน้ำให้ไหลไปสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงและไม่กระทบต่อชุมชน</p> <p>8. จัดให้มีระบบระบายน้ำที่เหมาะสมกับพื้นที่บริเวณสำนักงาน ควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบฯ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ.</p> <p>9. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบอาคารระบายน้ำที่ก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด ให้ไม่มีการกองดิน หิน หรือเศษวัสดุต่าง ๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทางหลวงเพื่อเปิดใช้งาน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการตรวจสอบอาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| 11.การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อเปิดดำเนินการไปสักระยะเวลาหนึ่งอาจมีการขึ้นของวัชพืช หรือมีเศษขยะมาติด แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในกรณีที่มีฝนตกหนักในช่วงหน้าฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) หรือมีน้ำไหลหลาก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงดำเนินการดูแลระบบระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที กรมทางหลวงต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจเกิดการอุดตันได้ในท่อระบายน้ำของถนนทางหลวง โดยเฉพาะก่อนช่วงเข้าสู่คูฝน (ก่อนเดือนพฤษภาคม) เพื่อให้มีการระบายน้ำเต็มประสิทธิภาพ | - |
| 12. การใช้ที่ดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการดำเนินงานของโรงผสมแอสฟัลติก-คอนกรีต/โรงซ่อมเครื่องจักร งานจัดการความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และงานกำจัดขยะมูลฝอย/น้ำเสียจากที่พักคนงานและสำนักงาน ซึ่งอาจเป็นพื้นที่นอกเขตทางที่ได้ตกลงขอเช่าสถานที่ อาจจะส่งผลกระทบให้เกิดเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชั่วคราวจากพื้นที่เกษตรกรรมกลายเป็นพื้นที่ที่ใช้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าว ดังนั้น จึงกำหนดให้ ขนาดของผลกระทบทางลบบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่เขตทางของโครงการเท่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ นอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องห้ามกองวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ออกนอกเขตทางที่ไม่ได้รับการอนุญาตซึ่งถ้าพบมีการกองนอกเขตทางผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการย้ายออกทันที ในกรณีที่ต้องใช้พื้นที่นอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขออนุญาตเจ้าของพื้นที่เพื่อใช้กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และต้องใช้พื้นที่ให้น้อยที่สุด เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบ | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------|---|---|---|
| 12. การใช้ที่ดิน (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ส่งผลกระทบทางอ้อมให้เกิดการพัฒนาที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งในปัจจุบันการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร ซึ่งในอนาคตอาจมีการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่าสูงขึ้น ดังนั้น ขนาดของผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับสูง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p> | - |
| 13. เศรษฐกิจ-สังคม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้อยู่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แต่ผลกระทบจะเกิดชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบด้านลบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>1. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้างระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ควบคุมงานก่อสร้างสามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี ไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ บริเวณดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.28+798 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.48+000 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ครอบคลุมข้างละระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กลุ่มเป้าหมาย <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา กลุ่มสถานประกอบการ กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|--------------------------------|--|---|
| 13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.48+000 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.63+05 • ประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการแจ้งระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้าง รวมทั้งความคืบหน้าของโครงการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง • ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนพับควรมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของที่หมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี และสำนักงานควบคุม • ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วันและต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ | <ul style="list-style-type: none"> • วิธีดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - ทำการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้แบบสอบถาม โดยมีประเด็นได้แก่ผลกระทบจากกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนและครัวเรือน สภาพแวดล้อมในชุมชน ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการ บัญชีโรงเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ • ระยะเวลาดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - 1 ครั้ง ก่อนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง - 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|--------------------------------|--|---|
| 13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> • ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ • จัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ รวมถึงบริเวณหมวดทางหลวงบ่อพลอย และแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี • เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์ • เพิ่มช่องทางการร้องเรียนของประชาชนตามช่องทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของกรมทางหลวง http://complain.doh.go.th หรือทาง อีเมล saraban@doh.go.th ตลอด 24 ชั่วโมง - ทางไปรษณีย์ กรมทางหลวง ที่อยู่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 - สายด่วนกรมทางหลวง 1586 (โทรฟรี 24 ชั่วโมง) <p>สำนักงานงานเลขานุการกรม ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสาร และเรื่องราวร้องทุกข์ หมายเลข 0 2354 5057 และ โทรสาร 0 2354 5058 (ในวันราชการ)</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|--------------------------------|--|---|
| 13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">- หมวดยางหลวงบ่อพลอย หมายเลข 0 3555 2000 ต่อ หัวหน้าหมวดยางหลวงบ่อพลอย- แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง) จังหวัดสุพรรณบุรี หมายเลข 0 3555 2000 <ol style="list-style-type: none">2. ออกกฎระเบียบห้ามมีการทะเลาะวิวาทของคณงานก่อสร้างหรือกับประชาชนในท้องถิ่นเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย3. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว ให้ผู้รับเหมาพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่นเพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่4. กิจกรรมการก่อสร้างจะต้องไม่ปิดกั้นทางเข้าของร้านค้าหรือสถานประกอบโดยจะต้องจัดทำทางเข้าออกหรือทางเบี่ยงให้ประชาชนสามารถเดินทางไปร้านค้าหรือสถานประกอบได้ตามเดิม5. บำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้6. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมต้องประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน7. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบอย่างต่อเนื่อง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|---|---|--|
| 13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none">เมื่อเปิดดำเนินการจะมีการใช้ถนนทางหลวงสำหรับการคมนาคมขนส่ง จะทำให้การคมนาคมในพื้นที่ดีขึ้น ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชน และการประกอบกิจการของคนในชุมชน จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับระดับปานกลาง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none">ดำเนินการรับเรื่องร้องเรียนตามแนวทางของกรมทางหลวง โดยหากพิสูจน์ได้ว่ามีสาเหตุมาจากการดำเนินโครงการ จนก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็ว และเป็นธรรม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none">พื้นที่ดำเนินการ<ul style="list-style-type: none">ครอบคลุมข้างละระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการกลุ่มเป้าหมาย<ul style="list-style-type: none">กลุ่มผู้นำชุมชนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษากลุ่มสถานประกอบการกลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการวิธีดำเนินการ<ul style="list-style-type: none">ทำการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้แบบสอบถาม โดยมีประเด็นได้แก่ ผลกระทบในระยะดำเนินการ สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนและครัวเรือน สภาพแวดล้อมในชุมชน ปัญหาหรือเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการระยะเวลาดำเนินการ<ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง/ปี ในระยะ 3 ปีแรก และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|--|---|
| 14. การสาธารณสุข | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญ คือ ฝุ่นละออง และเสียงดัง ซึ่งหากได้รับสัมผัสมลพิษเป็นระยะเวลายาวนาน จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในพื้นที่ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง ปัญหาจากการเข้ามาของแรงงานต่างถิ่น ซึ่งอาจก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ และทำให้เป็นการเพิ่มภาระของการบริการทางด้านสาธารณสุข นอกจากนี้ อาจก่อให้เกิดความวิตกกังวล หรือความเครียดจากการมีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเสพติด หรือความปลอดภัยในสังคม เป็นต้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวังป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ ในแคมป์คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่าง ๆ เช่น พรบ. โรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ประกาศกองคุ้มครองแรงงาน ประกาศ กอควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศของจังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน โดยจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาลและการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างเพียงพอตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ. 2548 พร้อมทั้งประสานงานกับโรงพยาบาลบ่อพลอย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลช่องด่าน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหลุมรั้ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหนองรี และโรงพยาบาลหนองปรือ หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ จัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง โดยให้มีเจ้าหน้าที่ประสานงานแจ้งอาการเบื้องต้นกับทางสถานพยาบาลที่จะขอใช้บริการก่อนล่วงหน้า | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------|--------------------------------|--|---|
| 14. การสาธารณสุข (ต่อ) | | <ol style="list-style-type: none">ส่งเสริมให้ความรู้กับคนงานก่อสร้างในการป้องกันโรคอันเนื่องจากสูดดมในที่พักคนงานก่อสร้าง หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้นผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมายดำเนินการตรวจสอบสุขภาพทั่วไป ร่วมกับการซักประวัติ เพื่อคัดกรองโรคติดต่อของคนงานและพนักงานก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรมบริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สิน การเข้า-ออกที่พัก รวมถึงห้ามดื่มสุรา เสพสิ่งเสพติด ฯลฯ ให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และป้องกันปัญหาความขัดแย้งกับประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งถ้าคนงานก่อสร้างคนฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ. 2541)กรณีที่เป็นแรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้น ๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------|--------------------------------|--|---|
