

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 304

สาย บ.เวาหินซ้อน – อ.กบินทร์บุรี

ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี



กรมทางหลวง



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 2568



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	3
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	3
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	4
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	5
6.	รูปแบบการพัฒนาโครงการ.....	7
6.1	รูปแบบการพัฒนากำหนดโครงการ	7
6.2	รูปแบบการพัฒนาทางแยก	8
6.3	รูปแบบจุดกลับรถ	9
6.4	รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง	12
6.5	งานออกแบบโครงสร้าง.....	13
6.5.1	รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง	13
6.5.2	รูปแบบโครงสร้างสะพานบกสำหรับกลับรถใต้สะพาน.....	13
6.5.3	รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ.....	14
6.5.4	รูปแบบโครงสร้างทางลอด (Underpass)	15
6.6	งานออกแบบระบบไฟฟ้า	15
6.6.1	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนสายทาง.....	15
6.6.2	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนนและศาลาพักคอย	15
6.6.3	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางลอด	16
6.7	งานออกแบบระบบระบายน้ำ.....	16
6.8	งานออกแบบป้าย และเครื่องหมายจราจร	17
6.9	งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก	18
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	19



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

8.	การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	83
8.1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	83
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา.....	83
8.2.1	การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม	83
8.2.2	สรุปผลการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	85
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	101
9.1	ด้านวิศวกรรม	101
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	101
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	101
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	102



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....4
6-1	ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามถนนของโครงการ..... 12
7-1	สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา..... 20
7-2	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 24
8-1	แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน..... 84
8-2	สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) 86



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1-1	แนวเส้นทางโครงการ.....2
5-1	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....6
6-1	รูปแบบสำหรับถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน.....7
6-2	รูปแบบสำหรับถนนช่วงชุมชน.....8
6-3	รูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี.....9
6-4	ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ 10
6-5	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner)..... 11
6-6	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน..... 11
6-7	ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นดินบนทางลอด..... 11
6-8	ตัวอย่างรูปแบบสะพานลอยคนเดินข้ามถนน..... 12
6-9	รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง ความยาวช่วงสะพาน 10.00 เมตร 13
6-10	รูปแบบโครงสร้างสะพานบก..... 14
6-11	แสดงสะพานข้ามทางรถไฟ 14
6-12	รูปแสดงทางลอดของโครงการ 15
6-13	ตัวอย่างระบายน้ำตามขวาง แบบท่อลอดเหลี่ยม..... 16
6-14	ระบายน้ำบนสะพาน..... 17
7-1	การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม 22
8-1	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ..... 83
8-2	ภาพบรรยากาศการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) 85

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ (Road Hierarchy Link 1) ในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออก กับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด้านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และชุมชนเมืองขนานตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรอย่างมาก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา แก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกยระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลัก ในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Mobility) และการควบคุมการเข้าออก (Control access) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง (Safety)

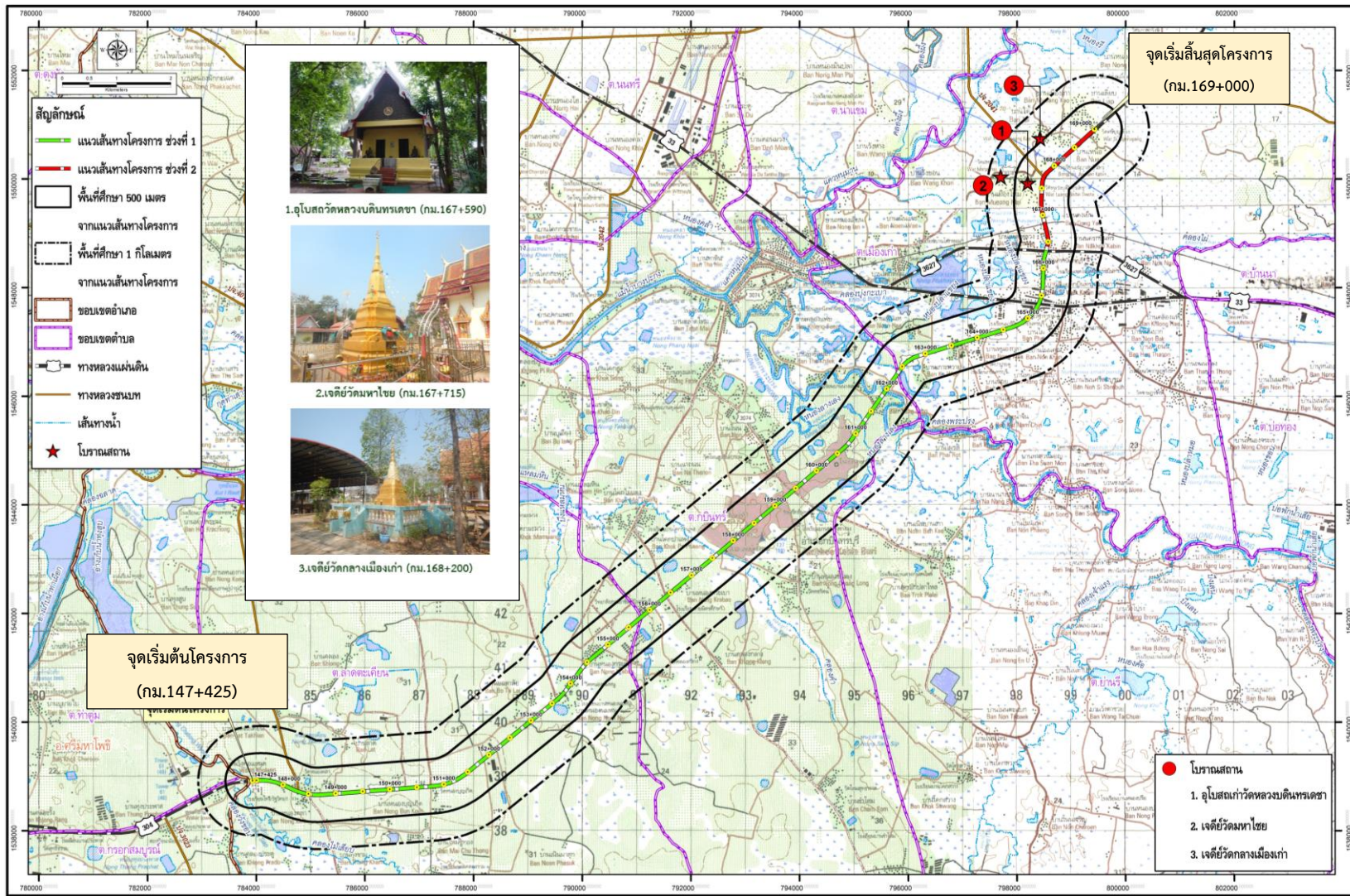
กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวง จากทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ทั้งนี้ จาก ข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ดังหนังสือเลขที่ วธ 0415/535 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 และการสำรวจภาคสนาม พบโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง คือ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทรเดชา (กม.167+590) เจดีย์วัดมหาไชย (กม.167+715) และเจดีย์วัดกลางเมืองเก่า (กม.168+200) (ดังรูปที่ 1-1) ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการศึกษาโครงการ (เล่มที่ 3)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน - ต.แยกบึงนารางบุรี



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ

สำหรับการดำเนินงานที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12-14 พฤศจิกายน 2567 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 และการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 21-23 พฤษภาคม 2568 โดยที่ปรึกษาได้นำข้อคิดเห็นจากการประชุมฯ ดังกล่าว ไปประกอบการศึกษาของโครงการแล้วเสร็จ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงจัดการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง : เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัด และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี มีจุดเริ่มต้น กม.147+425 ถึง จุดสิ้นสุด กม.169+000 ระยะทางรวมประมาณ 21.6 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาของโครงการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ์ ตำบลลาดตะเคียน ตำบลกบินทร์ ตำบลเมืองเก่า และตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดังแสดงในตารางที่ 4-1

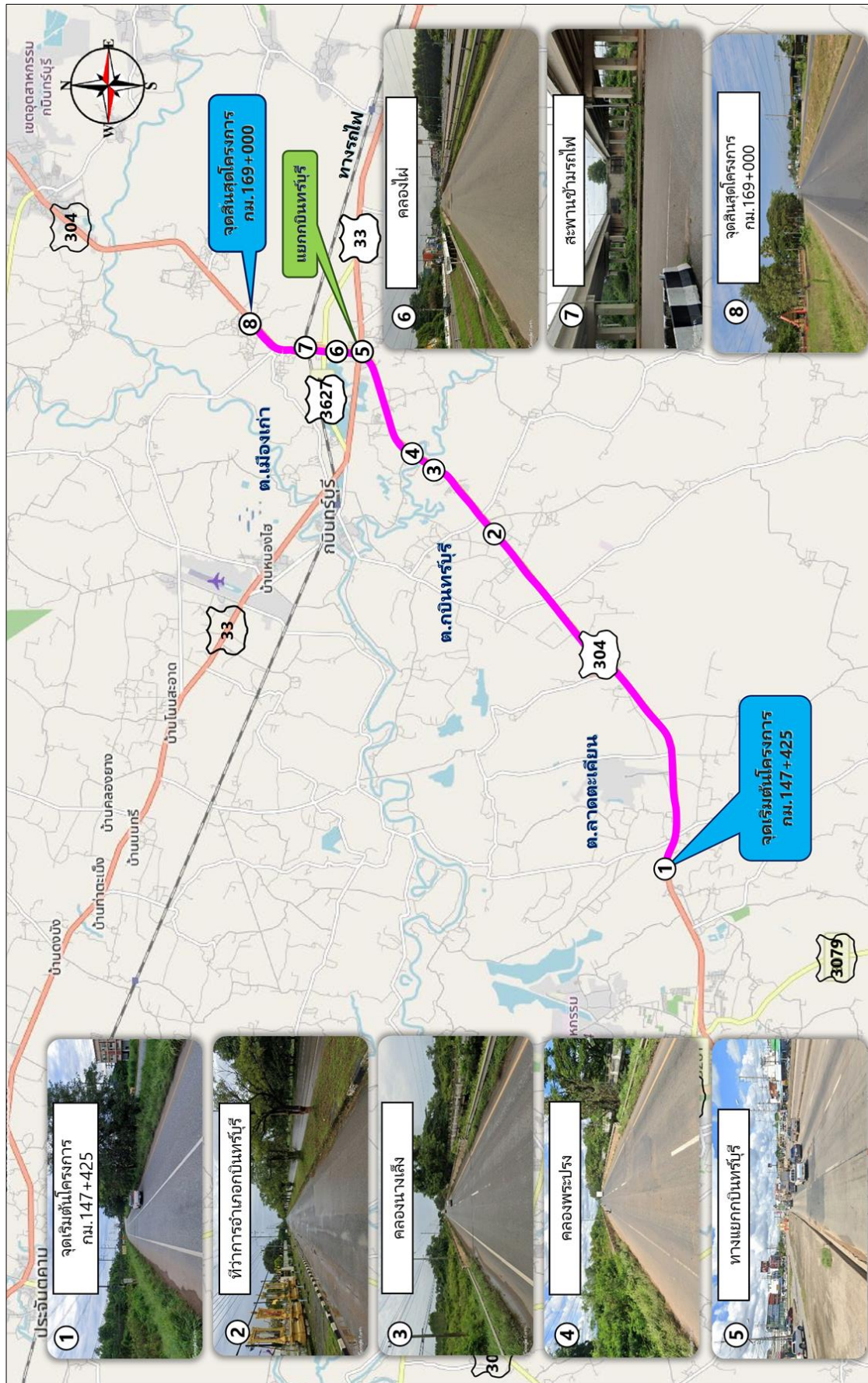
ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
ปราจีนบุรี	กบินทร์บุรี	เมืองเก่า
		กบินทร์
		ย่านรี
		ลาดตะเคียน
	ศรีมหาโพธิ์	ท่าตูม
		กรอกสมบูรณ์
1 จังหวัด	2 อำเภอ	6 ตำบล

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณ กม.147+425 ซึ่งเป็นจุดแบ่งเขตควบคุมหมวดทางหลวงศรีมหาโพธิ์ และหมวดทางหลวงประจันตคาม อยู่ในพื้นที่ ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี สภาพปัจจุบันของถนนโครงการส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งถนนไม่ได้อยู่กึ่งกลางของเขตทาง โดยก่อสร้างชิดมาทางด้านซ้ายของเขตทาง และมีสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยจะมีช่วงที่ผ่านที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี บริเวณ กม.157+800 ถึง กม.158+800 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรและมีทางขนาน ด้านละ 2 ช่องจราจร ซึ่งถนนอยู่กึ่งกลางของเขตทาง แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านคลองนางเลิ้ง บริเวณ กม.161+124 ผ่านคลองพระปรัง บริเวณ กม.161+880 ผ่านคลองวังวิทย์ บริเวณ กม.162+331 และผ่านทางหลวงหมายเลข 33 (สี่แยกกบินทร์บุรี) บริเวณ กม.165+335 ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยที่ช่วงเข้าทางสี่แยกกบินทร์บุรี ถนนทางหลักจะมีขนาด 4-6 ช่องจราจร และมีทางขนาน ด้านละ 2-3 ช่องจราจร จากนั้นผ่านคลองไผ่ บริเวณ กม.165+830 และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3627 (สายโคกหอม-คลองแห) บริเวณ กม.166+320 จากนั้นตัดผ่านทางรถไฟสายตะวันออก บริเวณ กม.166+820 ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ และไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.169+000 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ ต.เมืองเก่า อ.กบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี มีระยะทางรวมโดยประมาณ 21.6 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางของโครงการฯ แสดงในรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 304 มีเขตทางเดิมประมาณ 80 เมตร (ตามบัญชีเขตทางหลวง) โดยสภาพปัจจุบันของถนนโครงการส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบร่อง ซึ่งถนนไม่ได้อยู่กึ่งกลางของเขตทาง โดยก่อสร้างชิดมาทางด้านซ้ายของเขตทาง และมีสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน โดยจะมีช่วงที่ผ่านที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี ประมาณ กม.157+800 – กม.158+800 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรและมีทางขนาน ด้านละ 2 ช่องจราจร ซึ่งถนนอยู่กึ่งกลางของเขตทาง และช่วงที่เข้าสู่แยกกบินทร์บุรี ถนนทางหลักจะมีขนาด 4-6 ช่องจราจร และมีทางขนาน ด้านละ 2-3 ช่องจราจร โดยแนวเส้นทางมีจุดตัดกับทางหลวงสายหลัก 1 จุด คือ ทางหลวงหมายเลข 33 (ทางแยกกบินทร์บุรี)