| 14. การสาธารณสุข (ต่อ) | | <p>9. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดระบบสาธารณสุขโรค ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้เพียงพอ รวมทั้งจัดหาน้ำดื่มและการสำรองน้ำใช้ให้เพียงพอต่อคนงานก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องมาตรการด้านสุขาภิบาล</p> <p>10. กำหนดให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้เป็นระเบียบ และถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันมิให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์โรค และสัตว์พาหะนำโรค การแพร่กระจายของโรคติดต่อ รวมถึงไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน</p> <p>11. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน</p> <p>12. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงระบบบำบัด พร้อมทั้งคืนสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย ซึ่งสอดคล้องมาตรการด้านสุขาภิบาล</p> <p>13. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|--|
| 14. การสาธารณสุข (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ อาจก่อให้เกิดมลพิษด้านเสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ริมสายทาง รวมทั้งมลพิษจากไอเสียจากรถยนต์อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ แต่คาดว่าจะเพิ่มจากเดิมไม่มากนัก เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดโล่งไม่ได้เป็นชุมชนแออัด จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่าง และด้านสุขาภิบาลเคร่งครัด | - |
| 15 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> หากคนงานขาดความระมัดระวัง มีความประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ หรืออุปกรณ์ไม่มีความพร้อมในการดูแลคนเจ็บก่อนนำส่งสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงจะทำให้ระดับความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยโอกาสที่จะเกิดเหตุดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดระยะเวลาเตรียมการก่อสร้างและระยะเวลาก่อสร้าง โดยมีผลกระทบจากการบาดเจ็บในระดับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บมาก ส่งผลให้ต้องมีการหยุดงานและใช้เวลารักษาพยาบาลเป็นระยะเวลาหนึ่งอาการจึงดีขึ้นและสามารถกลับมาทำงานได้เช่นเดิม ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่าง ๆ การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> บันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างของคนงานก่อสร้าง และจัดทำเป็นรายงานสรุปต่อเดือน รายงานสรุปต่อปี และรายงานสรุปตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--------------------------------|---|---|
| 15 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | | <ol style="list-style-type: none">บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับ ความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแล บำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าการชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลาจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและระงับอัคคีภัยให้มีความเพียงพอเหมาะสม และดูแลตรวจสอบให้สามารถใช้งานได้ดีอยู่เสมอ พร้อมทั้งมีป้ายแนะนำการใช้อุปกรณ์นั้น รวมถึงจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธี | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--------------------------------|---|---|
| 15 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | | <p>5. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงาน/คนงานสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากากปิดหน้า ป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) เป็นต้น รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่าง ๆ เช่น ถังดับเพลิง ชนิด A, B และ C เป็นต้น อย่างเพียงพอและจัดให้มีกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้</p> <p>6. จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาล บ่อพลอย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลช่องด่าน และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหลุมรัง หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ</p> <p>7. กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน โดยใช้แผงคอนกรีตหรือวัสดุอื่นที่มีการติดตั้งไฟวับขาว พร้อมป้ายเตือนเพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจร หรือพื้นที่อันตรายอย่างชัดเจน</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--|--|---|
| 15 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมที่มีการนำเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ มาใช้ในทำงาน โดยถ้าผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บ แต่เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก และการดำเนินงานแต่ละครั้งไม่ได้ใช้ระยะเวลานาน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบูต และเสื้อกั๊ก | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--------------------------------|--|---|
| 15 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | | สะท้อนแสงหรือเลื่อกี้กสีสด เป็นต้น ที่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน 3. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคั่นทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณเตือนต่าง ๆ ตามคู่มือเล่มที่ 3 เครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้างงานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน (มีนาคม 2561) ของกรมทางหลวง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-----------------------------|---|--|---|
| 16 อุบัติเหตุและความปลอดภัย | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างถนนชั่วคราว และการขนส่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่จะมีรถบรรทุกเข้ามาภายในพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทางและคนเดินเท้าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรจากรายงานสรุปอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศ (กรมทางหลวง, 2568) พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปี พ.ศ. 2558-2568 จำนวน 50 ครั้ง และ 25 ครั้ง ของแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ตามลำดับ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> การก่อสร้างในทุกขั้นตอนจะต้องจัดให้มีวิศวกรที่เกี่ยวข้องที่มีความชำนาญและมีประสบการณ์ควบคุมดูแลการก่อสร้างอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและปลอดภัยต่อคนงานก่อสร้างและชุมชน จัดทำคู่มือการดำเนินงานระหว่างการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม ให้มีการจัดอบรมการปฏิบัติตามคู่มือการดำเนินงานระหว่างการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม และการฝึกซ้อมการปฏิบัติ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรหนองปรือ สถานีตำรวจภูธรหนองรี และสถานีตำรวจภูธรบ่อพลอยในการตรวจตราความเรียบร้อยในพื้นที่โครงการ รวมถึงการจัดจราจรและให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากโครงการ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สำรวจปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ ตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน และสภาพความเสียหายของผิวจราจรของถนนโครงการ จุดตัดถนน และถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการทุก ๆ 3 เดือน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับหัวข้อด้านคมนาคม) |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> งานบำรุงรักษาตามปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานซ่อมบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน ซึ่งจะมีการปิดช่องจราจรเป็นช่วง ๆ เพื่อทำการซ่อมบำรุง อาจทำให้สามารถเกิด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-----------------------------------|---|--|---|
| 16 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ) | อุบัติเหตุขึ้นได้ แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวเฉพาะบริเวณที่มีการซ่อมบำรุงเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ | 2. ทำรั้วกัน ปิดประกาศ พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟ และไฟส่องสว่างแสดงขอบเขตการซ่อมบำรุงรักษาโครงการที่ชัดเจน ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการซ่อมแซม | |
| 17.ความปลอดภัยในสังคม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมของคณากรบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่จะเกิดเฉพาะในช่วงหลังเลิกงานหรือวันหยุดของคณากรก่อสร้าง อาจส่งผลให้เกิดสิ่งที่ไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และมีผลกระทบด้านจิตใจ เช่น การทำเสียงดังในยามวิกาล เกิดมาจากการทะเลาะวิวาทระหว่างคณากรก่อสร้าง ตลอดจนมีการลักขโมยสิ่งของหรือทรัพย์สินในชุมชน รวมทั้งปัญหา ยาเสพติด เป็นต้น ทั้งนี้ จากข้อมูลสถานีตำรวจ และเขตอำนาจความรับผิดชอบของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษาของโครงการ สามารถรองรับเหตุที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างโดยให้ไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พิกอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2559 จัดให้มีรั้วที่บิวคราว เช่น แผ่นเหล็ก ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร โดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน พร้อมจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ติดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงาน ต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------------|--------------------------------|--|---|
| 17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ) | | <p>5. ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดตีมีสุราในบริเวณบ้านพักคนงาน แม้ว่าเป็นเวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุวิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</p> <p>6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือนภาคทัณฑ์ ปลอดภัยออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่เป็นแรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้น ๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน</p> <p>7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด</p> <p>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย</p> | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------------|---|---|---|
| 17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการบำรุงรักษา ซึ่งในแต่ละงานของกิจกรรมดังกล่าวจะมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก และส่วนใหญ่จะเป็นคนงานที่มีความชำนาญในลักษณะงานด้านการบำรุงรักษาทาง อีกทั้งในแต่ละกิจกรรมการบำรุงรักษามีรอบของการบำรุงรักษาที่ค่อนข้างนาน และกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในเขตทางเท่านั้น ไม่ได้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่อยู่ในแนวเส้นทางโดยตรง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | - |
| 18. สุขภาพ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างประมาณ 200 คน/วัน โดยคิดเป็นปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างประมาณ 0.2 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่หากทางโครงการไม่จัดให้มีระบบการเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนนำส่งท้องถิ่น อาจทำให้ขยะมูลฝอยตกค้างในพื้นที่ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานตามแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T. Standard 1010-30) ให้สามารถรองรับคนงานประมาณ 200 คน โดยมีพื้นที่ประมาณ 5 ไร่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> อาคารสำนักงานมี 1 หลัง ขนาดตามความเหมาะสมของจำนวนบุคลากร ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออก ใช้เป็นสำนักงานห้องประชุมเตรียมงานโครงการของวิศวกร | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|---|---|
| 18. สุขภาพ (ต่อ) | 32 ลูกบาศก์เมตร/วิน โดยถ้าไม่ได้รับการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกต้องหลักสุขภาพ น้ำเสียที่ไม่ได้รับการจัดการจะตกค้างในพื้นที่ ดังนั้นจึงกำหนดขนาด ของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>และช่างก่อสร้าง และห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้น พร้อมห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะพร้อมติดตั้งระบบบำบัดชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้องพักคนงานก่อสร้างขนาด 9 ตารางเมตร/ห้อง ความสูงไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร จำนวน 4 หลัง หลังละ 26 ห้อง กำหนดพักห้องละไม่เกิน 3 คน รวมเป็นห้องพักคนงานก่อสร้างจำนวน 104 ห้อง มีห้องน้ำทั้งหมด 16 ห้อง แยกชายหญิงตามความเหมาะสม พร้อมติดตั้งระบบบำบัดชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า - ระยะห่างระหว่างแถวของอาคารที่พักคนงานก่อสร้างกว้างไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร โดยเป็นช่องตลอดความลึกของที่พักอาศัย - เลือกใช้วัสดุก่อสร้างอาคารที่มีความแข็งแรงหรือเทียบเท่ากับวัสดุที่ระบุในแบบได้ เช่น เหล็ก และคอนกรีต เป็นต้น - มีป้อมยามในส่วนของทางเข้า - ทางเข้า-ออกที่ที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่น ๆ ต้องปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น หรือลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดินถ้าสามารถดำเนินการได้ เป็นต้น - กำหนดที่จอดรถของเจ้าหน้าที่ไว้บริเวณด้านหน้าทางเข้าหน่วยก่อสร้าง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------|--------------------------------|--|---|
| 18. สุขภาพิบาล (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">- กำหนดที่จอดรถบรรทุก/เครื่องจักรก่อสร้างจัดไว้ในบริเวณพื้นที่ระหว่างโรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงและบ้านพักคนงาน เพื่อขนถ่ายวัสดุก่อสร้างเข้ามาเก็บกองในพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งขนถ่ายวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้างโครงการ- จัดให้มีลานซักล้างและพื้นที่ประกอบอาหารสำหรับคนงานก่อสร้าง มีพื้นที่อย่างน้อย 70 ตารางเมตร- ที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างมีทั้งส่วนที่มีหลังคาคลุมและพื้นที่เปิดโล่งเพื่อเก็บกองวัสดุก่อสร้างจำพวก ดินลูกรัง หิน และทราย เป็นต้น โดยควบคุมปริมาณวัสดุให้มีปริมาณที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน ทั้งนี้โดยรอบพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างกำหนดให้มีการก่อสร้างคันดินและรางดินระบายน้ำ เพื่อรวบรวมการระบายน้ำที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว และระบายลงสู่บ่อดักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่รางดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ- โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกของหน่วยก่อสร้าง ตรงข้ามกับสำนักงานควบคุมงาน ใช้เป็นที่เก็บอุปกรณ์เครื่องจักรกลต่าง ๆ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและเครื่องมือต่าง ๆ ทั้งนี้ โครงการจะเทพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบ และมีราง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|--------------------------------|--|---|
| 18. สุขภาพ (ต่อ) | | <p>ระบายน้ำคอนกรีต โดยรอบ เพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันในพื้นที่โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุง เพื่อระบายลงสู่บ่อดักไขมัน ก่อนที่จะระบายลงสู่รางดิน ระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none">- ติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้งประจำบ้านพักคนงานก่อสร้าง- ไฟฟ้าดำเนินการขอใช้ไฟฟ้าชั่วคราวจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอพลอย- น้ำใช้ดำเนินการขอใช้น้ำประปาชั่วคราวจากสำนักงานเทศบาลตำบลพลอย- ต้องทำระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่การขุด และการไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่ปัก หรือไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยน้ำที่ออกจากที่ปักคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ <p>2. การจัดการขยะมูลฝอย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง บริเวณอาคารสำนักงานจำนวน 1 ชุด และบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างจำนวน 2 ชุด/หลัง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|--------------------------------|---|---|
| 18. สุขภาพ (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> - การประสานงานกับองค์การบริหารเทศบาลตำบลบ่อพลอย หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดทุก 1-2 วัน ตามความเหมาะสมของปริมาณขยะ - จัดกิจกรรมอบรม/ให้ความรู้กับพนักงานและคนงานก่อสร้างในการคัดแยกขยะ โดยแบ่งออกเป็นประเภทขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย โดยอธิบายวิธีการแยกขยะที่ถูกต้องและประโยชน์ของการนำขยะกลับมาใช้ใหม่ โดยให้ถือปฏิบัติในการแยกขยะอย่างเคร่งครัด <p>3. น้ำดื่ม/น้ำใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการน้ำดื่ม 2 ลิตร/คน/วัน จำนวนคนงาน 200 คน ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงต้องจัดหาน้ำดื่มบรรจุขวด 400 ลิตร/วัน - การสำรองน้ำใช้พิจารณาอัตราการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน จำนวนคนงาน 200 คน ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงจำเป็นต้องจัดถังสำรองน้ำใช้ใหม่มีความจุรวม 40,000 ลิตร เพื่อให้เพียงพอสำหรับสำรองน้ำใช้ในกรณีฉุกเฉินได้นาน 1 วัน <p>4. การจัดการน้ำเสีย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะพร้อมติดตั้งระบบบำบัดชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่าที่อาคารสำนักงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง | |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|--|---|---|
| 18. สุขภาพ (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีระบบบำบัดชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า โดยมีปริมาตรรวมไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมัน - ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุด อยู่เสมอและทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุก ๆ 3 เดือน <p>5. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการดูแลสิ่งปลูกสร้างจากระบบบำบัด และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้น ๆ รวมทั้งทำการรื้อถอนระบบบำบัด และบ้านพักคนงานก่อสร้างออกจากพื้นที่พร้อมทั้งคืนสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย</p> | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • งานบำรุงรักษาตามปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานซ่อมบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบของปัญหาน้ำเสีย และมูลฝอยต่อชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p> | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------|---|--|--|
| 19. ผู้ใช้ทาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และกิจกรรมการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่จะกระทบต่อใช้ทางในปัจจุบัน แต่เป็นผลชั่วคราวในระยะเวลาก่อสร้าง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง กิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนหรือบริเวณทางแยก จะต้องจัดทำทางเบี่ยง หรืออาจมีการปิดช่องจราจรบางช่วงเวลา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางที่จะต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะเวลาก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันต่ออุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สำรวจปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ ตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน และสภาพความเสียหายของผิวจราจรของถนนโครงการ จุดตัดถนน และถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการทุก ๆ 3 เดือน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับหัวข้อด้านการคมนาคม และอุบัติเหตุและความปลอดภัย) |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนของโครงการทำให้ลดระยะเวลาการเดินทางของผู้ใช้ทางเนื่องจากการพัฒนาโครงการมีจุดประสงค์หลักในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมในพื้นที่ส่งผลให้ผู้ใช้ทางมีความสะดวกสบาย ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับสูง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1. กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง</p> | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| <p>20. โบราณสถาน</p> <p>แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กิจกรรมการก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรง สั่นสะเทือน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายหรือลดคุณค่าของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้ ซึ่งได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดรัชดาภิเษก (กม.28+798) ศาลเจ้าพ่อหินใหญ่ (กม.28+798) หลวงพ่อนิลประทานพร (กม.30+600) วัดเขวงจินดาราม (กม.30+655) ศาลเจ้าพ่อช่องปู่เจ้า (กม.37+100) วัดช่องด่านราษฎร์บำรุง (กม.37+600) ศาลเจ้าแม่สาว (กม.42+600) วัดหลุมร้างพัฒนา (กม.43+150) ศาลเจ้าพี่สุริยันต์เกตุแก้ว (กม.43+400) ศาลปู่เนินดินแดง, ศาลตายาย (กม.46+953) และวัดลำเหยสามัคคีธรรม (กม.47+000) - ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าพ่อฤๅษีดาไฟ (กม.50+250) ศาลเจ้าแม่ตะเคียนทอง (กม.50+521) ศาลพ่อปู่ขุนทัพ (กม.50+523) วัดยางสูง (กม.50+600) วัดหนองรี (กม.54+130) สถานปฏิบัติธรรมไทเอวิ๊ยน (กม.55+600) วัดหนองไม้เอื้อย | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แหล่งศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ ให้กำหนดขอบเขตของการก่อสร้างไม่ให้กระทบต่อพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด 2. ขณะทำการเปิดหน้าดินแล้วพบหลักฐานทางโบราณคดี ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดดำเนินการโดยทันที แล้วให้ดำเนินการแจ้งให้ทางสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อรับทราบและประเมินคุณค่าความสำคัญของหลักฐาน เพื่อหาหรือแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งต้องอนุญาตให้นักโบราณคดีจากกรมศิลปากรหรือสำนัก ศิลปากรในพื้นที่สามารถเข้าสำรวจได้ตลอดเวลา 3. เลือกใช้เครื่องจักรวิธีการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด | <p>-</p> |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| 20. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม (ต่อ) | (กม.56+925) วัดเขามุสิกการาม (กม.59+480) และวัดถ้ำเขามุสิกเข็ดชูธรรม (กม.63+000) ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ใน ระดับปานกลาง ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปดิงงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน และการคมนาคมขนส่งบนถนนของโครงการ ไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือลดคุณค่าของแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีดังกล่าว จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | ระยะดำเนินการ 1. กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสี่ยง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด | - |
| 21. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ | ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การกองวัสดุก่อสร้างและการทำงานของเครื่องจักรต่าง ๆ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม โดยแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังกล่าว คือ แหล่งที่อยู่ใกล้กว่า 400 เมตร (บัณฑิต จุลาสัย, 2547 และ Richard C. Sardon และคณะ, 1986) ซึ่งพบว่ามีแหล่งรับที่ไวผลกระทบทางทัศนียภาพที่ระยะที่น้อยกว่า 400 เมตร ดังนี้ | ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ในบริเวณแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพ ผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามกองดินกองหิน รวมทั้งวัสดุก่อสร้างในระยะพิสัยของการมอง (visual range) ของการมองเห็น 400 เมตร <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดรัชดาภิเษก หลวงพ่อนิลบ่อพลอย วัดเขาวงจินดาราม วัดช่องด่านราษฎร์บำรุง วัดหลุมรั้งพัฒนา และวัดลำเหยสามัคคีธรรม | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------------|---|---|---|
| 21. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ (ต่อ) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 1 (กม.28+798 ถึง กม.48+000) : จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดรัชดาภิเษก หลวงพ่อนิลบ่อพลอย วัดเขาวงจันดาราม วัดช่องด่านราษฎร์บำรุง วัดหลุมรังพัฒนา และวัดลำเหยสามัคคีธรรม ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดยางสูง วัดหนองรี สถานปฏิบัติธรรมไทเอเวี่ยน วัดหนองไม้เอื้อย วัดเขามุสิกaram และวัดถ้ำเขามุสิกเชิดชูธรรม <p>ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงที่ 2 (กม.48+000 ถึง กม.63+050) : จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดยางสูง วัดหนองรี สถานปฏิบัติธรรมไทเอเวี่ยน วัดหนองไม้เอื้อย วัดเขามุสิกaram และวัดถ้ำเขามุสิกเชิดชูธรรม 2. เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมานำไปทิ้งในพื้นที่ ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นกำหนด ไม่ปล่อยทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ 3. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย หรือมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ 4. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะ ทำความสะอาด และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยก่อสร้างต่าง ๆ ให้เรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง | - |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางโครงการมีการคมนาคมเกิดขึ้นในโครงการ ส่งผลให้ทัศนียภาพมีรูปแบบถนนที่กว้างขึ้น ซึ่งรูปแบบดังกล่าวจะไม่ผลกระทบต่อทัศนียภาพธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p> | - |