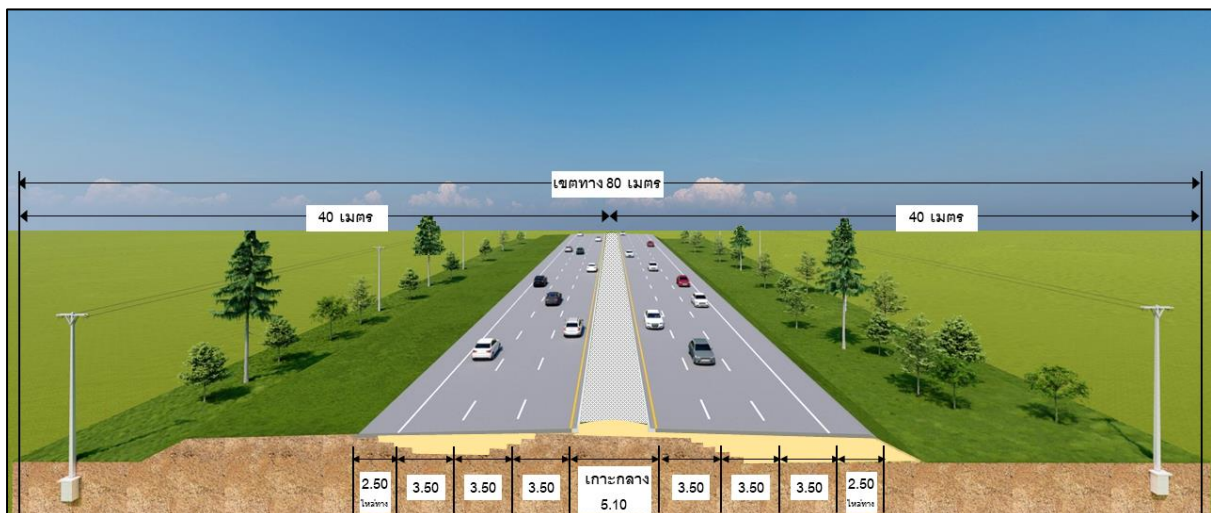
รูปแบบการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- 1) รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ
- 2) รูปแบบการพัฒนาทางแยก

6.1 รูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

1) รูปแบบถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร (ดังรูปที่ 6-1) เหมาะสำหรับถนนนอกเมืองหรือนอกชุมชน โดยจะก่อสร้างบริเวณดังต่อไปนี้คือ ช่วงที่ 1 กม.148+850 ถึง กม.155+800 และช่วงที่ 2 กม.160+775 ถึง กม.162+800



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-1 รูปแบบสำหรับถนนช่วงทั่วไปหรือช่วงนอกเขตชุมชน

2) รูปแบบถนนช่วงชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร พร้อมทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และทางเท้าสำหรับคนเดินเท้า (ดังรูปที่ 6-2) เหมาะสำหรับถนนในเมืองหรือชุมชน โดยจะก่อสร้างบริเวณดังต่อไปนี้คือ ช่วงที่ 1 กม.147+425 ถึง กม.148+850 ช่วงที่ 2 กม.155+800 ถึง กม.160+775 และช่วงที่ 3 กม. 162+800 ถึง กม. 169+000



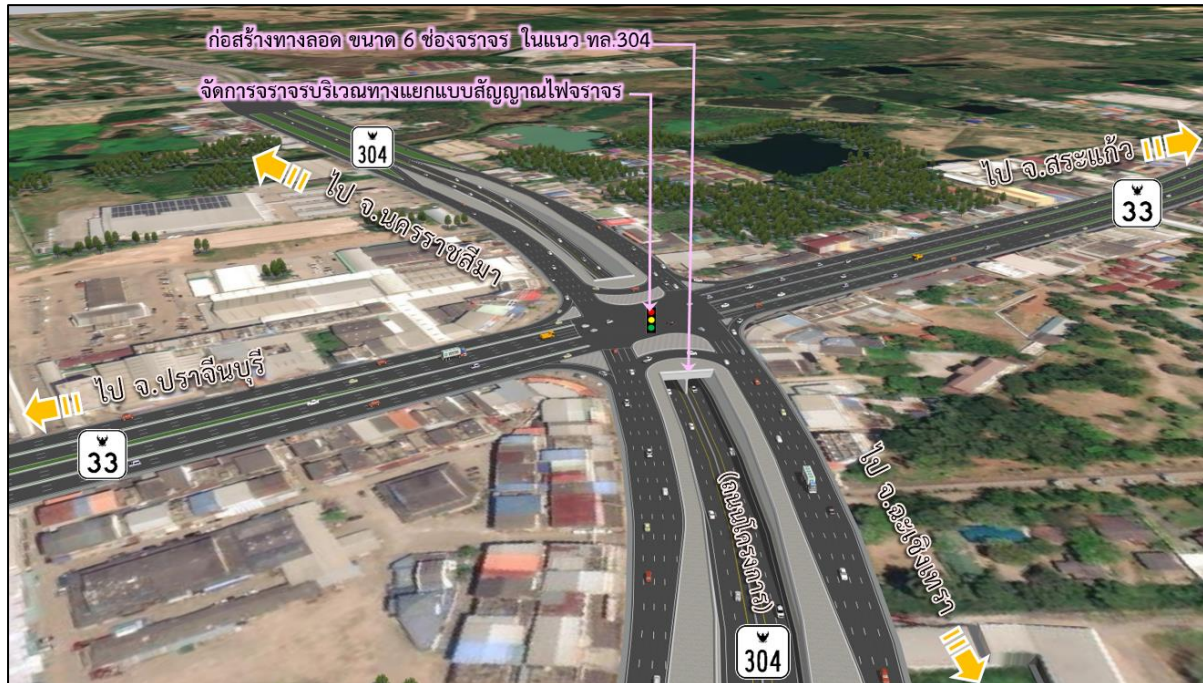
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-2 รูปแบบสำหรับถนนช่วงชุมชน

6.2 รูปแบบการพัฒนาทางแยก

1) ทางแยกกบินทร์บุรี

ทางแยกกบินทร์บุรี เป็นจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนโครงการ) กับทางหลวงหมายเลข 33 โดยรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงจะก่อสร้างทางลอดขนาด 6 ช่องจราจร ในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 รวมถึงปรับปรุงขยายถนนระดับพื้นด้านบนทางลอดเพื่อเพิ่มความจุในการรองรับปริมาณจราจรบริเวณทางแยก พร้อมทั้งจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ซึ่งการปรับปรุงทางแยกจะใช้เขตทางเดิมของกรมทางหลวงไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 6-3

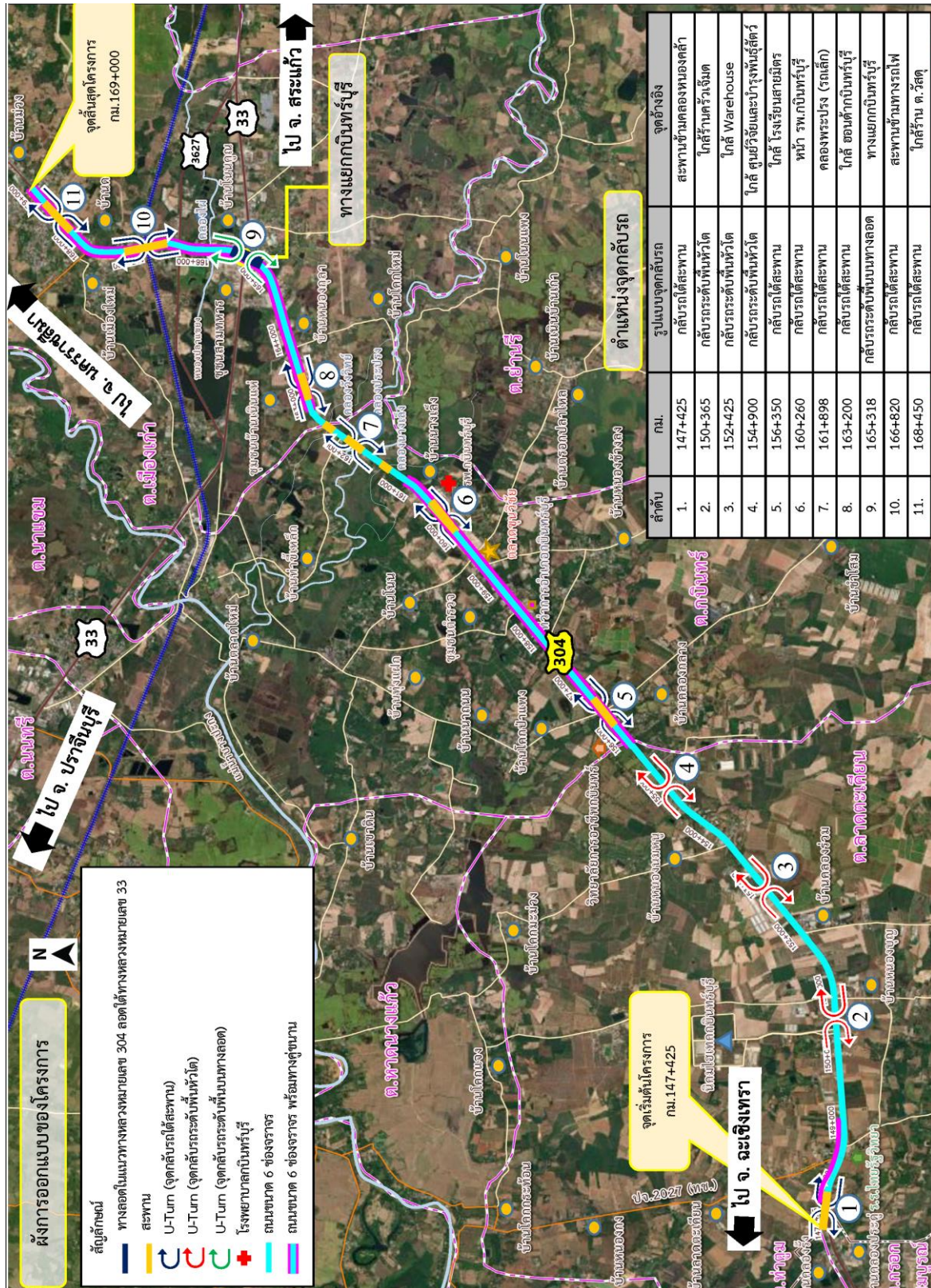


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-3 รูปแบบการพัฒนาทางแยกกบินทร์บุรี

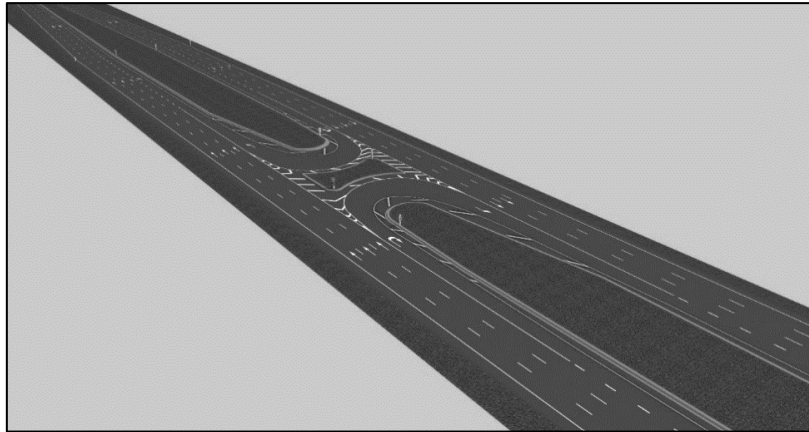
6.3 รูปแบบจุดกลับรถ

การออกแบบจุดกลับรถของโครงการได้ออกแบบให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่จำนวน 11 แห่ง โดยแบ่งเป็นจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner) 3 แห่ง จุดกลับรถใต้สะพาน 7 แห่ง และจุดกลับรถระดับพื้นบนทางลอดบริเวณทางแยกกบินทร์บุรี 1 แห่ง ดังรูปที่ 6-4 ถึงรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-4 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

ที่มา : ทัพปรึกษา, 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-5 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นผิว (Inner to Inner)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-6 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-7 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นด้านบนทางลอด

6.4 รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทาง

ที่ปรึกษาได้ทำการออกแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามโดยออกแบบให้มีหลังคา และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งก่อสร้างอยู่ในเขตทางหลวงเดิม จึงไม่มีผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีจำนวนทั้งหมด 8 แห่ง รูปแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามทางแสดงดังรูปที่ 6-8 และตำแหน่งที่ตั้งแสดงดังตารางที่ 6-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-8 ตัวอย่างรูปแบบสะพานลอยคนเดินข้ามถนน

ตารางที่ 6-1

ตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามถนนของโครงการ

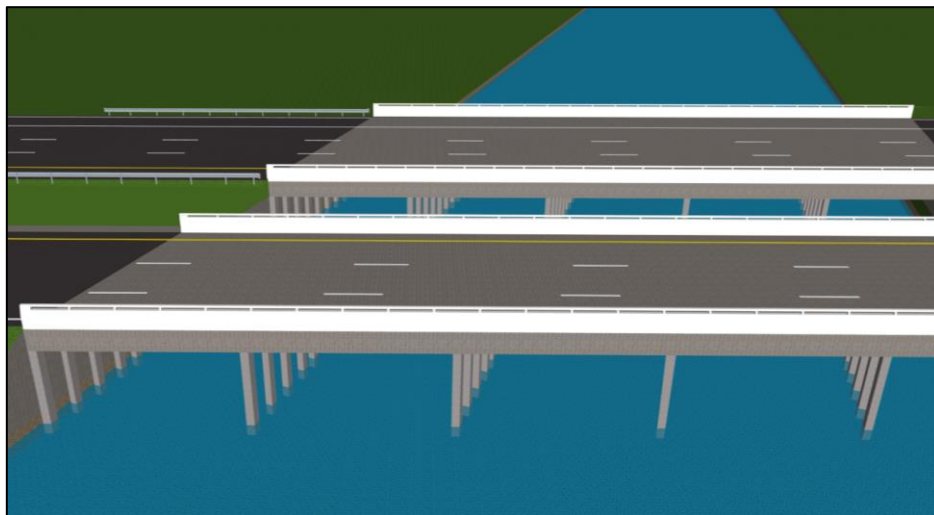
ลำดับ	กม.	จุดอ้างอิง
1.	148+513	โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93
2.	155+798	วิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี
3.	158+350	สถานีตำรวจภูธรกบินทร์บุรี
4.	159+425	ตลาดขุนวิชัย
5.	167+842	โรงเรียนอนุบาลกบินทร์บุรี
6.	165+000	โรงเรียนมารีย์วิทยา
7.	165+540	สถานีขนส่งผู้โดยสารกบินทร์บุรี
8.	168+953	วัดศรีบุญเรือง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6.5 งานออกแบบโครงสร้าง

6.5.1 รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง

รูปแบบของโครงสร้างสะพานมีการออกแบบความยาวช่วงสะพานให้สอดคล้องกับสะพานเดิม โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน (Superstructure) เป็นพื้นคานคอนกรีตอัดแรง (Pre-Stress Concrete Plank Girder) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เป็นแบบเสาเข็มแถวเรียง (Pile bent) รองรับความยาวช่วงสะพาน 10.00 เมตร งานเสาเข็มออกแบบเป็นเสาเข็มตอกขนาด 0.40x0.40 เมตร ส่วนสะพานข้ามคลองพระปรังช่วงต่อม่อกลางสะพานจะออกแบบให้มีความยาวช่วง 22.50 เมตร โดยโครงสร้างส่วนบนออกแบบเป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) โดยโครงสร้างสะพานข้ามคลองดังแสดงในรูปที่ 6-9

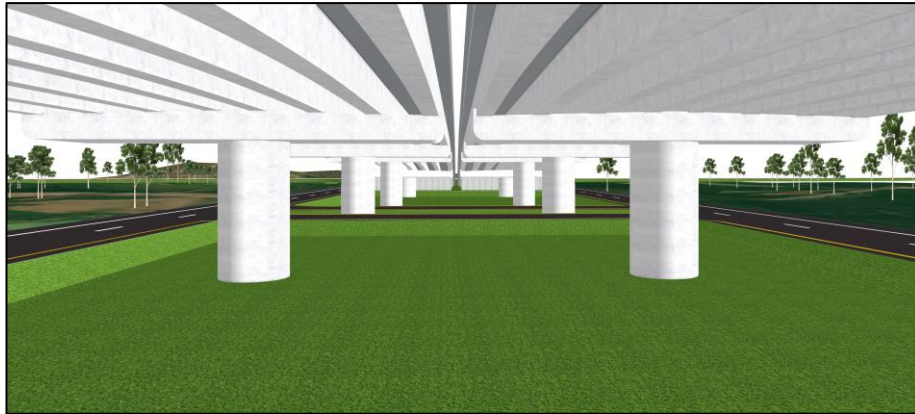


ที่มา : ทีวีศึกษา, 2568

รูปที่ 6-9 รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลอง ความยาวช่วงสะพาน 10.00 เมตร

6.5.2 รูปแบบโครงสร้างสะพานบกลำหรับกลับรถได้สะพาน

รูปแบบของโครงสร้างสะพานยกระดับกลับรถได้สะพานที่ปรึกษาออกแบบเป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) โดยโครงสร้างสะพานส่วนบน (Superstructure) ประกอบด้วยคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอส่วนพื้นสะพานจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ (Cast in-situ Concrete Deck) มีความยาวช่วงสะพานระหว่างเสาถึงเสาเท่ากับ 22.50 เมตร โครงสร้างพื้นสะพานแต่ละช่วงจะต่อเชื่อมกันโดยใช้รอยต่อแบบต่อเนื่องของพื้นสะพาน (Link Slab) และทุกๆ ประมาณ 3-4 ช่วงสะพาน จะมีรอยต่อเพื่อขยาย (Expansion Joint) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เสาต่อม่อสะพานเป็นแบบเสาเดี่ยว (Single Column) โดยโครงสร้างสะพานบกดังรูปที่ 6-10

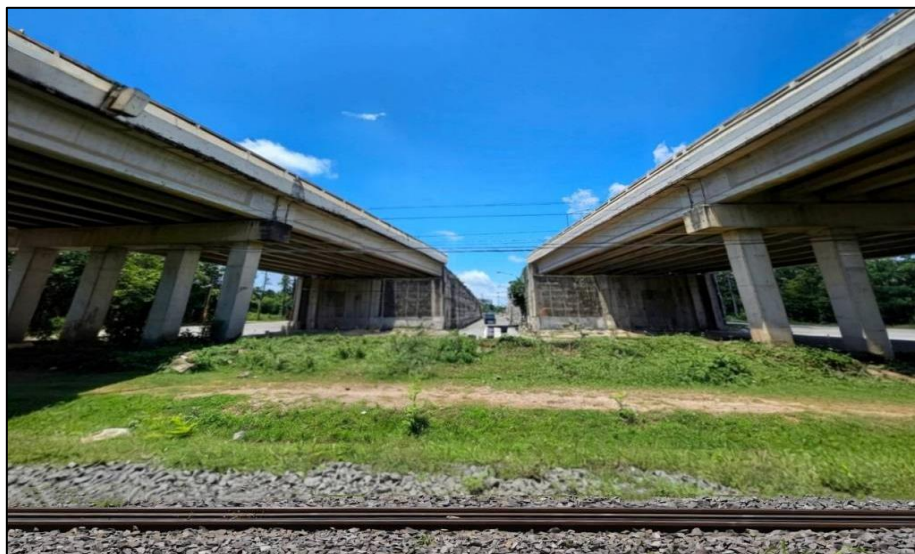


ที่มา : ทัพริक्षा, 2568

รูปที่ 6-10 รูปแบบโครงสร้างสะพานบก

6.5.3 รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ

รูปแบบของโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟที่ปรึกษาได้มีการออกแบบให้สอดคล้องกับสะพานเดิม โดยตำแหน่งตอม่อตัวริม (Abutment) เดิมจะใช้โครงสร้างเดิมในการรองรับพื้นสะพาน ส่วนตอม่อตัวกลางจะออกแบบและก่อสร้างใหม่ พื้นสะพานที่ก่อสร้างใหม่เป็นโครงสร้างคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอและพื้นสะพานหล่อในที่ (Pre-Cast Concrete I-Girder with Cast-In-Situ Deck) ความยาวช่วงสะพาน 3x25.00 เมตร ทุกช่วงจะมีรอยต่อเพื่อขยาย (Expansion Joint) ส่วนโครงสร้างสะพานส่วนล่าง (Substructure) เสาคอม่อสะพานเป็นแบบหลายเสา (Multiple Column) รองรับความยาวช่วงสะพาน 25.00 เมตร งานเสาเข็มออกแบบเป็นเสาเข็มตอกขนาด 0.525x0.525 เมตร โดยรูปโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟดังรูปที่ 6-11



ที่มา : ทัพริक्षा, 2568

รูปที่ 6-11 แสดงสะพานข้ามทางรถไฟ

6.5.4 รูปแบบโครงสร้างทางลอด (Underpass)

รูปแบบของโครงสร้างทางลอด ออกแบบเป็นโครงสร้างกำแพงคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC Retaining Wall) โดยมีความกว้างรวมทั้งหมด 27.60 เมตร และมีความสูงช่องลอดเท่ากับ 5.50 เมตร โดยรูปโครงสร้างทางลอดดังแสดงในรูปที่ 6-12



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-12 รูปแสดงทางลอดของโครงการ

6.6 งานออกแบบระบบไฟฟ้า

6.6.1 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนสายทาง

ที่ปรึกษาได้ออกแบบระบบไฟฟ้าตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยออกแบบมีรายละเอียดดังนี้

1. ทางหลักมีขนาด 6 จราจร (ฝั่งละ 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร และมีเกาะกลางแบบยก กว้าง 5.1 เมตร) ถนนระดับพื้น ออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทาง โดยใช้เสาไฟกิ่งคู่ สูง 12 เมตร 400W HPS ติดตั้งเกาะกลาง ระยะห่างของโคมไม่เกิน 45 เมตร

2. ทางคู่ขนานมี 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.5 เมตร ใช้เสาไฟกิ่งเดี่ยวติดตั้งขนาบทาง เพื่อป้องกันกึ่งไถ่ระบบจำหน่าย 22 kV. ของ กฟภ ใช้เสาไฟกิ่งเดี่ยว สูง 9 เมตร 250W HPS ระยะห่างของโคมไฟไม่เกิน 35 เมตร

6.6.2 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนนและศาลาพักคอย

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามทางที่มีหลังคาคลุมที่มีความกว้างของทางเดินของสะพานไม่เกิน 4 เมตร ใช้หลอดฟลูออเรสเซนต์ชนิดติดตั้งภายนอกอาคาร ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อกำหนดการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายนอกอาคารกำหนด สำหรับศาลาพักคอยและป้ายคอยรถโดยสาร กำหนดใช้โคม FLUORESCENT ขนาด 36W. Luminous flux (Lamp) > 2,700Lm ชนิดกันน้ำ

6.6.3 ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางลอด

การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างในทางลอด จะออกแบบตามมาตรฐานและขออนุญาตติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างในทางลอด สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

6.7 งานออกแบบระบบระบายน้ำ

ที่ปรึกษาได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามขวาง ระบบระบายน้ำตามยาว ระบบระบายน้ำบนสะพาน และระบบระบายน้ำในทางลอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำของทางหลวงโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ออกแบบระบบระบายน้ำตามขวางโดยมีทั้งท่อเหลี่ยม ท่อกลม และสะพานข้ามคลอง ทั้งหมด 51 แห่ง เพื่อการระบายน้ำที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ โดยแสดงตัวอย่างดังรูปที่ 6-13



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-13 ตัวอย่างระบายน้ำตามขวาง แบบท่อลอดเหลี่ยม

- 2) ออกแบบระบบระบายน้ำตามยาว โดยออกแบบเป็นท่อ คสล. กลม ขนาด 0.80-1.20 เมตร พร้อมทั้งพ่อกัก ช่วงที่มีการออกแบบทางเท้าสำหรับคนเดิน เพื่อระบายลงสู่ลำราง หรือคลอง ของในพื้นที่โครงการ
- 3) ออกแบบระบบระบายน้ำบนสะพาน โดยออกแบบเป็นท่อระบายน้ำ HDPE ขนาด 200 มม. และท่อลำเลียงระดับพื้น คสล. กลม ขนาด 0.80 เมตร สำหรับสะพานบกสำหรับกลับรถได้ สะพาน โดยตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 6-14



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6-14 ระบายน้ำบนสะพาน

- 4) ออกแบบระบบระบายน้ำในทางลอด โดยออกแบบเป็นรางระบายน้ำข้างทางขนาด 0.4 x 0.6 เมตร และ 0.4 x 0.8 เมตร พร้อมทั้งออกแบบบ่อพักน้ำและระบบปั้มน้ำในทางลอด

6.8 งานออกแบบป้าย และเครื่องหมายจราจร

1) งานออกแบบติดตั้งป้ายจราจร

งานออกแบบในส่วนนี้มีความสำคัญเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการออกแบบเส้นทางและการอธิบายการใช้เส้นทางให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจ ซึ่งเป็นสื่อที่สามารถให้คนไม่ว่าจะเป็นเชื้อชาติใดเห็นแล้วสามารถเข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้องนั้นสามารถแสดงได้ด้วยสัญญาณป้ายจราจรทั่วไป ป้ายจราจรสามารถแบ่งออกได้ตามหน้าที่ได้เป็น 3 ประเภทคือ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำดังนี้

- **ป้ายบังคับ** ออกแบบในตำแหน่งซึ่งแสดงกฎจราจร

เฉพาะที่นั้นๆ ใช้เพื่อบังคับและควบคุมการจราจรโดยป้ายบังคับจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ส่วนสีของป้ายโดยทั่วไปใช้ สีขาวเป็นพื้นเส้นของป้าย และเส้นขีดกลางใช้สีแดงและเครื่องหมายสัญลักษณ์ตัวเลขและตัวอักษรบนป้ายใช้ สีดำยกเว้นป้ายห้ามจอดรถ ป้ายหยุด ป้ายสุดเขตบังคับสีจะแตกต่างออกไป



- **ป้ายเตือน** ออกแบบในตำแหน่งเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ถึงลักษณะและสภาพของถนนที่อาจเกิดอันตรายได้ หรือมีการบังคับควบคุมการจราจรข้างหน้าซึ่งควรต้องระมัดระวัง ซึ่งสีของป้ายโดยทั่วไปใช้สีเหลืองเป็นสีพื้น เส้นขอบป้าย เครื่องหมายสัญลักษณ์ ตัวเลข และตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ ยกเว้นป้ายเตือนระหว่างดำเนินการก่อสร้างหรือบำรุงทางจะใช้สีพื้นเป็นสีแดงแทนสีเหลือง

- **ป้ายแนะนำ** ออกแบบใช้เพื่อแนะนำเส้นทางให้ผู้ใช้งานทางสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้ถูกต้อง สะดวกและปลอดภัย โดยทั่วไปป้ายแนะนำเส้นทางใช้สีเขียว (หรือสีขาว) เป็นสีพื้น และตัวอักษร ตัวเลข และสัญลักษณ์ใช้สีขาว (หรือสีดำ)

2) งานออกแบบเครื่องหมายจราจร

งานออกแบบเครื่องหมายจราจรทั้งชนิดที่อยู่บนผิวทาง ขอบทาง ข้างสะพาน และบนเสาไฟฟ้า เป็นต้น การออกแบบจะออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐาน และกฎเกณฑ์ที่ปรากฏในคู่มือของงานวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