ตารางที่ 7-2

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | (ร่าง) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------------|---|---|---|
| 21. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ (ต่อ) | หรือลดคุณค่าภูมิทัศน์ นอกจากนี้บางรูปแบบของการพัฒนาในช่วงพื้นที่ชุมชนของรูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ยังสามารถตกแต่งเกาะกลางใหม่ให้ทัศนียภาพให้สวยงามได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | | |

หมายเหตุ : เอกสารอยู่ระหว่างการศึกษอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความก้าวหน้าของการศึกษา และการปรับปรุงเพิ่มเติมภายหลังผลจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

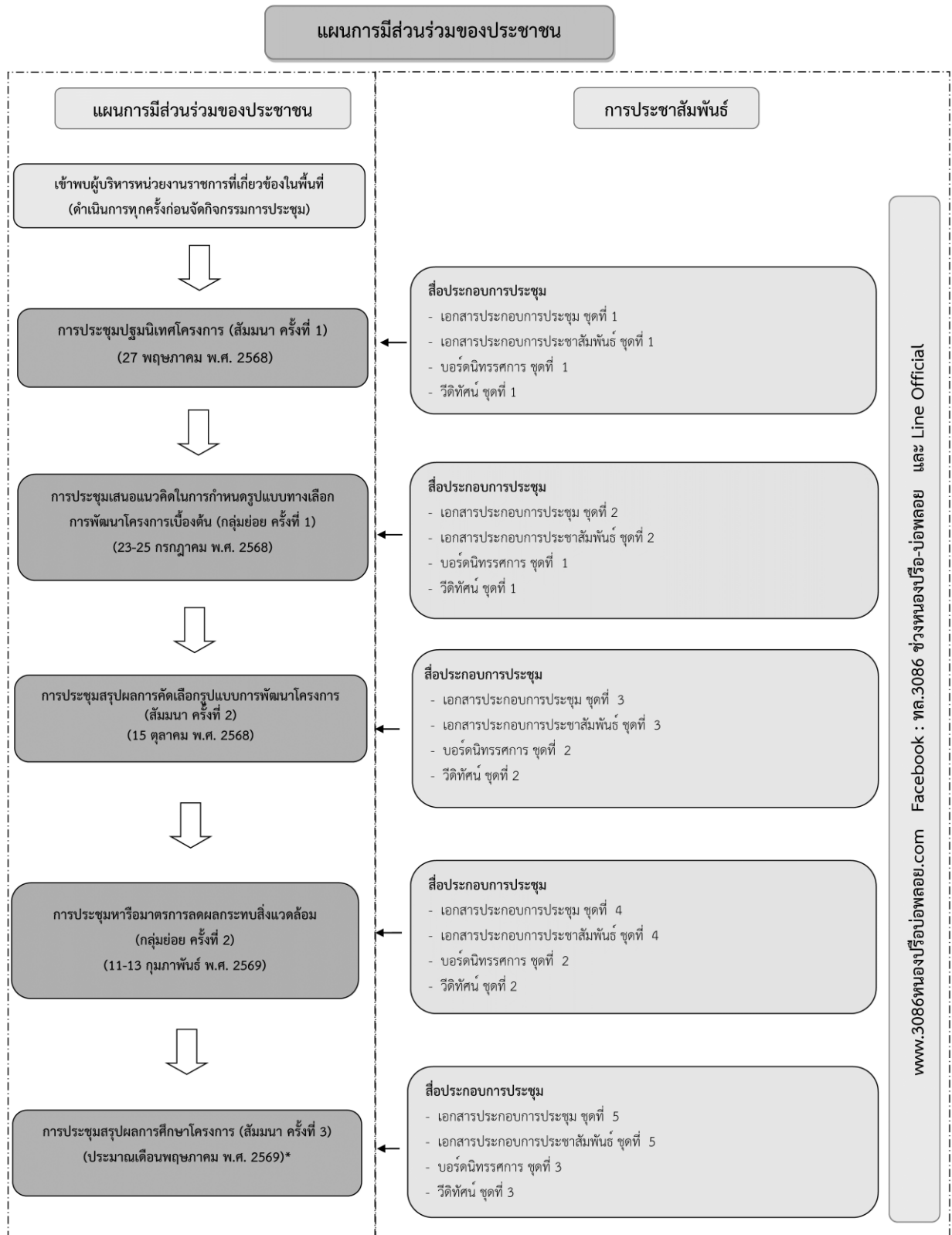
ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