6.9 งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

เพื่อให้การจราจรใช้ถนนมีความสะดวกและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้นที่ปรึกษาจะออกแบบอุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อเสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็นต่อจุดที่เป็นอันตรายต่างๆ ได้แก่ บริเวณทางโค้ง บริเวณทางแยก และบริเวณคอสะพาน ฯลฯ ซึ่งควรมีการพิจารณาออกแบบและติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยเพิ่มเติม ได้แก่ หลักนำทาง (Guide Post) ราวกันอันตรายเหล็ก (W-Beam Guardrail) และ Concrete Barrier หมุดสะท้อนแสง ฯลฯ โดยจะออกแบบให้เหมาะสมกับความต้องการใช้งานบนพื้นฐานของความประหยัด ความสวยงาม มีอายุการใช้งานที่นานและมีค่าบำรุงรักษาที่ต่ำ โดยมีแนวทางการออกแบบดังนี้

- **หลักนำทาง (Guide Post)** การออกแบบหลักนำทางหรือหลักนำโค้งเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบถึงแนวทางของถนนได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงทางโค้งซึ่งหากไม่มีการติดตั้งหลักนำทาง เพราะเมื่อเกิดสภาวะที่ทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตก ช่วงเวลามืด จะเป็นอันตรายต่อการใช้ถนนเป็นอย่างมาก แต่หากมีการติดตั้งหลักนำทางจะช่วยให้การขับขี่สะดวกขึ้น เนื่องจากหลักนำทางดังกล่าวจะมีสีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและยังมีแผ่นสะท้อนแสงช่วยให้มองเห็นได้ชัดเจนในช่วงเวลามืดอีกด้วย สำหรับระยะห่างของการติดตั้งที่ปรึกษาจะได้ออกแบบให้สอดคล้องกับความเร็วออกแบบและรัศมีของโค้งนั้นๆ และนอกจากบริเวณทางโค้งแล้วบริเวณที่ควรติดตั้งหลักนำทางได้แก่ บริเวณคอสะพานและท่อระบายน้ำเหลี่ยมและบริเวณทางแยก ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์คล้ายๆ กัน

- **ราวกันอันตรายเหล็ก (W-Beam Guardrail)** ออกแบบติดตั้งในตำแหน่งบริเวณโค้งอันตราย บริเวณต่อเชื่อมถนนกับสะพาน บริเวณการป้องกันรถเข้าชนตอม่อสะพานหรือบริเวณป้องกันการตกถนน ช่วงถมสูง โดยราวกันอันตรายเหล็กจะเป็นแบบ Semi-Flexible Type ดังนั้นหลังจากที่มีการชนจะเกิดความเสียหายบ้าง แต่ทั้งนี้จะต้องมีระยะห่างด้าน หลังราวกันอันตรายเหล็กบ้างเพื่อให้การป้องกันการชนมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น การออกแบบ กำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

- **กำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)** ลักษณะการออกแบบเช่นเดียวกับราวกันอันตรายเหล็กแต่คุณสมบัติของวัสดุจะเป็นแบบแข็ง (Rigid Type) เหมาะสำหรับป้องกันอันตรายข้างทางที่มีตำแหน่งอยู่ชิดกับอุปกรณ์กัน หรือเหมาะสำหรับใช้เป็นอุปกรณ์กันสำหรับเกาะกลางบนถนนที่ค่อนข้างแคบและมีปริมาณ

จราจรสูง เพราะกำแพงคอนกรีตมีระยะยืดหยุ่นที่ต่ำ แต่สามารถป้องกันการชนของรถขนาดใหญ่ได้ และเมื่อมีการชนเกิดขึ้นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับกำแพงคอนกรีตจะค่อนข้างน้อยกว่าราวกันอันตรายเหล็ก ซึ่งไม่ต้องมีการซ่อมแซมบำรุงดูแลรักษาบ่อย จึงเหมาะสำหรับติดตั้งบนถนนที่มีพื้นที่น้อยและไม่สะดวกในการซ่อมแซมอุปกรณ์กัน

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ดำเนินการตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม 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 สำนวจนิเวศวิทยาทางบก สำนวจเศรษฐกิจ-สังคม และสำนวนแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ และติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เพื่อเป็นตัวแทนฤดูแล้งและฤดูฝน แล้วเสร็จ (ดังแสดงในตารางที่ 7-1 และรูปที่ 7-1) เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 7-2



ตารางที่ 7-1
สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีเก็บตัวอย่าง	ช่วงดำเนินการสำรวจ	ผลการเก็บตัวอย่าง
น้ำผิวดินและ นิเวศวิทยาทางน้ำ	- คลองนางเล้ง (กม.161+124) - คลองพระปรัง (กม.161+880) - คลองวังวิทย์ (กม.162+331) - คลองไผ่ (กม.165+830)	18-19 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) 7-8 มิถุนายน 2568 (ฤดูฝน)	คุณภาพน้ำผิวดินโดยรวมจัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคมค้าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง สิ่งมีชีวิตพืชน้ำอาศัยอยู่ได้
อากาศและ บรรยากาศ และเสียง	- โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93 (กม.148+440) ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - มัสยิดฮาบิบูลอิสลาม (กม.157+779) ตำบลกบินทร์ อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ (กม.167+500) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	17-22 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) 11-16 มิถุนายน 2568 (ฤดูฝน)	- คุณภาพอากาศและระดับเสียงในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน - ระดับเสียงส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ความสั่นสะเทือน	- โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 93 (กม.148+440) ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - มัสยิดฮาบิบูลอิสลาม (กม.157+779) ตำบลกบินทร์ อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ (กม.167+500) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	17-22 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) 11-16 มิถุนายน 2568 (ฤดูฝน)	ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท



ตารางที่ 7-1

สรุปการเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีเก็บตัวอย่าง	ช่วงดำเนินการสำรวจ	ผลการเก็บตัวอย่าง
	โบราณสถานวัดหลวง บดินทรเดชา (กม.157+590) ตำบลเมืองเก่า อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี		
นิเวศวิทยาทางบก	สำรวจพืชและสัตว์ ในระบบนิเวศ บริเวณ แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ	6-17 มกราคม 2568 (ฤดูแล้ง) 9-13 มิถุนายน 2568 (ฤดูฝน)	- พบพืชในระบบนิเวศ จำนวน 220 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็น ต้นไม้ที่ปลูกประดับเพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ และไม่ยืนต้น ที่ขึ้นเองตามธรรมชาติกระจายอยู่ในเขตทาง - พบสัตว์ในระบบนิเวศ 87 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูก ด้วยนม 6 ชนิด นก 55 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 19 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 7 ชนิด

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน และระบบนิเวศทางน้ำ



การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 7-1 การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการก่อสร้างจะมิงานดินตัด 244,801 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งจะส่งผลให้มีการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม ดังนั้น จึงพิจารณาระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - การก่อสร้างถนนเพิ่มจากเดิมอีกจำนวน 4 ช่องจราจร ให้กลายเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ยังพบบริเวณที่เสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดิน 6 แห่ง ได้แก่ กม.147+425 ถึง 148+000, กม.148+000 ถึง 148+800, กม.155+775 ถึง 157+800, กม.158+800 ถึง 160+600 กม.167+300 ถึง กม.167+875 และ กม.167+875 ถึง กม.168+800 ดังนั้น จึงพิจารณาระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - การขนย้ายวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวมทั้งดิน/หิน และทราย เข้าไปยังพื้นที่ก่อสร้างของโครงการงานก่อสร้างทางระดับดิน และงานก่อสร้างทางยกระดับ ทั้งหมดเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลหนักในการทำงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการหกรั่วไหลของน้ำมันและน้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดินได้ ดังนั้น กำหนดขนาดของผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการปรับพื้นที่ และกิจกรรมการเปิดหน้าดินให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ - การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรีบดำเนินการบดอัดดินให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ - ดินที่ใช้ถมคันทาง หรือกิจกรรมอื่นๆ ต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดินจากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร - สำหรับดินที่ถูกนำออกจากการทำฐานรากและจากงานส่วนอื่นๆ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกดินพร้อมปิดคลุมด้วยผ้าใบเพื่อนำไปกองบริเวณหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี โดยกำหนดความลาดชัน 1 : 1.5 เมตร (แนวดิ่ง : แนวราบ) กำหนดความสูงไม่เกิน 2.5 เมตร เพื่อรอการนำไปใช้ในกิจกรรมของกรมทางหลวงอื่นๆ หรือกรมทางหลวงจะทำการประมูลขายตามอัตราราคากลางต่อไป	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)		5. บริเวณที่ก่อสร้างทางเท้าใหม่ของโครงการ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ กม.147+425 ถึง 148+000, กม.148+000 ถึง 148+800, กม.155+775 ถึง 157+800, กม.158+800 ถึง 160+600 กม.167+300 ถึง กม.167+875 และ กม. 167+875 ถึง กม.168+800 ให้จัดทำกำแพงกันดิน (Retaining Wall) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณดังกล่าว 6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีภาชนะหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน 7. พื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้ไม่มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ดำเนินการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการบำรุงรักษาผิวทาง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการปนเปื้อนในดินจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรกลที่ใช้ในการปฏิบัติงาน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. หากมีการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดินจากกิจกรรมซ่อมบำรุง ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุที่ดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี เพื่อประสานบริษัทเอกชนที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับให้บริการกำจัดกากอุตสาหกรรมให้นำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป 2. ตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างกำแพงกันดินให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-





ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับเบา ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหว จึงอาจส่งผลกระทบต่อ โครงการไม่มาก ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบ โครงสร้างที่ขณะก่อสร้าง เพื่อซ่อมแซมในกรณีที่ความ เสียหายทันที	-
	ระยะดำเนินการ แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับเบา ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวจึงอาจส่งผลกระทบต่อ โครงการไม่มาก ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีดำเนินการตรวจสอบ โครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการเพื่อซ่อมแซมบริเวณ ที่เสียหายทันที 2. กรณีที่โครงสร้างมีความเสียหาย และอยู่ระหว่างการ ซ่อมแซม ให้มีการประชาสัมพันธ์ติดป้ายเตือนห้ามใช้ทาง ระหว่างดำเนินการซ่อมแซม	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. น้ำผิวดิน 3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะทำการก่อสร้างเสาเข็มต่อม่อสะพานบริเวณริมตลิ่งทั้งสอง โดยดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ แต่อย่างไรก็ตามดินที่ขุดออกหรือถูกนำมากองไว้จะถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การปรับเตรียมพื้นที่เพื่อขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องจัดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวกว้าง 0.5 เมตร ลึก 0.5 เมตร และบ่อดักตะกอนดินขนาดกว้าง x ยาว x ลึก เท่ากับ 1.0 x 1.0 x 2.5 เมตร เพื่อดักตะกอนดินที่ถูกชะพามากับน้ำฝนไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยตรง สำหรับตะกอนดินรวมทั้งเศษวัสดุต่างๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกชนิดที่มีถังบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้ สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบและรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไปกำจัดต่อไป	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งรั้วดักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณที่ดำเนินการขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตรจากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอน ครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร 3. การรื้อโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ให้พิจารณาวิธีรื้อถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อลำเลียงออกนอกพื้นที่ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน ซึ่งจะป้องกันไม่ให้เกิดวัสดุร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน แต่ถ้าหากพบว่าวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินและก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกออกโดยทันที 4. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้างของสะพาน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		ขุดลำนน้ำ เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วง หล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยา ของลำน้ำได้ 5. วางแผนงานขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล็ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวัง วิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ในช่วง ฤดูแล้ง โดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่าง กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดชั้นดิน ให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ 6. การตัดต้นไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการดำเนินการขยายสะพาน ทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล็ง (กม.161+128) คลองพระ ปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และ คลองไผ่ (กม.165+830) หากพบว่าไม้เศษต้นไม้ตกลงใน แหล่งน้ำให้ดำเนินการนำออกโดยทันที 7. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากเพื่อขยาย สะพานข้ามทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล็ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ต้องระมัดระวังไม่ให้ล้นออก นอกเขตทาง และปรับระดับความลาดชันให้เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำข้างต้นไม่น้อยกว่า 100 เมตร	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคม และงานบำรุงรักษาต่างๆ ผลกระทบหลักๆ คือ บริเวณคอสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) โดยเป็นโอกาสการเกิดการชะล้างพังทลายของดินบริเวณคอสะพานและปลายท่อลอดจะเกิดในช่วงฤดูฝนในกรณีฝนตกหนักในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่ถ้าฝนตกปกติไม่มีการไหลบ่าของน้ำ ดินบริเวณคอสะพานจะค่อยๆ สามารถดูดซับน้ำไว้ได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดินบริเวณคอสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) อย่างน้อยเดือนละครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ในช่วงเข้าฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) โดยถ้าพบการชะล้างพังทลายของดินคอสะพานหรือปลายท่อเหลี่ยมต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยทันที	-
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะมีดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำผิวดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัดซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน - กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างขยายสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - สถานีตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - คลองนางเลิ้ง (กม.161+128) - คลองพระปรัง (กม.161+898) - คลองวังวิทย์ (กม.162+337) - คลองไผ่ (กม.165+830) - ดัชนีตรวจวัด 16 ดัชนี ได้แก่ ความลึก อุณหภูมิ น้ำ ความโปร่งแสง การนำไฟฟ้า ความขุ่น ความเร็วของกระแส น้ำ ของแข็งทั้งหมด ของแข็งแขวนลอย ความเป็นกรด-ด่าง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	การถอดชิ้นแยกชิ้นส่วน บริเวณที่ทำการก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกหรือไหลของน้ำมัน หรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล 3. ที่ตั้งสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างต้องจัดให้สร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนจะระบายออกสู่ภายนอก	ปริมาณออกซิเจนละลาย ปีไอดี น้ำมันและไขมัน ไนเตรท ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ซึ่งมีวิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำตาม Standard Method for the Examination of Water and Wastewater 24th Edition, 2023 • ความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมซ่อมบำรุงที่อยู่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงต้องเน้นต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน 2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการซ่อมบำรุงบริเวณสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดชิ้นแยกชิ้นส่วนบริเวณสะพาน โดยต้องดำเนินการที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี รวมทั้งต้อง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		จัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล 3. กรมทางหลวงดำเนินการล้างผิวถนนทางในช่วงก่อนเข้าสู่ฤดูฝน (ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม) เพื่อลดการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ ซึ่งจะชะล้างในฤดูฝนที่มีฝนตกครั้งแรกลงทางระบายน้ำ	
4. อากาศและบรรยากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง คุณภาพอากาศและบรรยากาศจากแบบจำลอง AERMOD พบว่า การเปิดหน้าดินจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเกินค่ามาตรฐาน จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลภินทรบุรี ชุมชนบ้านเนินแห่ ชุมชนสามทหาร ชุมชนบ้านโนนคูณ ชุมชนบ้านเหล่าหลวง และศาลปู่ย่าหนองแห้ว ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวดินยังคงมีฝุ่นละออง - การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น และกระเบบบรรทุกท้ายรถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - ชุมชนสามทหาร (บริเวณก่อสร้างทางลอดภินทรบุรี) - โรงเรียนอนุบาลภินทรบุรี ดัชนีตรวจวัด - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM-2.5) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียง เขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มี ปริมาณจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการจราจรติดขัด 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพ ดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจาก ฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น 6. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมใน การใช้งาน และเพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เป็นต้น 7. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจาก การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง • วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอด ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการเป็นกิจกรรมที่ทำให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศหลักของโครงการ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของ CO และ NO₂ ดังนั้น แต่จากผลจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด และตรวจจับรถบรรทุกทุกคันที่ปล่อยควันรบกวนลงบนผิวทางถนนโครงการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศจากฝุ่นละอองที่สะสมบนผิวทาง	ระยะดำเนินการ • จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - ชุมชนสามทหาร (บริเวณก่อสร้างทางลอดกบินทร์บุรี) - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ • ดัชนีตรวจวัด - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM-2.5) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง • วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ระยะเวลาดำเนินการ - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จากแบบจำลอง FTA พบว่า ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างจะเกินค่ามาตรฐาน จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ หมู่ที่ 5 บ้านนางเลิ้ง โรงพยาบาลกบินทร์บุรี หมู่ที่ 8 บ้านโนน หมู่ที่ 3 บ้านนาไผ่รส ชุมชนบ้านนางเลิ้ง ชุมชนบ้านเนินแห่ ชุมชนสามทหาร ชุมชนบ้านโนนคูณ ชุมชนนครกบินทร์ และชุมชนเหลาหลวง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ใช้เครื่องเจาะเสาเข็มบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและจุดกลับรถ (กม.160+260) สะพานและจุดกลับรถ (กม.163+200) สะพานคลองไผ่ (กม.165+830) และทางแยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) เพื่อลดผลกระทบต่อน้ำที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง ความสูง 2.5-3.0 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างในช่วงนั้นๆ และให้รถหรือเคลื่อนย้ายพื้นที่หากการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้งยังพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป - ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง ที่มีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมทั้ง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - ชุมชนสามทหาร (บริเวณก่อสร้างทางลอดกบินทร์บุรี) - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง (ต่อ)		ประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน 5. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง 6. พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่ เพื่อลดระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลง 7. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหา/ติดตั้ง หรือปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้งาน 8. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ 9. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างให้ดำเนินการหาสาเหตุและดำเนินการแก้ไข เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณเขตทางขณะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นแหล่งกำเนิดเสียงหลักของโครงการในช่วงเปิดดำเนินการ โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นเกิดจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการ แต่จากผลจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบสภาพผิวทางและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ - หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการคมนาคมในระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบ และแจ้งประชาชนให้รับทราบถึงสาเหตุ แนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข - กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ในการตรวจจับความเร็วของยานพาหนะไม่ให้เกินเกณฑ์กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบระดับเสียงดังที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - ชุมชนสามทหาร (บริเวณก่อสร้างทางลอดกบินทร์บุรี) - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) วิธีการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จากการคำนวณระดับความสั่นสะเทือนตามสมการ “Transit Noise and Vibration Impact Assessment, US.EPA (1995)” พบว่า กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง การปรับปรุงแยกกบินทร์บุรี (กม.165+350) และการปรับปรุงสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) พบว่า จะอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน โดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการ และให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมทั้งประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน - ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย - ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น - กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง ใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพานและ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนไทยรัฐวิทยา - มัสยิดฮาบีบุลอิสลาม - ชุมชนสามทหาร (บริเวณก่อสร้างทางลอดกบินทร์บุรี) - โรงเรียนอนุบาลกบินทร์ ดัชนีตรวจวัด - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) วิธีการตรวจวัด - 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ระยะเวลาดำเนินการ - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝนตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		ทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะ เสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับ ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น 7. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงาน ของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานก่อสร้างทันที และต้องจัด วิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางป้องกัน และแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ 8. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวงกบินทร์ บุรี และสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการ ดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ถือเป็นกิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ในช่วงเปิดดำเนินโครงการ แต่จากการประเมิน พบว่า ความสั่นสะเทือนจะอยู่ในระดับไม่สามารถ รับรู้ได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจร ให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอ สะพานไม่ให้เกิดหลุม บ่อ ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทก ระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิด ความสั่นสะเทือน หากพบว่ามิมีบริเวณใดชำรุดให้ดำเนินการ ซ่อมแซมทันที - กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ ในการตรวจจับรถบรรทุกทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อ ป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่อ พื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่โครงการ	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. นิเวศวิทยาทางบก 7.1 พืชในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ คือ การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียของพืชพรรณที่อยู่ในเขตทาง ดังนั้นจึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีประสานงานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ - จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ เพื่อป้องกันการตัดฟันต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนด - กำหนดให้ผู้รับเหมาโครงการร่วมกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ ล้อมย้าย และชักลากไม้ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ - การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์ การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายของดิน การชะล้างหน้าดิน และการสูญเสียต้นไม้ในเขตทาง โดยพิจารณาอย่างรอบคอบ - ดำเนินการขุดล้อมย้ายต้นไม้จำนวน 65 ต้น เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพและเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ของหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และหมวดทางหลวงประจันตคาม	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.1 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)		6. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตราย ต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ในระบบนิเวศ รวมถึงไม่ให้มี การเผาทำลายพืชพรรณ 7. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง บุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ทั้งพืชและ สัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และ พื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการทุกกิจกรรมจะเกิดขึ้น บริเวณผิวจราจรเท่านั้น จึงไม่ส่งผลกระทบ ต่อพืชในระบบนิเวศ หรือการสูญเสียพรรณไม้ จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มี ผลกระทบ	ระยะดำเนินการ ติดตามตรวจสอบอัตราการรอดตายของไม้ชุดล้อม ภายหลังจาก นำกลับมาปลูกบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ หรือ บริเวณพื้นที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรี และหมวดทางหลวง ประจันตคาม	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างอาจก่อให้เกิดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องจักร และยานพาหนะ ซึ่งเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากินของสัตว์ขนาดเล็กอื่นๆ ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่การก่อสร้างได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ดำเนินการแบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วงๆ และทยอยตัดฟันต้นไม้หรือปรับพื้นที่จนครบบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ในระบบนิเวศสามารถรับรู้ และหลบหลีกออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเข้าไปยังกลุ่มไม้ยืนต้นหรือพื้นที่แหล่งอาศัยอื่นที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัย - ในระหว่างการตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรัง ไข่ ตัวอ่อน สัตว์ในระบบนิเวศที่เคลื่อนที่ช้า หรือสัตว์ในระบบนิเวศที่ไม่สามารถหลบหลีกช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ ต้องประสานงานกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 (ปราจีนบุรี) เพื่อช่วยเหลือในการเคลื่อนย้ายสัตว์ในระบบนิเวศออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและปลอดภัย - กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่ช้าหรือไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ - ให้ดำเนินการก่อสร้างก่อนช่วงฤดูการอพยพของสัตว์ในระบบนิเวศ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อนกอพยพตามฤดูกาล	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)		5. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ในระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ 6. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง บุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากและใกล้สูญพันธุ์ ทั้งพืช และสัตว์ รวมถึงห้ามลักลอบตัดไม้ ล่าหรือทำอันตราย ต่อสัตว์ในระบบนิเวศที่มีอยู่บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางของ โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการจะเป็นการคมนาคมบน ถนนโครงการ และการบำรุงรักษาเขตทาง เช่น การตัดหญ้าในเขตทาง การตัดแต่งกิ่งไม้ การซ่อม บำรุงผิวทาง การซ่อมบำรุงสัญญาณไฟ ซึ่งกิจกรรม ดังกล่าวกระทำในเขตทางที่สร้างแล้วเสร็จ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ พิจารณาติดตั้งไฟส่องสว่างมีคุณสมบัติดึงดูดแมลงน้อย และลดการส่องแสงสว่างไปยังนิเวศริมไหล่ทางและ นอกเขตทาง	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมปรับปรุงสะพานทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล็ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) จะมีดินที่นำมากองเพื่อขยายเขตทางอาจมีการชะล้างพังทลาย หรือถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำผิวดินมีความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างได้ประมาณ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่การให้บริการของระบบน้ำเสียชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จุดตรวจวัด จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - คลองนางเล็ง (กม.161+128) - คลองพระปรัง (กม.161+898) - คลองวังวิทย์ (กม.162+337) - คลองไผ่ (กม.165+830) ดัชนีตรวจวัด - แฟลกก์ตอนพีช - แฟลกก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน ระยะเวลาดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (3 ปี)



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมขุดบ่อที่อยู่ที่ใกล้ทุกจุดตัดแหล่งน้ำ และมีการใช้เครื่องจักรในการบูรณะซ่อมแซมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดินทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) และจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ แต่โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนจะน้อย เพราะจะเกิดกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้อง ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดินที่จะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมขนส่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างต้องใช้เส้นทางขนส่งร่วมกับประชาชนทำให้เป็นอุปสรรคต่อการจราจรได้ แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ และผลการวิเคราะห์พบว่ามีระดับการให้บริการ (LOS) จะไม่แตกต่างจากกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการ เฉพาะช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านเส้นทางคมนาคมเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนจราจรช่วงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) การปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) สะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน และจุดกลับรถใต้สะพาน - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง - การประชาสัมพันธ์ ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้ ➢ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.147+425 กม. 166+350 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.169+000 เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง สำรวจปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ และตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (3 ปี)