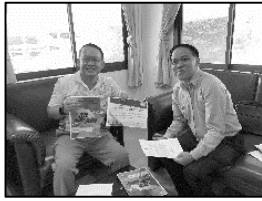
ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม (ดังรูปที่ 8-2) ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 12-13 พฤษภาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
- วันที่ 4 กรกฎาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
- วันที่ 2 ตุลาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
- วันที่ 23 มกราคม 2569 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



หมายเหตุ : *แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม และตามความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ



อำเภอบ่อพลอย



อำเภอหนองปรือ



เทศบาลตำบลบ่อพลอย



องค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่าน



องค์การบริหารส่วนตำบลหุ้มรัง



เทศบาลตำบลหนองรี



เทศบาลตำบลหนองปรือ



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.2.2 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมพลอยไพฑูริย์ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบ่อพลอย (OTOP) จังหวัดกาญจนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 241 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-3 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-1



ช่วงลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



นายสุเทพ คงประสาธ

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทอง)
ผู้แทนกรมทางหลวงกล่าวรายงานการประชุม



นายสุรสิทธิ์ จันอุทา

นายอำเภอบ่อพลอย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



มอบของที่ระลึกให้กับประธาน



ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์นิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|---|
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับโครงการนี้ เนื่องจากจะส่งเสริมการสัญจร และการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> ควรออกแบบระดับถนนใหม่ให้สอดคล้องกับระดับถนนเดิม เพื่อลดผลกระทบต่อการเข้าถึงและการระบายน้ำในพื้นที่ | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตเทศบาลหนองรี บริเวณทางเข้าสนามกอล์ฟ (สนามกอล์ฟปริ๊นท์ มอเตอร์ ปาร์ค) บริเวณ PTT Station ปตท. หลุมรั้ง บริเวณโค้งหนองว่า บริเวณบ้านหนองเจริญ มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ | |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้กำหนดตำแหน่งติดตั้งสะพานลอยคนข้ามบริเวณเขตโรงเรียน เช่น โรงเรียนอนุบาลบ่อพลอย โรงเรียนบ่อพลอย รัชดาภิเษก เป็นต้น | |



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|--|
| ด้านวิศวกรรม (ต่อ) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้ออกแบบจุดตัดทางแยกทุกแห่งให้ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง พิจารณาออกแบบทางแยกเข้าโรงงานน้ำตาลนิวกุงไทย บ่อพลอย | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวงและมาตรฐานสากลอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับจากกรมทางหลวง และมีความสอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่โครงการ |
| <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ควรออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอพร้อมทั้งพิจารณาการยกระดับถนนในบริเวณที่เกิดน้ำท่วมขังซ้ำซาก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร | |
| <ul style="list-style-type: none"> การขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ควรคำนึงถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง และกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสียงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารในรูปแบบสมัยใหม่ เพื่อทดแทนรูปแบบเดิมให้มีความเหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน ทั้งในด้านความสะดวก ปลอดภัย และภาพลักษณ์ของพื้นที่ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับการใช้งานจริง และเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบโครงสร้างชั้นทางและผิวทางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกขนาดใหญ่ว่า เช่น รถบรรทุกอ้อยและรถบรรทุกน้ำ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงสร้างชั้นทางของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่สัญจรบนเส้นทางได้ |



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| ด้านสิ่งแวดล้อม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ควรมีการประชุมประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเรื่องการแบ่งแยกชุมชน แหล่งโบราณคดีบ้านดอนน้อยปัจจุบันเหลือเพียง 1 หลุม และเป็นพื้นที่ไร่อ้อย โดยในปัจจุบันไม่เหลือสภาพเป็นแหล่งโบราณคดี จึงมีความเห็นว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ ขอให้พิจารณานำออกจากแหล่งโบราณคดีได้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนและครอบคลุมทุกด้าน แหล่งโบราณคดีที่พบในพื้นที่เป็นข้อมูลที่ได้จากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี โดยเป็นแหล่งโบราณคดีที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน แต่อย่างไรก็ตาม จะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ซึ่งจะมีการลงสำรวจโดยนักโบราณคดี และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) |
| ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | |
| <ul style="list-style-type: none"> การประชุมในครั้งหน้า ขอเสนอแนะให้จัดประชุมที่อำเภอหนองปรือ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวได้แสดงความคิดเห็น | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ โดยในการประชุมครั้งถัดไป ประมาณเดือนกรกฎาคม 2568 จะเป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยจะดำเนินการในระดับตำบลตามสถานที่ที่ทางพื้นที่สะดวกและเหมาะสม ซึ่งจะดำเนินการประสานงานต่อไป |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

8.2.3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 ตำบลบ่อพลอย วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องพลอยไพลิน ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบ่อพลอย (OTOP) มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 59 คน

- กลุ่มที่ 2 ตำบลช่องด่าน วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่าน มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 66 คน

- กลุ่มที่ 3 ตำบลหลุมรั้ง วันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 79 คน
- กลุ่มที่ 4 ตำบลหนองรี วันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ห้องประชุม อ.ป.พ.ร. เทศบาลตำบลหนองรี มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 39 คน
- กลุ่มที่ 5 ตำบลหนองปรือ วันศุกร์ที่ 25 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. โรงอาหารเด็กเล็กศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 77 คน

โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมแสดงในรูปที่ 8-4 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2



นายณัฏฐภัทร หนูขาว
รองนายกเทศมนตรีตำบลบ่อพลอย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 1 ตำบลบ่อพลอย



นายสมจิตร พวงชีวังษ์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่าน
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 2 ตำบลช่องด่าน

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



นายอิทธิพันธ์ รัตนสุวรรณชัย
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมรั้ง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 3 ตำบลหลุมรั้ง



นางสาวสมศุก เส็งปรีชา
นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลหนองรี
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 4 ตำบลหนองรี



นางสุภาวดี สงเจริญ
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองปรือ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 5 ตำบลหนองปรือ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|---|
| กลุ่มที่ 1 ตำบลบ่อพลอย วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น. | |
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้พิจารณากำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบและปรับปรุงทางเชื่อมระหว่างซอยและถนนสายหลัก รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง และกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ควรพิจารณาใช้โครงสร้างคอนกรีตสำเร็จรูป เช่น ท่อทางลอด หรือทางข้าม เพื่อนำไปติดตั้ง ณ พื้นที่ก่อสร้างโดยตรงแทนการเทคอนกรีตในที่ เพื่อช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ออกแบบทางแยกบริเวณสามแยกเข้าโรงเรียนบางใหญ่ ให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนรัชดาภิเษกมีน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือ ขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น โดยให้มีขนาดไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร | |
| <ul style="list-style-type: none"> ควรพิจารณาขยายขนาดช่องจราจรให้กว้างขึ้น โดยลดความกว้างของเกาะกลาง เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าร้านเจ็บบริการ ทางเข้า-ออกตลาด เสนอให้เพิ่มช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร | |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาติดตั้งเสาไฟ High Mast บริเวณเกาะกลาง | |
| <ul style="list-style-type: none"> สิ่งปลูกสร้างรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง โครงการจะกำหนดแนวทางการจัดการอย่างไร | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางเพื่อนำมาประกอบการออกแบบขนาดของช่องจราจร โดยตำแหน่งของสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางและจำเป็นต้องทำการรื้อย้ายออกจะทราบเบื้องต้นในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 ส่วนแนวทางการจัดสิ่งปลูกสร้างรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|--|
| ด้านสิ่งแวดล้อม | |
| <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะเริ่มก่อสร้างจากทางแยกบ่อพลอยไปทางแยกหนองปรือ หรือในทิศทางกลับกัน ซึ่งอาจกระทบทางเข้า-ออกโรงเรียน จึงควรมีแผนจัดการจราจรและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม | <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะเริ่มก่อสร้างจากทางแยกบ่อพลอยไปแยกหนองปรือ โดยระหว่างการก่อสร้างมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย รวมทั้งผู้ใช้ทาง โดยเป็นการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |
| <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานลอยบริเวณโรงเรียนอนุบาลบ่อพลอย และโรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก อาจส่งผลกระทบต่อ การเข้า-ออก จึงขอทราบระยะเวลาก่อสร้างที่ชัดเจนเพื่อเตรียมการรองรับอย่างเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อ การเดินทางและความปลอดภัยของนักเรียน | <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ โดยรายละเอียดของระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงมาตรการลดผลกระทบดังกล่าวที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |
| กลุ่มที่ 2 ตำบลช่องด่าน วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น. | |
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบทางแยกของด่าน ใหม่มีความเหมาะสม และสามารถรองรับการใช้งานของรถบรรทุกได้อย่างปลอดภัย เนื่องจากถนนสายนี้มีรถบรรทุกสัญจรเป็นจำนวนมาก | <ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยก และจุดตัดถนนเดิม การออกแบบจะคำนึงถึงการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง รวมถึงตำแหน่งให้อยู่ในระยะเวลาที่เหมาะสมและปลอดภัยเพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณด้านหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลช่องด่านจะมีการจัดการจราจรอย่างไร | |
| <ul style="list-style-type: none"> การจัดการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก หากโครงการขยายถนนจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว รถที่ออกจากทางร่วมทางแยกสามารถเลี้ยวขวาได้หรือไม่ หรือต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถ | |
| <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ควรออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ พร้อมทั้งพิจารณาการยกระดับถนนในบริเวณที่เกิดน้ำท่วมขังซ้ำซาก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร | |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบร่องระบายน้ำข้างทาง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนของประชาชนในบริเวณใกล้เคียง | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณพื้นที่หมู่ 2 ทางด้านทิศตะวันตก พื้นที่ต่ำเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ | |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| ด้านวิศวกรรม (ต่อ) | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณบ้านหนองตม เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง เสนอให้ยกระดับถนนสูงขึ้น แต่ต้องคำนึงถึงเรื่องระบบระบายน้ำ ทางโค้งบริเวณลานไม้บ้านยายเต่า บริเวณบึงบางจากเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาก่อสร้างสะพานลอยในพื้นที่ชุมชนเพิ่มเติม | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งสะพานลอยที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกัลป์รถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกัลป์รถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกัลป์รถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกัลป์รถ ควรคำนึงถึงรถบรรทุกที่สัญจรในพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้ | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณสี่แยกของดำนมีการสำรวจปริมาณรถบรรทุกที่สัญจรในพื้นที่หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษายู่ระหว่างการดำเนินการสำรวจปริมาณจราจร ซึ่งมีการสำรวจปริมาณของรถบรรทุก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการสำรวจดังกล่าวในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> ในช่วงเดือนธันวาคมถึงมีนาคมของทุกปี บริเวณตำบลช่องด่านจะมีปริมาณรถบรรทุกสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การออกแบบโครงการมีความเหมาะสมและรองรับสภาพการจราจร ขอให้โครงการดำเนินการประสานงานเพื่อขอข้อมูลการจราจรในช่วงเวลาดังกล่าวมาใช้ประกอบการออกแบบโครงการต่อไป | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษาในรายละเอียด เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|---|
| กลุ่มที่ 3 ตำบลหลุมรั้ง วันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น. | |
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ถนนบริเวณชุมชนยางสูง ซึ่งอยู่ช่วงข้ามสะพานลำพิน จะมีเกาะกลางเป็นรูปแบบใด และบริเวณดังกล่าวมีระบบท่อระบายน้ำรองรับหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาคำแนะนำที่เหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยจะพิจารณาให้ครอบคลุมในทุกด้าน และการออกแบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณชุมชนลำเหย ออกแบบถนนโครงการเป็นกี่ช่องจราจร และมีเกาะกลางถนนลักษณะใด | <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาคำแนะนำที่เหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยจะพิจารณาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ตรงตามมาตรฐานกรมทางหลวง รวมถึงการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> ถนนทางเข้าวัดยางสูงเป็นทางโค้งและเชื่อมต่อกับชุมชนหลายหมู่บ้าน เกาะกลางเป็นรูปแบบใด และให้พิจารณาออกแบบให้มีความปลอดภัย | |
| <ul style="list-style-type: none"> โรงงานน้ำตาลนิวกุ้งไทยเป็นพื้นที่รองรับผลผลิตอ้อยจากเกษตรกรในพื้นที่ ทั้งจากทางทิศเหนือและทิศใต้ ซึ่งในช่วงเดือนธันวาคมถึงเมษายนของทุกปี จะมีรถบรรทุกขนส่งอ้อยสัญจรเป็นจำนวนมากผ่านบริเวณดังกล่าว เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น มีแนวทางการปรับปรุงบริเวณทางแยกเข้า-ออก โรงงานในรูปแบบใด | |
| <ul style="list-style-type: none"> สะพานข้ามคลองบริเวณโรงงานน้ำตาลนิวกุ้งไทยจะมีการขยายหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> จากการสำรวจโครงสร้างสะพานดังกล่าว มีสภาพชำรุดที่ปรึกษาจึงออกแบบเป็นการสร้างสะพานใหม่และขยายเป็น 4 ช่องจราจร |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกเข้าวัดยางสูงมีปริมาณรถ เข้า-ออกจำนวนมาก เพื่อความปลอดภัยและความคล่องตัวในการจราจรจึงขอเสนอให้พิจารณาออกแบบเป็นทางลอด (อุโมงค์) บริเวณดังกล่าว | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| ด้านวิศวกรรม (ต่อ) | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกเข้าวัดยางสูง ถนนมีความลาดชัน ทำให้มองเห็นรถจากถนนสายหลัก อีกทั้งศาลาพักคอยบดบังมุมมอง อาจต้องพิจารณาหรือย้ายศาลาเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณช่วงศาลาวังตะเคียนถึงโค้งลานมัน ประสบปัญหา น้ำท่วมขัง เสนอแนะให้ยกระดับถนน และขยายท่อลอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ | |
| <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ชุมชนหลุมรัง บริเวณช่วงศาลาวังตะเคียนถึงโค้งลานมัน บริเวณวัดบางเหยขึ้นไปประมาณ 600 เมตร และบริเวณหน้าทางเข้าบ้านยางสูงที่มีต้นยางขนาดใหญ่ถึงบ้านหนองรีประสบปัญหา น้ำท่วมขังซ้ำซาก จึงควรปรับปรุงระบบระบายน้ำ เช่น เพิ่มหรือขยายท่อลอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร | |