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		➤ ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ 4. การลดผลกระทบต่อการจราจรในระยะก่อสร้าง ➤ กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานโยธาและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมานำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้าง และนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มเปิดจุดก่อสร้าง ➤ จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนที่หมวดทางหลวง กบินทร์บุรี และสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ ➤ กรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		▪ ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย ▪ ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้น ▪ ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ▪ หากพบว่าเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัวให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน ▪ การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนวเส้นทางทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่งสำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		▪ การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและขออนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ ▪ อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ▪ การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคันเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ▪ ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดี เพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้งหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราว เป็นแนวตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตรโดยประมาณ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงบริเวณทางร่วม/ทางแยก - ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่างสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น - ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชนให้เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร - การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวางให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		▪ การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) และสะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพานจะต้องมีตาข่ายรองรับ เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ▪ บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร ▪ กรณีเก็บวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้รบกวนการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ▪ ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้าง จะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม ▪ กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ หรือพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รบกวนต่อกิจกรรมของสถานประกอบการให้น้อยที่สุด	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		5. ความเสียหายของผิวจราจร ➢ ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ใน เกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทาง ชำรุดเสียหาย ➢ จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความ ปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหายใน กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของ โครงการต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนของโครงการ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วด้านคมนาคมมากขึ้น รวมถึงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรีที่จะช่วย ให้การจราจรในภาพรวมของถนนโครงการดีขึ้น โดยทำให้มีสัดส่วนปริมาณจราจรที่ขับผ่านทางแยก โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ ประมาณร้อยละ 43 ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบทางบวก อยู่ในระดับสูง	ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักละกิโลเมตร ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆและระบบสาธารณูปโภค ของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ใน สภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น - ประสานงานและขอความร่วมมือจากสถานีตำรวจในพื้นที่ ให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วใน การขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุบนเส้นทาง และตรวจตราการบรรทุกน้ำหนักของ รถบรรทุกไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกัน ไม่ให้สภาพผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนด	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การคมนาคมส่ง (ต่อ)		- หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหลทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายเตือนในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นอย่างต่ำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง - จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมายการปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะ ก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง - จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันหกลงบนพื้นถนน	
10. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เพื่อเตรียมพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการก่อสร้างแต่เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำเป็นต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้กรมทางหลวงพิจารณา และออกหนังสือแจ้งหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งทำหรือเพื่อกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน - ติดตั้งป้ายประกาศในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน - ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงสู่พื้นผิวจราจร รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะไปยังสถานที่กองเก็บวัสดุไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		4. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญจากงานรื้อย้าย หรือการสร้างควมเสียหายให้แก่ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบ ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน 5. จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอกับ พนักงานคนงานก่อสร้างบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และ บ้านพักคนงานก่อสร้าง	
	ระยะดำเนินการ ไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เพิ่มเติม การดำเนินการรื้อย้ายดังกล่าวแล้วเสร็จในระยะ ก่อสร้าง ดังนั้นจึงไม่เกิดผลกระทบในลักษณะ ดังกล่าวในระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงให้ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อบำรุงรักษาระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ ให้อยู่ใน สภาพ พร้อมใช้งานอย่างต่อเนื่อง	-
11. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับปรุงระบบระบายน้ำ จะทำการรื้อท่อ กลมและท่อเหลี่ยม เพื่อก่อสร้างใหม่ ซึ่งกิจกรรม ดังกล่าวอาจมีดินที่เป็ดถูกเปิดจากผิวถนนเดิมอาจ ร่วงหล่นและอุดตันท่อทำให้เกิดขวางการระบายน้ำ เดิมและทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ก่อสร้างได้ แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในฤดูฝน ที่มีฝนตกหนัก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทยอยทำรื้อย้ายท่อกลม และท่อเหลี่ยมของอาคารระบายน้ำเดิม เพื่อป้องกันการรื้อ ย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว ซึ่งจะช่วยให้คง ประสิทธิภาพของการระบายน้ำเดิมในพื้นที่ได้ 2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม บริเวณที่ จะดำเนินการรื้อท่อกลมและท่อเหลี่ยมของอาคารระบายน้ำ เดิม เพื่อทำการก่อสร้างใหม่ ต้องปรับระดับความลาดชันของ การเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้เหมาะสม เพื่อได้ไม่พังทลาย	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)		ลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีกองวัสดุก่อสร้าง พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการนำออก โดยทันที 3. บริเวณจุดตัดคลองพระปรัง (กม.161+880) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้อง จัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อทำการต่อท่อสูบน้ำเพื่อช่วยเร่งการ ระบายน้ำ ในกรณีที่น้ำระบายไม่ทันในช่วงฝนตกหนักขณะ ก่อสร้าง เพื่อช่วยการระบายน้ำในพื้นที่ โดยต้องทำการสูบ ให้ไหลไปสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงและไม่กระทบต่อชุมชน 4. จัดให้มีระบบระบายน้ำที่เหมาะสมกับพื้นที่บริเวณสำนักงาน ควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงตรวจสอบ และบำรุงรักษาระบบฯ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบอาคารระบาย น้ำที่ก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด ให้ไม่มีการกองดิน หิน หรือ เศษวัสดุต่างๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทางหลวงเพื่อ เปิดใช้งาน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการตรวจสอบ อาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ	
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการไปสักระยะเวลาหนึ่งอาจมี การขึ้นของวัชพืช หรือมีเศษขยะมาติด แต่อย่างไร ก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดในกรณีที่มีฝนตก หนักในช่วงหน้าฝนเท่านั้น (ระหว่างกลางเดือน พฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) หรือมีน้ำไหล หลาก ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนและกำจัด เศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ใน ท่อระบายน้ำของถนนทางหลวง โดยเฉพาะก่อนช่วงเขาสู่ ฤดูฝน (ก่อนเดือนพฤษภาคม) เพื่อให้มีการระบายน้ำเต็ม ประสิทธิภาพ	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. การใช้ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง บ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง อาจจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชั่วคราว ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่เขตทางของโครงการเท่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ นอกเขตทาง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องห้ามกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ ออกนอกเขตทางที่ไม่ได้รับการอนุญาต ซึ่งถ้าพบมีการกองนอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการย้ายออกทันที - ในกรณีที่ต้องใช้พื้นที่นอกเขตทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขออนุญาตเจ้าของพื้นที่เพื่อใช้กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และต้องใช้พื้นที่ให้น้อยที่สุด เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบ	-
	ระยะดำเนินการ การคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ ส่งผลกระทบทางอ้อมให้เกิดการพัฒนาที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งในปัจจุบันการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร ซึ่งในอนาคตอาจมีการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่าสูงขึ้น ดังนั้น ขนาดของผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ ไม่มี	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง • ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้อยู่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบด้านลบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการ ได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ ดังนี้ ➢ จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (กม.147+425) บริเวณ กม.166+350 และจุดสิ้นสุดโครงการ (กม.169+000) โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ ➢ ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนพับควรมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สารสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของที่หมวดทางหลวงกบินทร์บุรีและสำนักงาน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง • พื้นที่ศึกษาครอบคลุมชุมชนที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ • กลุ่มเป้าหมาย - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา - กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ • วิธีดำเนินการ - การสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้แบบสอบถาม • ระยะเวลาดำเนินการ - ระยะเตรียมการก่อสร้าง 1 ครั้ง ก่อนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง - ระยะก่อสร้าง 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะก่อสร้าง 3 ปี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		ควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทาง ➢ ในกรณีที่ ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าได้ ➢ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการชั่วคราวและหมวดทางหลวง กบินทร์บุรี เพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์ ➢ เพิ่มช่องทางการร้องเรียนของประชาชนตามช่องทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้ ▪ 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	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		▪ สายด่วนกรมทางหลวง 1586 (โทรฟรี 24 ชั่วโมง) ▪ สำนักงานงานเลขานุการกรม ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ หมายเลข 0 2354 5057 และโทรสาร 0 2354 5058 (ในวันราชการ) ▪ หมวดทางหลวงประจันตคาม และหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี 2. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว ให้ผู้รับเหมาพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ 3. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจะต้องเริ่มก่อสร้างหลังจากเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. พร้อมต้องประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด 5. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบอย่างต่อเนื่อง	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้าและการลงทุนจากการพัฒนาการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ซึ่งเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ ดำเนินการรับเรื่องร้องเรียนตามแนวทางของกรมทางหลวง โดยหากพิสูจน์ได้ว่ามีสาเหตุมาจากการดำเนินโครงการ จนก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็ว และเป็นธรรม	ระยะดำเนินการ - พื้นที่ศึกษาครอบคลุมชุมชนที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มเป้าหมาย - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา - กลุ่มสถานประกอบการ - กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ - วิธีดำเนินการ - การสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้แบบสอบถาม - ระยะเวลาดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญ คือ ฝุ่นละออง และเสียงดัง ซึ่งหากได้รับสัมผัสมลพิษเป็นระยะเวลานาน จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในพื้นที่ จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวังป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดต่อในแคมป์คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พ.ร.บ. โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศกองคุ้มครองแรงงาน ประกาศกองควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศของจังหวัดปราจีนบุรี เป็นต้น - บริษัทผู้รับเหมาต้องให้ความสนใจในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม - จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาลกบินทร์บุรี หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ - จัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง - ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องจากสุขอนามัยในที่พักคนงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		7. บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงาน ก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษ ว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับ ของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่เป็น แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้ เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจ ในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจนกำหนดให้มีการ ตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้อง ไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือ เกี่ยวข้องกับยาเสพติด 8. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับในการทำงานในท้องถิ่น การกำหนดเวลาทำงาน การเข้า-ออก ที่พัก รวมถึงห้ามดื่ม สุรา เสพสิ่งเสพติด ฯลฯ เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งกับ ประชาชนในท้องถิ่น 9. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดน้ำดื่มไม่น้อยกว่าหนึ่งสำหรับ ลูกจ้างไม่เกิน 20 คน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งที่ สำหรับลูกจ้างทุกๆ 20 คน เศษของ 20 คนถ้าเกิน 20 คน ให้ถือเป็น 20 คน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการ ในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		10. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาล เบื้องต้นและการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตาม กฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 11. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดห้องน้ำและห้องส้วมบริเวณ สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตาม แบบและจำนวนที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการควบคุม อาคารและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการดูแลรักษาความ สะอาดให้อยู่ในสภาพที่ถูกต้องลักษณะเป็นประจำทุกวัน ทั้งนี้ ให้จัดให้มีห้องน้ำแยกชายหญิงตามกฎหมายว่า ด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548 12. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกต้องลักษณะและเพียงพอบริเวณ สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้ง จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งกับที่ (Onsite Treatment) ตามเกณฑ์มาตรฐานส้วมสาธารณะระดับ ประเทศ ของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข (HAS) 13. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำ การดูดสิ่งปฏิกูลออกจากถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดย เอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ และทำการรื้อ ถอนถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) ออกจากพื้นที่พร้อมทั้งสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		14. กำหนดให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมบริเวณ สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้เป็น ระเบียบ และถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันมิให้เป็นแหล่ง เพาะพันธุ์โรค และสัตว์พาหะนำโรค รวมถึงไม่ทำให้เกิด อุบัติเหตุในการทำงาน 15. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดระบบสาธารณสุขบริเวณ สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ เพียงพอ 16. กำหนดให้มีการจัดวางถังขยะทั้งในพื้นที่สำนักงาน ควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาต จากท้องถิ่นนั้นๆ 17. กำหนดให้มีการเฝ้าระวังในการป้องกันและควบคุมการ แพร่ระบาดของสัตว์พาหะ จำพวกหนู แมลงสาบ แมลงวัน ยุง ในพื้นที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกัน แหล่งเพาะพันธุ์พาหะของโรค และการแพร่กระจายของ โรคติดต่อ 18. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่ วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการ เกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การสาธารณสุข (ต่อ)		19. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งดำเนินการเก็บ รวบรวมเศษวัสดุ และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ 20. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ อาจก่อให้เกิดมลพิษด้านเสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ริมสายทาง โดยเมื่อพิจารณาจากการเปิดใช้ถนน จึงคาดว่าระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจะเพิ่มขึ้นจากสภาพปัจจุบัน จึงกำหนดขนาดของผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดิน ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง หากคนงานขาดความระมัดระวัง มีความประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ หรืออุปกรณ์ ไม่มีความพร้อมในการดูแลคนเจ็บก่อนนำส่งสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงจะทำให้ระดับความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยโอกาสที่จะเกิดเหตุดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดระยะเวลาเตรียมการก่อสร้าง และระยะเวลาก่อสร้าง โดยมีผลกระทบจากการบาดเจ็บในระดับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บมาก ส่งผลให้ต้องมีการหยุดงานและใช้เวลารักษายาบาลเป็นระยะเวลาหนึ่งอาการจึงดีขึ้นและสามารถกลับมาทำงานได้เช่นเดิม ดังนั้นจึงคาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่างๆ การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 - บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		- จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และต้องทำการซ่อมแซมทันทีหาก พบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและระงับอัคคีภัยให้มีความเพียงพอเหมาะสม และดูแลตรวจสอบให้สามารถใช้การได้ดีอยู่เสมอ พร้อมทั้งมีป้ายแนะนำการใช้อุปกรณ์นั้น รวมถึงจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธี - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงาน ให้พนักงาน/คนงานสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน ภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากากปิดหน้าป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) เป็นต้น รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่างๆ เช่น ถังดับเพลิง ชนิด A, B และ C เป็นต้น อย่างเพียงพอและจัดให้มีกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้ - จัดห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับโรงพยาบาลกบินทร์บุรี หรือสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้บาดเจ็บจากการก่อสร้างโครงการ	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		7. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่างซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขนไว้เพื่อให้ทราบว่าเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างซ่อมแซมห้ามนำไปใช้งาน 8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมแผนฉุกเฉินในช่วงก่อสร้าง เช่น แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย และแผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นต้น พร้อมจัดให้มีการอบรมแผนฉุกเฉินดังกล่าว 9. จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมที่มีการนำเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ มาใช้ในงาน โดยถ้าผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บ แต่เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก และการดำเนินงานแต่ละครั้งที่ดำเนินการไม่ได้ใช้ระยะเวลานาน จึงก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคนงานและเจ้าหน้าที่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบูต และเสื้อกั๊กสะท้อนแสงหรือเสื้อกั๊กสีสด เป็นต้น ที่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		2. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับ รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณเตือน ต่างๆ ตามคู่มือเล่มที่ 3 เครื่องหมายควบคุมการจราจรใน งานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวง แผ่นดิน (มีนาคม 2561) ของกรมทางหลวง	
16. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เมื่อพิจารณาจากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบน ถนนโครงข่ายปัจจุบันในพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่มี สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจาก ขับรถเร็วเกินกว่า กฎหมายกำหนด ซึ่งหากผู้ใช้ถนนโครงข่ายบริเวณ ที่ติดกับถนนโครงการขาดความระมัดระวังใน การใช้เส้นทางอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ นอกจากนี้ยังมีถนนที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งหากไม่มีการจัดการจราจร ที่ดีจะส่งผลให้มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากขึ้นด้วย จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การก่อสร้างในทุกขั้นตอนจะต้องจัดให้มีวิศวกรที่เกี่ยวข้องที่ มีความชำนาญและมีประสบการณ์ควบคุมดูแลการก่อสร้าง อย่างใกล้ชิดตลอดเวลา เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปตามหลัก วิศวกรรมและปลอดภัยต่อคนงานก่อสร้างและชุมชน - จัดทำคู่มือการดำเนินงานระหว่างการก่อสร้างให้ผู้รับเหมา ปฏิบัติตาม - ให้มีการจัดอบรมการปฏิบัติตามคู่มือการดำเนินงานระหว่าง การก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม และการฝึกซ้อมการปฏิบัติ - ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการ ป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในกรณีที่การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หากไม่มีการปิดกั้นแยกพื้นที่ออกจากผิวการจราจรตามปกติ หรือไม่ได้ติดตั้งป้าย/สัญลักษณ์เตือนต่างๆ หรือไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบ ไว้ก่อนถึงบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน อาจทำให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ไม่ชัดเจน นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ แต่อย่างไรก็ตามความเสี่ยงดังกล่าวจะเกิดขึ้นบริเวณที่มีกิจกรรมการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเท่านั้น ดังนั้น จึงพิจารณาผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - ทำรั้วกัน ปิดประกาศ พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟ และไฟส่องสว่างแสดงขอบเขตการซ่อมบำรุงรักษาโครงการที่ชัดเจน ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการซ่อมแซม	
17. ความปลอดภัยในสังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง สำหรับกิจกรรมของคนงานบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่จะเกิดเฉพาะในช่วงหลังเลิกงานหรือวันหยุดของคนงานก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาแก่ประชาชนเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และมีผลกระทบด้านจิตใจ เช่น การทำเสียงดังในยามวิกาล เกิดมาจากการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานก่อสร้าง ตลอดจนมีการลักขโมยสิ่งของหรือทรัพย์สินในชุมชน เป็นต้น ทั้งนี้ จากข้อมูลสถานีตำรวจและเขตอำนาจความรับผิดชอบของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษาของโครงการ สามารถรองรับเหตุที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ได้ ดังนั้น จึงพิจารณาให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างโดยให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่องมาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559 - จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราว เช่น แผ่นเหล็ก ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร โดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน พร้อมจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)		- บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ติดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงาน ต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน - กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน - ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงาน แม้ว่าเป็นเวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุวิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่เป็นแรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)		7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการ ก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด 8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยา เสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการ ตามกฎหมาย	
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมหลักเมื่อมีการเปิดใช้ถนนของโครงการ ในทุกช่วง ซึ่งในแต่ละงานของกิจกรรมดังกล่าว จะมีการใช้คนงานในจำนวนไม่มากนัก จึงคาดว่า ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-
18. สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปริมาณมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างประมาณ 200 คน/วัน โดยคิดเป็นปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น จากคนงานก่อสร้างประมาณ 02 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่หากทางโครงการไม่จัดให้มีระบบการเก็บ รวบรวมขยะมูลฝอยที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อน นำส่งท้องถิ่น อาจทำให้ขยะมูลฝอยตกค้างในพื้นที่ จึงพิจารณาผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้าง ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ประมาณ 32 ลบ.ม./วัน โดยถ้าไม่ได้รับการบำบัด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างโดยให้ เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้าง ประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559 โดยในการจัดผังบริเวณสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง เสนอให้ประยุกต์ใช้มาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T. Standard 1010-30) ให้สามารถ รองรับคนงานประมาณ 200 คน และมีพื้นที่ประมาณ 5 ไร่	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)	ด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาล น้ำเสียที่ไม่ได้รับการจัดการจะตกค้างในพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	โดยมาตรฐานบ้านพักคนงานก่อสร้างมีรายละเอียดดังนี้ ➢ สำนักงานมี 1 หลัง ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออก ใช้เป็นสำนักงาน ห้องประชุมเตรียมงานโครงการของวิศวกร และช่างก่อสร้าง และห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้น ➢ จัดพื้นที่จอดรถของเจ้าหน้าที่ไว้บริเวณด้านหน้าทางเข้าหน่วยก่อสร้าง ➢ ที่จอดรถบรรทุก/เครื่องจักรก่อสร้างจัดไว้ในบริเวณพื้นที่ระหว่างโรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงและบ้านพักคนงาน เพื่อขนถ่ายวัสดุก่อสร้างเข้ามาเก็บกองในพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งขนถ่ายวัสดุก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ➢ ที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างมีทั้งส่วนที่มีหลังคาคลุมและพื้นที่เปิดโล่งเพื่อเก็บกองวัสดุก่อสร้างจำพวก ดินลูกรัง หิน หินทราย เป็นต้น โดยควบคุมปริมาณวัสดุให้มีปริมาณที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน ทั้งนี้ โดยรอบพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างกำหนดให้มีการก่อสร้างคันดินและรางดินระบายน้ำ เพื่อรวบรวมการระบายน้ำที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว และระบายลงสู่บ่อดักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่รางดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		➢ โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกของหน่วยก่อสร้าง ตรงข้ามกับสำนักงานควบคุมงาน ใช้เป็นที่เก็บอุปกรณ์เครื่องจักรกลต่างๆ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ ทั้งนี้ โครงการจะเทพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบและมีรางระบายน้ำคอนกรีตโดยรอบ เพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันในพื้นที่โรงเก็บเครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุง เพื่อระบายลงสู่บ่อดักไขมัน ก่อนที่จะระบายลงสู่รางดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ➢ บ้านพักคนงานก่อสร้างขนาด 2 ชั้น มีจำนวน 4 แถว แต่ละแถวมีห้องพัก จำนวน 50 ห้อง รวมทั้งหมด 200 ห้อง ห้องพักมีขนาด 2.4x2.4 เมตร และพักได้ไม่เกิน 2 คน/ห้อง โดยแต่ละแถวจะติดตั้งถังดับเพลิงจำนวน 4 ถัง/แถว ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราว ➢ จัดให้มีห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้บริเวณสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน โดยมีอัตราส่วน 15 คน/ห้อง ตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทยที่ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 63	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		(พ.ศ. 2551) เรื่อง การจัดให้มีห้องน้ำและห้องส้วม ในชนิดหรือประเภทของอาคารต่างๆ สำหรับอาคาร ชั่วคราวประเภทที่พักคนงาน หรือลักษณะอื่นที่ คล้ายคลึงกัน พ.ศ. 2551) ซึ่งเจ้าหน้าที่และคนงาน ก่อสร้างมีจำนวนทั้งสิ้น 200 คน จึงต้องจัดให้มีห้องน้ำ- ห้องส้วมไม่น้อยกว่า 14 ห้อง ➢ สถานที่ประกอบอาหาร/โรงอาหารต้องจัดเตรียม สถานที่ประกอบอาหารและที่นั่งรับประทานอาหาร สำหรับคนงานเป็นสัดส่วนโดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมด จะระบายลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่ราง ดินระบายน้ำรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ➢ กำหนดให้จัดเตรียมถังเก็บน้ำ ขนาด 20 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 4 ถัง เพื่อใช้สำหรับกักเก็บน้ำไว้ใช้ไม่น้อยกว่า 2 วัน ➢ ขุดร่องดินโดยรอบพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ขนาด กว้าง 1.0 เมตร ลึกประมาณ 0.5 เมตร เพื่อรองรับ น้ำฝนจากพื้นที่หน่วยก่อสร้างโครงการ ซึ่งน้ำฝน บางส่วนจะซึมลงดิน และน้ำฝนบางส่วน จะไหลบ่าหน้า ดินไหลลงสู่รางระบายน้ำที่อยู่โดยรอบ และระบายออก สู่พื้นที่ภายนอก	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		➢ ถังรองรับมูลฝอยประจำบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ กับคนงานก่อสร้าง พร้อมจุดพักขยะ เพื่อรอการขนย้าย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ➢ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้ง ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้าง ทุกหลังๆ ละ 8 ถัง ➢ บ่อขยะในส่วนที่พักคนงานก่อสร้าง ➢ ไฟฟ้าดำเนินการขอใช้ไฟฟ้าชั่วคราวจากการไฟฟ้า ส่วนภูมิภาค ➢ น้ำใช้ดำเนินการขอใช้น้ำประปาชั่วคราวจากองค์การ ปกครองส่วนท้องถิ่น หรือการประปาส่วนภูมิภาค ➢ เตรียมทางเข้า-ออกที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุม การก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่นลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดินถ้าสามารถดำเนินการได้ 2. การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม บริษัท รับเหมา/ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องจัดวางระบบระบายน้ำ เป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงานฯ และที่พักคนงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของ พื้นที่การซึม และการไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่ปัก ขณะเดียวกัน ต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการ หมุนน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก 3. เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนอาคาร ห้องน้ำห้อง ส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนการรื้อ ถอนให้ประสานต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสูบกาก ตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอน เมื่อรื้อถอนอาคารและ เครื่องประกอบออกหมดแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ฆ่าเชื้อโรคและปรับเปลี่ยนหน้าดินคืนสภาพพื้นที่เดิม 4. การจัดการขยะมูลฝอย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้ ➢ จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุ ไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถัง จัดวาง ในหน่วยก่อสร้างอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักคนงาน คือ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โรงเก็บวัสดุก่อสร้าง โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อมเครื่องจักร โรงหล่อ คอนกรีต และโรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต ➢ จัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานปกครองส่วน ท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การ บริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วน ตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์ องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี และเทศบาลตำบล เมืองเก่า หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บ รวบรวมขยะไปกำจัดทุกวัน	