| <ul style="list-style-type: none"> สามารถออกแบบรูปแบบเกาะกลางแยกเป็นช่วงบริเวณพื้นที่ชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมได้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง การออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง มีความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสียงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง | |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีความสำคัญ เช่น วัด โรงเรียน หรือพื้นที่ชุมชน เพื่อความปลอดภัยในการใช้ทาง | |
| ด้านสิ่งแวดล้อม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จะมีการจัดทำทางเบี่ยงเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการจราจรหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> ระหว่างการก่อสร้างจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย รวมทั้งผู้ใช้ทาง โดยเป็นการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณสะพานวัดยางสูง มีต้นยางปลูกอยู่ข้างทางแนวเขตทางจะมีการจัดการต้นยางอย่างไร | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจต้นไม้ที่อยู่ในเขตทาง โดยผู้เชี่ยวชาญด้านนิเวศวิทยาทางบก เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยในกรณีที่สามารถล้อมย้ายได้ ที่ปรึกษาจะกำหนดเป็นมาตรการการล้อมย้ายต้นไม้เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกยั้งที่ที่เหมาะสม ซึ่งที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการสำรวจและมาตรการดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |
| <ul style="list-style-type: none"> ต้นยางบริเวณศาลเจ้าของหมู่ที่ 4 และหมู่ที่ 7 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางจะมีวิธีจัดการอย่างไร | |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| กลุ่มที่ 4 ตำบลหนองรี วันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น. | |
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบร่องเนื่องจากสามารถป้องกันไม่ให้รถข้ามฝั่งได้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการขับด้วยความเร็ว สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ดีกว่ารูปแบบอื่น ๆ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลางของโครงการ โดยจะพิจารณาให้ครบทุกด้านประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณบ้านหนองรี ขอให้พิจารณาให้ออกแบบตามรูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) | |
| <ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับการออกแบบสะพานลอยคนข้ามทั้ง 8 แห่ง เนื่องจากอำนวยความสะดวกให้นักเรียนในการเดินทาง | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> รูปแบบของเกาะกลางในแต่ละพื้นที่จำเป็นต้องเหมือนกันทั้งหมดหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> การกำหนดรูปแบบเกาะกลางจะพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องใช้เกาะกลางชนิดเดียวกันตลอดทั้งแนวเส้นทาง โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> รูปแบบแนวทางเลือกโครงการจะออกแบบตลอดแนวเส้นทาง หรือจะมีการแบ่งช่วงรูปแบบแนวทางเลือกพื้นที่ชุมชนพื้นที่เกษตรหรือไม่ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ถนนโครงการบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านหนองรี จะขยายเป็น 6-8 ช่องจราจรหรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านหนองรีมีสภาพพื้นที่เป็นเขตชุมชนโครงการจะออกแบบเป็นถนน 6-8 ช่องจราจร มีเกาะกลางพร้อมก่อสร้างทางเท้า |
| <ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้คงจุดกลับรถบริเวณหน้าเทศบาลตำบลหนองรี เนื่องจากเป็นจุดที่มีความสำคัญต่อการจัดการเข้า-ออกของหน่วยงาน และอาจเกิดผลกระทบต่อการใช้งานหากมีการยกเลิกหรือปรับย้ายจุดดังกล่าว | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้คงศาลาบริเวณหน้าโรงเรียนหนองรีและวัดหนองรีไว้ และเพิ่มศาลาฝั่งตรงข้ามบริเวณหน้าสถานีอนามัยบ้านหนองรี ขอเป็นศาลารูปแบบเดิม เนื่องจากมีประสิทธิภาพในการกันแดดกันฝนได้เป็นอย่างดี และยังเอื้อต่อการใช้งานของนักเรียนและประชาชนทั่วไป | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งศาลาในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้เพิ่มสะพานลอยบริเวณหน้าวัด | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งสะพานลอยที่เหมาะสมรวมทั้งรูปแบบของสะพานลอยในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบราวกันสะพานลอยให้มีความสูงเหมาะสมและมีลักษณะโปร่งไม่ทึบจนบดบังทัศนวิสัย เพื่อป้องกันมิฉวยชีพและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้งาน | |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|--|
| ด้านอื่น ๆ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอให้ฝ่ายมะตอยที่ขุดออกจากพื้นถนนในระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงผิวจราจร ไปถมในจุดที่จำเป็นภายในโรงเรียนบ้านหนองรี และโรงเรียนบ้านหนองรีประชามิตร เพื่อปรับปรุงพื้นที่ที่ยังเป็นดินหรือมีสภาพเป็นโคลน ทั้งนี้ หากมีขั้นตอนหรือระเบียบใดที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม ทางโรงเรียนยินดีปฏิบัติตาม | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและจะปรึกษากรมทางหลวงต่อไป |
| กลุ่มที่ 5 ตำบลหนองปรือ วันศุกร์ที่ 25 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น. | |
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อยโครงการจะทำทางมาลายให้หรือไม่ | <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียน โครงการจะมีการก่อสร้างสะพานลอยเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนในพื้นที่ |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอแนะให้คงไว้ซึ่งศาลาพักคอยในตำแหน่งเดิมบริเวณหน้าโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อย | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป และจะนำเสนอตำแหน่งและรูปแบบที่เหมาะสมของศาลาพักคอยในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ก่อสร้างศาลาพักคอย บริเวณหน้าโรงพยาบาลหนองปรือ และ โรงเรียนบ้านเขามูลี เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน | |
| <ul style="list-style-type: none"> กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้อยู่ในระยะที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง ให้สามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 |
| <ul style="list-style-type: none"> เมื่อโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรและมีเกาะกลางจะเปิดจุดกลับรถบริเวณใด | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการนำเสนอรูปแบบและตำแหน่งจุดกลับรถที่เป็นรูปธรรมในการประชุมครั้งถัดไป | |
| <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะมีการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรจากบริเวณแยกบ่อพลอยไปจนถึงบริเวณแยกหนองปรือหรือไม่ เนื่องจากตามข้อมูลเดิมคงเหลือระยะทางประมาณ 500 เมตรก่อนถึงแยกหนองปรือ | <ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลเดิมระบุระยะทางตาม TOR ระยะทางประมาณ 500 เมตรก่อนถึงแยก ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณาทำการศึกษาเป็น 4 ช่องจราจรไปจนถึงบริเวณแยกหนองปรือ (บริเวณกม.63+050) |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบถนนบริเวณก่อนถึงโรงเรียนบ้านเขามูลี ซึ่งเป็นทางโค้งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และมีทางแยกเข้าหมู่บ้านเขามูลี รวมถึงหมู่บ้านหนองไม้แก่น โดยบริเวณดังกล่าวมักมีรถใช้ความเร็วสูง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| ด้านวิศวกรรม (ต่อ) | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงพยาบาลหนองปรือจนถึงแยกวัดเขามุสิ และบริเวณชุมชนบ้านหนองไม้แดง มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้งควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือ ขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำพร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำนน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณแยกหนองปรือ บริเวณบ้านหนองไม้แดง บ้านหนองไม้เอื้อย ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสี้ยงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง | <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายสัญลักษณ์ ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง |
| <ul style="list-style-type: none"> ตั้งแต่ถนนบริเวณโรงพยาบาลหนองปรือ จนถึงแยกหนองปรือ ให้พิจารณาติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณเกาะกลางเพิ่มเติม | |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้พิจารณาตำแหน่งและออกแบบป้ายสัญลักษณ์บริเวณบ้านหนองไม้แดง | |
| ด้านสิ่งแวดล้อม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอพิจารณาเพิ่มชุมชนหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา และหมู่ที่ 2 บ้านหนองรี ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งอยู่ติดต่อกับหมู่ที่ 4 บ้านยางสูง และขอให้เพิ่มหมู่ที่ 2 บ้านหนองรีและหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาที่รวบรวมขอบเขตตำบล และขอบเขตชุมชนจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำมากำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษา โดยที่ปรึกษาได้กำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ซึ่งจากขอบเขตชุมชนที่ได้รับจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น พบว่าผ่านพื้นที่เขตปกครองของตำบลบ่อพลอย ตำบลช่องด่าน ตำบลหลุมร้าง ตำบลหนองรี อำเภอบ่อพลอย และตำบลหนองปรือ อำเภอนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี รวม 41 หมู่บ้าน/ชุมชน ซึ่งในส่วนของพื้นที่ของหมู่ที่ 2 บ้านหนองรี และหมู่ที่ 9 บ้านไร่พัฒนา ในพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบล |

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|--|
| ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) | |
| | หนองรี และพื้นที่ตำบลเลาขวัญ จะอยู่นอกพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ชุมชนดังกล่าวหรือประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง สามารถเข้าร่วมการประชุมและเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการได้ตลอดการศึกษาของโครงการ |
| ด้านอื่น ๆ | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอขอบคุณโครงการ เนื่องจากเป็นส่งเสริมความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาของโครงการ |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอให้นำที่ดินที่ขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการไปถมในบริเวณที่จำเป็นภายในโรงเรียนวัดหนองไม้เอื้อย เพื่อปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมต่อการใช้งาน | <ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเสนอแนะ และจะปรึกษารวมทางหลวงต่อไป |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

8.2.4 สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้จัดการจัดประชุม เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30-12.00 ณ ศาลาประชาคมอำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวม 237 คน ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงในรูปที่ 8-5 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-3



ช่วงลงทะเบียน



บรรยากาศการประชุมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนกรมทางหลวงกล่าวรายงานการประชุม



ประธานกล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 8-5 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



มอบของที่ระลึกให้กับประธาน



ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ 8-5 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|--|
| ด้านวิศวกรรม | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณหน้าโรงเรียนบ่อพลอยรัชดาภิเษก และบริเวณสนามกอล์ฟลูแซฟไฟร์ มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือ ขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะสำรวจตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน เพื่อประเมินความสามารถในการระบายน้ำของพื้นที่พร้อมออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเพียงพอ เหมาะสมกับสภาพลำน้ำเดิมและการใช้ประโยชน์ เพื่อพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่ |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณวัดลำเหยสามัคคีธรรม เป็นพื้นที่ลุ่ม ระยะทางประมาณ 600 เมตร มีน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง พิจารณาการยกระดับถนน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางจราจร | |
| <ul style="list-style-type: none"> จุดกลับรถนอกเขตชุมชน มีลักษณะเป็นแบบใด | <ul style="list-style-type: none"> จุดกลับรถบริเวณนอกเขตชุมชนจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยมีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถและคาน้ำถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก |
| <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านโรงเรียนกว่า 10 แห่ง เพื่อความปลอดภัยเสนอแนะให้ออกแบบช่องจราจรสำหรับจอดรับ-ส่งนักเรียน แยกออกจากช่องจราจรหลัก | <ul style="list-style-type: none"> โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดเพื่อดำเนินการออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่แต่ละแห่งต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> ในพื้นที่ตำบลหลุมรังมีการสัญจรของรถเป็นจำนวนมากเสนอให้พิจารณาเพิ่มเติมจุดกลับรถเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่และเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบ เพื่อความสะดวกปลอดภัยสูงสุดในการขับขี่ต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณทางแยกเข้าวัดยางสูงถนนมีความลาดชัน ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นยานพาหนะที่สัญจรบนถนนสายหลักได้อย่างชัดเจน ขอให้พิจารณาออกแบบให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น | |



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|--|---|
| ด้านวิศวกรรม (ต่อ) | |
| <ul style="list-style-type: none"> โรงงานน้ำตาลนิวกุ้งไทยเป็นพื้นที่รับซื้อผลผลิตอ้อยจากเกษตรกรในพื้นที่ ซึ่งในช่วงเดือนธันวาคมถึงมีนาคม มีรถบรรทุกอ้อยสัญจรจำนวนมาก เสนอให้ออกแบบทางแยกเป็นระบบสัญญาณไฟจราจรเพื่อความปลอดภัย | <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะพิจารณาศึกษาและออกแบบปรับปรุงเพิ่มเติมทางแยกบริเวณดังกล่าวให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุดต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ถนน | <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะพิจารณาการออกแบบป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังมากขึ้นในบริเวณดังกล่าว |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้พิจารณารูปแบบเกาะกลางบริเวณพื้นที่ตำบลหลุมรั้ง ให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน | <ul style="list-style-type: none"> โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป |
| <ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้เพิ่มจุดกลับรถบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการถึงบริเวณโรงพยาบาลบ่อพลอย | |
| <ul style="list-style-type: none"> พิจารณาจัดวางตำแหน่งศาลาพักคอยให้เหมาะสม โดยไม่กีดขวางแนวรั้วหรือป้ายสัญลักษณ์โรงเรียน และไม่กระทบต่อทัศนวิสัยของผู้ใช้ถนน | |
| <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกมีความสว่างไม่เพียงพอจึงควรพิจารณาติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทาง | <ul style="list-style-type: none"> โครงการจะดำเนินการออกแบบไฟฟ้าส่องสว่างตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง |
| ด้านสิ่งแวดล้อม | |
| <ul style="list-style-type: none"> ขอให้ดำเนินการขุดล้อมต้นไม้ที่มีขนาดมากกว่า 20 นิ้ว ที่ขึ้นอยู่ในเขตทาง เพื่อนำไปปลูกในที่สาธารณะ | <ul style="list-style-type: none"> โครงการอยู่ระหว่างการสำรวจต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง โดยผู้เชี่ยวชาญด้านนิเวศวิทยาทางบก เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางนั้นจะถือเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวง ในกรณีที่สามารถล้อมย้ายได้ โครงการจะกำหนดเป็นมาตรการด้านการล้อมย้ายต้นไม้เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกยังที่ที่เหมาะสมตามที่กรมทางหลวงกำหนด ซึ่งโครงการจะนำเสนอผลการสำรวจและมาตรการดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนมกราคม 2569 |



ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจากการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 (ต่อ)

| ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา |
|---|---|
| ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | |
| <ul style="list-style-type: none"> ในการประชุมครั้งถัดไปขอให้เชิญประชาชนที่อาศัยอยู่ในหมู่ที่ 1 หมู่ที่ 2 หมู่ที่ 10 หมู่ที่ 11 หมู่ที่ 13 และหมู่ที่ 14 ของตำบลช่องด่านซึ่งอยู่ประชิดเขตทางเข้าร่วมการประชุมเพื่อรับฟังประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | <ul style="list-style-type: none"> ที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องประชุมพลอยไพลิน ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบ่อพลอย (OTOP) จังหวัดกาญจนบุรี และการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยได้จัดประชุมในระดับตำบล จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่ ตำบลบ่อพลอย ตำบลช่องด่าน ตำบลหลุมรัง ตำบลหนองรี และตำบลหนองปรือ สำหรับประชาชนหมู่ที่ 1 หมู่ที่ 2 หมู่ที่ 10 หมู่ที่ 11 หมู่ที่ 13 และหมู่ที่ 14 ของตำบลช่องด่าน ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเชิญเข้าร่วมการประชุมตั้งแต่การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 และการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ผ่านมา รวมทั้งการประชุมการประชุมที่จัดขึ้นในครั้งนี้ คือ การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) โดยได้ทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและสถานประกอบที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เข้าร่วมการประชุมผ่านผู้นำชุมชน และการติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุม ไลน์ประชาสัมพันธ์โครงการ เว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ และไลน์ออฟฟิเชียล โดยเปิดโอกาสให้ผู้สนใจเข้าร่วมเสนอแนะข้อคิดทุกการจัดการประชุมของโครงการ นอกจากนี้ ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด หรือ EIA ที่ปรึกษาจะดำเนินการลงสัมภาษณ์ตัวแทนของประชาชนและสถานประกอบที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำทุกข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป |

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวเส้นทาง แนวระดับ จุดตัดทางแยก รวมทั้งออกแบบโครงสร้างสะพาน อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการต่อไป

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) มาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมวางแผนจัดการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
- ประชาสัมพันธ์โครงการโดยการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการและสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ผ่านมาให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วไป



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินีนางู โอจากรุทิพย์)

โทรสาร : 0 2519 5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง)

โทรสาร : 0 2509 9109



ด้านสถาปัตยกรรม

บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

59/999 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ : 08 8088 0025 (นางสาวกณิการ์ คลายนาทร)

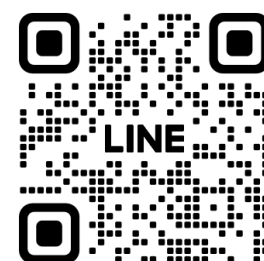


www.3086หนองปรือบ่อพลอย.com



Facebook :

ทล.3086 ช่วงหนองปรือ-บ่อพลอย



Line Official :

ทล.3086 (กรมทางหลวง)