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
18. สุขภาพ (ต่อ)		5. การจัดการน้ำเสีย ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องมีการจัดการดังต่อไปนี้ ➢ จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดและน้ำใช้ให้เพียงพอ ➢ จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรอง ไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ➢ จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสียรองรับน้ำเสียรวม ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมัน เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากเจ้าหน้าที่และคนงาน ➢ ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอและทำการสูบน้ำทิ้งจากระบบบำบัดเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	
	ระยะดำเนินการ • กิจกรรมในระยะดำเนินการคือ การใช้ถนนโครงการสำหรับการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
19. ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และกิจกรรมการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่จะกระทบต่อผู้ใช้ทางในปัจจุบัน แต่เป็นผลชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันต่ออุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง	-
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการ ถนนส่วนใหญ่จะมีช่องจราจรไปกลับฝั่งละ 3 ช่องจราจร ที่มีการแบ่งทิศทางการจราจรอย่างชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือนและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ซึ่งส่งผลให้ประชาชนที่เดินทางบนทางหลวงของโครงการมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรคับคั่งบนโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการ จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับสูง	ระยะดำเนินการ 1. กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันต่ออุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง	-

ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
20.โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างเกินค่ามาตรฐาน 1 แห่ง คือ ศาลปู่ย่าหนองแห้ว จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - เสียงและความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง และเมื่อเปิดดำเนินการ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ - พบแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนว จำนวน 7 แห่ง มีสียดฮาปิบุลอิสลาม วัดหนองคล้า วัดหนองนมหนู อนุสาวรีย์รัชกาลที่ 5 ศาลเสด็จปู่หลวงชาติ ศาลปู่ย่าหนองแห้ว และวัดศรีบุญเรือง ซึ่งต้องระมัดระวังขณะก่อสร้าง จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - แหล่งศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ศาลเสด็จปู่หลวงชาติ ศาลปู่ย่าหนองแห้ว มีสียดฮาปิบุลอิสลาม วัดศรีบุญเรือง วัดหนองคล้า วัดหนองนมหนู และอนุสาวรีย์รัชกาลที่ 5 ให้กำหนดขอบเขตของการก่อสร้างไม่ให้กระทบต่อพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศเสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด - ขณะทำการเปิดหน้าดินแล้วพบหลักฐานทางโบราณคดี ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดดำเนินการโดยทันที แล้วให้ดำเนินการแจ้งให้ทางสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี เพื่อรับทราบและประเมินคุณค่าความสำคัญของหลักฐานเพื่อหาหรือแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งต้องอนุญาตให้นักโบราณคดีจากกรมศิลปากรหรือสำนัก ศิลปากรในพื้นที่สามารถเข้าสำรวจได้ตลอดเวลา - เลือกใช้เครื่องจักรวิธีการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด	-
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือลดคุณค่าของแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีดังกล่าว จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	-





ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
21. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างและการทำงานของเครื่องจักรต่างๆ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม โดยแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังกล่าว คือ แหล่งที่อยู่ใกล้กว่า 400 เมตร (บันทึก จุลาสัย, 2547 และ Richard C. Smardon และคณะ, 1986) ซึ่งพบว่าแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพในระยะที่น้อยกว่า 400 เมตร จำนวน 10 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1 แห่ง ได้แก่ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทร์เดชา และศาสนสถาน 9 แห่ง ได้แก่ วัดหนองคล้า วัดหนองบุญเกิด วัดหนองนมหนู มัสยิดฮาบีบูลอิสลาม วัดป่าประดู่ โบสถ์คาทอลิกมารีสมภพ วัดหลวงบดินทร์เดชา วัดศรีชะเมือง และวัดศรีบุญเรือง แต่เนื่องจากเป็นการขยายช่องจราจรที่อยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมและไม่พบพื้นที่หรืออาคารที่มีคุณค่าความงามเป็นพิเศษในบริเวณใกล้เคียง อีกทั้งกิจกรรมการก่อสร้างนั้นจะเกิดผลกระทบชั่วคราวเฉพาะช่วงก่อสร้าง ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในบริเวณแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพ ผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามกองดิน กองหิน รวมทั้งวัสดุก่อสร้างในระยะพิสัยของการมองเห็น (visual range) ของการมองเห็น 400 เมตร จำนวน 10 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1 แห่ง ได้แก่ อุโบสถเก่าวัดหลวงบดินทร์เดชา และศาสนสถาน 9 แห่ง ได้แก่ วัดหนองคล้า วัดหนองบุญเกิด วัดหนองนมหนู มัสยิดฮาบีบูลอิสลาม วัดป่าประดู่ โบสถ์คาทอลิกมารีสมภพ วัดหลวงบดินทร์เดชา วัดศรีชะเมือง และวัดศรีบุญเรือง - เศษวัสดุและดินไม่จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมานำไปทิ้งในพื้นที่ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นกำหนด ไม่ปล่อยทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ - การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย หรือมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ - หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะ ทำความสะอาด และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	-



ตารางที่ 7-2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
21. สุนทรียภาพและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ทัศนียภาพมีรูปแบบถนนที่กว้างขึ้น และช่วงที่ปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) ที่เป็นรูปแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 เป็นทางลอด 570 เมตร ซึ่งรูปแบบดังกล่าวจะไม่ผลกระทบต่อทัศนียภาพทางธรรมชาติเดิม และการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าภูมิทัศน์ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	-

หมายเหตุ : เอกสารอยู่ระหว่างการศึกษาอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความก้าวหน้าของการศึกษา และการปรับปรุงตามความคิดเห็นของประชาชน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ โดยมีแผนการดำเนินงานแสดงดังตารางที่ 8-1

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 1 – 13 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เข้าพบระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม – 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เข้าพบระหว่างวันที่ 3-4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเข้าพบระหว่างวันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ. 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดประชุมสรุปผลการจัดประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) โดยการเข้าพบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ ความก้าวหน้าของการศึกษา การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 8-1

			
อำเภอ กบินทร์บุรี	อำเภอ ศรีมโหฬาร	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม	องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์
			
องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน	องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์	เทศบาลตำบลเมืองเก่า	องค์การบริหารส่วนตำบลยานรี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-1 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ



ตารางที่ 8-1

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ลำดับ	แผนการดำเนินงาน	ปี พ.ศ.2567						ปี พ.ศ.2568								
		ก.ค	ส.ค	ก.ย	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ.	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย.	ก.ค	ส.ค	ก.ย
1. แผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น																
1.1	เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่															
1.2	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)															
1.3	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)															
1.4	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)															
1.5	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)															
1.6	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)															
2. แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ/ผลิตสื่อและเผยแพร่																
2.1	เอกสารประกอบการประชุม (จำนวน 5 ชุด)															
2.2	แผ่นพับประชาสัมพันธ์ (จำนวน 5 ชุด)															
2.3	บอร์ดนิทรรศการ (จำนวน 3 ชุด)															
2.4	วีดิทัศน์สรุปภาพรวม (จำนวน 3 ชุด)															
2.6	สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint)															
2.7	แบบสอบถามความคิดเห็น															
2.8	Website ของโครงการ															

หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8.2.2 สรุปผลการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการสรุปผลการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 21-23 พฤษภาคม พ.ศ.2568 โดยแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 6 กลุ่ม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น/ผู้นำชุมชนศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา รวม 364 คน ภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 8-2 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2



กลุ่มที่ 1 ตำบลย่านรี



กลุ่มที่ 2 ตำบลเมืองเก่า



กลุ่มที่ 3 ตำบลกบินทร์



กลุ่มที่ 4 ตำบลลาดตะเคียน



กลุ่มที่ 5 ตำบลกรอกสมบุญ



กลุ่มที่ 6 ตำบลท่าตูม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 ตำบลย่านรี วันพุธที่ 21 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
สอบถามตำแหน่งของทางคูขนานของโครงการมีที่โนนบ้าง	ตำแหน่งทางคูขนานของโครงการได้มีการออกแบบไว้ 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 กม. 147+425 – กม. 148+850 ผังซ้ายทาง เริ่มต้นจากสะพานข้ามคลองหนองคำถึงวัดบ้านหนองคำ ช่วงที่ 2 กม. 148+850 – กม. 160+775 เริ่มต้นจากวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี ถึงสำนักงานเทศบาลตำบลเมืองเก่า และช่วงที่ 3 กม.155+800 – กม. 169+000 เริ่มต้นจากทุ่งค้ำเหล็กไปถึงหน้าวัดศรีบุญเรือง
การออกแบบผิวจราจร ควรออกแบบให้มีความแข็งแรงรองรับน้ำหนักให้เพียงพอ เพื่อลดการชำรุดของผิวถนน	การออกแบบโครงสร้างชั้นทางของโครงการจะออกแบบตามข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจร รวมทั้งสัดส่วนรถบรรทุกของโครงการเพื่อให้โครงสร้างชั้นทางและผิวทางมีความแข็งแรงและเหมาะสมมากที่สุด โดยเบื้องต้นโครงการได้ออกแบบเป็นผิวจราจรแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก
พิจารณาดำเนินจุดกลับรถพื้นที่ตำบลย่านรี ให้เพียงพอและมีความเหมาะสม เนื่องจากการออกแบบมีแค่เพียง 1 แห่ง	การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะออกแบบตามมาตรฐานกรมทางหลวง และคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินทาง ซึ่งระยะห่างของจุดกลับรถที่นำเสนอขึ้นเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
ควรออกแบบระบบระบายน้ำโดยคำนึงถึงสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะบริเวณสะพานนางเล้ง ศูนย์ฮอนด้า ศูนย์นิสสัน เนื่องจากมีพื้นที่เป็นแอ่งกระทะ เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง	การออกแบบระบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
เสนอแนะให้เพิ่มจุดกลับรถบริเวณหน้าอำเภอกบินทร์บุรี	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
บริเวณตลาดขุนวิชัย สามารถออกแบบเป็นสี่แยกไฟแดง หรือสะพานข้ามแยกได้หรือไม่	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้การจะสร้างสะพานข้ามแยกจะต้องวิเคราะห์จากปริมาณจราจรในพื้นที่
ทางคูขนานปัจจุบันออกแบบให้มีการสัญจรแบบทางเดียว สามารถออกแบบเป็นสองทางได้หรือไม่ เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ค่อนข้างไกล	ทางคูขนานส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นระบบเดินรถทางเดียว (One-way) เนื่องจากมีข้อดีด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการจราจรที่สูงกว่า ทั้งนี้การออกแบบทางคูขนานแบบเดินรถสองทาง (Two-way) นั้นจะต้องนำปัจจัยอื่นๆ มาพิจารณาด้วย เช่น ความกว้างของพื้นที่ที่เพียงพอต่อการจัดช่องจราจรให้มีความปลอดภัย รวมทั้งปริมาณจราจรและลักษณะการเดินทางในพื้นที่ เพื่อประเมินความเหมาะสมของการเดินรถสองทาง ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้ใช้งานและชุมชนโดยรอบด้วย

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เสนอให้มีสะพานลอยคนข้ามบริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรี เนื่องจากมีคนข้ามใช้บริการที่มาก หรือหน้าตลาดขุนวิชัย	เนื่องจากบริเวณหน้าโรงพยาบาลกบินทร์บุรีได้มีการออกแบบสะพานยกระดับบนทางหลักเพื่อกลับรถได้สะพาน ดังนั้นจึงไม่สามารถก่อสร้างสะพานลอยสำหรับคนข้ามได้ ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณารูปแบบการข้ามถนนในรูปแบบอื่นที่เหมาะสมแทน ส่วนหน้าตลาดขุนวิชัยได้มีการออกแบบสะพานลอยคนข้ามไว้เรียบร้อยแล้ว บริเวณ กม.159+425
ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ พร้อมจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยตามแผนงานจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2568 สำหรับบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือ สผ. รายงาน EIA บริเวณดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ก่อนที่จะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณการก่อสร้าง ซึ่งตามแผนงานคาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2571 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี และจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2574
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เสนอแนะให้กำหนดมาตรการช่วงก่อสร้าง เรื่องการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเตือนการก่อสร้าง และการจัดการจราจรช่วงก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่างสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น
หากการดำเนินการก่อสร้างเกิดความล่าช้ากว่ากำหนด ควรมีมาตรการรองรับในด้านนี้	ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการตามมาตรการที่ได้ระบุไว้ในรายงาน EIA ส่วนในกรณีที่ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินงานล่าช้า กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมีขั้นตอนการดำเนินการตามที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง
ต้นไม้ที่อยู่บริเวณเขตทางหรือเกาะกลางในปัจจุบัน มีมาตรการจัดการอย่างไร	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อนิเวศวิทยาทางบก โดยกำหนดให้พิจารณาขุดล้อมต้นไม้เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ของหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีและหมวดทางหลวงประจันตคาม
กำหนดมาตรการในระยะดำเนินการให้มีการติดตั้งป้ายเตือนเขตชุมชน โรงพยาบาล ป้ายเตือนลดความเร็ว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป
ขอให้พิจารณาเรื่องปัญหาผิวจราจรในช่วงของการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ขณะทำการก่อสร้างหากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 2 ตำบลเมืองเก่า วันพุธที่ 21 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
การออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างมีต่อเนื่องตามแนวเส้นทางโครงการหรือไม่	การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการดำเนินการตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยอิงผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- รูปแบบทางลอดมีการนำเสนอให้ทราบมาก่อนหรือไม่ ไม่เห็นด้วยกับการทำอุโมงค์บริเวณทางแยกกบินทร์บุรี เสนอให้ลดขนาดของเกาะกลาง แล้วออกแบบเป็น 6 ช่องจราจร - การคัดเลือกรูปแบบทางแยกกบินทร์บุรีที่ได้เป็นรูปแบบทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 มีหลักเกณฑ์อย่างไร - เสนอการจัดจราจรบริเวณทางแยกกบินทร์บุรีเป็นสัญญาณไฟจราจร	การคัดเลือกรูปแบบทางแยกกบินทร์บุรี ซึ่งมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกจะประกอบด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และ 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบการก่อสร้างทางลอดในแนวทางหลวงหมายเลข 304 ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 33 มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยที่ปรึกษาได้นำเสนอ ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (สัมมนา ครั้งที่ 2) ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568
- รูปแบบศาลารอดโดยสารประจำทางทรงแบบสมัยใหม่ไม่สามารถกันฝนได้ ควรพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมกว่านี้ - ตำแหน่งศาลารอดโดยสารประจำทางออกแบบไว้ให้ใครใช้งาน เพราะเส้นทางนี้ไม่มีรถประจำทาง - การออกแบบจุดกลับรถควรออกแบบจุดกลับรถระดับพื้นแบบหัวโต (Inner-Inner) แทนจุดกลับรถใต้สะพาน - ขอให้พิจารณาไฟฟ้าแบบใช้พลังงานแสงอาทิตย์ - บริเวณวัดศรีบุญเรือง ผู้สูงอายุอาศัยอยู่มาก ไม่ต้องการสะพานลอย คนข้ามเสนอแนะให้ออกแบบทางม้าลายพร้อมสัญญาณไฟจราจร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
การออกแบบจุดกลับรถใต้สะพานบรรทุก หรือรถเทลเลอร์สามารถผ่านได้หรือไม่	การออกแบบจุดกลับรถใต้สะพาน โดยใช้ขนาดช่องลอด 5.5 เมตร ซึ่งออกแบบให้รถกึ่งพวงลากจูง สามารถกลับรถได้
พิจารณาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถให้เพียงพอและเหมาะสมต่อชุมชน ระยะทาง 21 กิโลเมตร จุดกลับรถ 9 แห่ง	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
- การตรวจรับงานจากผู้รับเหมา ควรมีการกำหนด TOR กำหนดรายละเอียดของวัสดุก่อสร้าง ให้ชัดเจนตั้งแต่แรก - ต้องการให้คงตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณ กม.154 ไว้เป็นแบบเดิม ซึ่งไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยกช่วง กม. 156+345 โดยไม่มีการขอความเห็น และศึกษาผลกระทบจากผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงในบริเวณดังกล่าว จึงถือได้ว่าเป็นการไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขของการจัดทำรายงาน EIA ดังนั้น จึงขอให้ทบทวนยกเลิกการออกแบบเป็นสะพานข้ามแยกบริเวณ กม.156+345 หรือควรพิจารณาเลื่อนไปตรงหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรีจะเหมาะสมกว่าเนื่องจาก	



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
1. ไม่จำเป็นต้องสร้างสะพานลอยหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี 2. การออกแบบจุดตัดเป็นแยกไฟแดงใต้สะพานบริเวณ กม. 156+345 จะทำให้มีรถติดสะสมของเส้นทางรอง 3. ไม่ต้องเสียงบประมาณขยายเส้นทางรอง เพื่อรองรับการจราจรเข้าฝั่งบ้านโคกป่าแพ่งและเข้าฝั่งบ้านเขาไม้แก้ว 4. ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางเสียงและควันทันเนื่องจากรถบรรทุกหนักลงเนินแล้วขึ้นเนินสูง 5.5 เมตร หากขับไปช่วง กม. 155 หน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรีจะเหมาะสมเพราะเป็นเนินต่อเนื่องและไม่กระทบต่อผู้ประกอบการสองฝั่ง	
• บริเวณศูนย์ฮอนด้าไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเป็นจุดกลับรถใต้สะพาน • ขอให้ทบทวนตำแหน่งสะพานข้ามแยกทุกตำแหน่งให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของชาวบ้านในพื้นที่ • ขอให้พิจารณาสะพานลอยหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรีให้รถจักรยานยนต์สามารถข้ามได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
• การออกแบบทางคู่ขนาน ตลอดแนวเส้นทางจำเป็นหรือไม่	• ทางคู่ขนานของโครงการจะพิจารณาออกแบบเฉพาะช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อแยกการจราจรสายหลักกับการจราจรบน • ทางคู่ขนานของชุมชนออกจากกัน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในพื้นที่
• ที่มีทางคู่ขนานจะจัดจราจรเป็นอย่างไร สามารถวิ่ง 2 ทิศทางได้หรือไม่	• ทางคู่ขนานส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นระบบเดินรถทางเดียว (One-way) เนื่องจากมีข้อดีด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการจราจรที่สูงกว่า ทั้งนี้การออกแบบทางคู่ขนานแบบเดินรถสองทาง (Two-way) นั้นจะตื่อนำปัจจัยอื่นๆ มาพิจารณาร่วมด้วย เช่น ความกว้างของพื้นที่ที่เพียงพอต่อการจัดช่องจราจรให้มีความปลอดภัย รวมทั้งปริมาณจราจรและลักษณะการเดินทางในพื้นที่ เพื่อประเมินความเหมาะสมของการเดินรถสองทางทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบด้วย
• สะพานลอยคนข้าม 6 แห่ง มีความเพียงพอแล้วหรือไม่	• การกำหนดตำแหน่งสะพานลอยทั้ง 6 แห่ง ได้พิจารณาจากการรับฟังความคิดเห็นของชุมชน โดยตั้งอยู่บริเวณชุมชน วัด และโรงเรียน โดยจุดก่อสร้างต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินบริเวณที่จะก่อสร้างก่อน
• ช่วงการก่อสร้างโครงการเสนอแนะให้ ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ เพื่อลดผลกระทบการเปิดหน้าดิน	• การก่อสร้างจะมีการแบ่งเป็นช่วง ๆ ประมาณ 5 กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จะได้รับมาแต่ละช่วง
• อุโมงค์บริเวณทางแยกกบินทร์บุรี มีระยะทางกี่กิโลเมตร	• ระยะทางอุโมงค์รวมเน้นกันน้ำประมาณ 1 กิโลเมตร ออกแบบที่ความชัน 3.7% รองรับความเร็ว 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
โครงการจะเริ่มก่อสร้างปีไหน	ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ พร้อมจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยตามแผนงานจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2568 สำหรับบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือ สผ. รายงาน EIA บริเวณดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ก่อนที่จะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณการก่อสร้าง ซึ่งตามแผนงานคาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2571 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี และจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2574
- ข้อมูลน้ำท่วมในอดีตอาจไม่ถูกต้อง เนื่องจากในพื้นที่เมื่อฝนตกก็เกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง ซึ่งต้องศึกษาทิศทางการไหลของน้ำประกอบ - ขอให้การออกแบบระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพ	การออกแบบระบายน้ำที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อให้รองรับปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำ พร้อมทั้งคำนึงถึงสภาพลำน้ำเดิม การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการสอบถามจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การออกแบบระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
การจัดการจราจรช่วงก่อสร้าง การวางแผนการทำงานช่วงก่อสร้าง ควรมีการกำหนดมาตรการให้ชัดเจน	ที่ปรึกษามีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนจัดการจราจรช่วงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) การปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล้ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) และสะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน
ขอให้พิจารณาแจ้งผู้รับเหมาเป็นช่วงการก่อสร้าง และจัดจ้างหลายๆ ผู้รับเหมาเพื่อป้องกันการทำงานล่าช้า หรือต้องขยายสัญญาก่อสร้างเพิ่ม	สำหรับการทำการล่าช้า หรือได้รับความไม่สะดวกสบายจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงประสานกับหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีเพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน
ขอให้กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างให้ชัดเจน ในกรณีที่ผู้รับเหมาก่อสร้างทำงานล่าช้า หรือเลยสัญญาให้สามารถยกเลิกสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้างรายดังกล่าวได้	
ควรทำการก่อสร้างบริเวณที่ผ่านชุมชนก่อน และควรก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว เพื่อป้องกันผลกระทบต่อชุมชน	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- ขอให้พิจารณาผลกระทบต่อสถานประกอบการในช่วงการก่อสร้าง - ขอให้พิจารณาผลกระทบของการเดินทางไปยังสถานที่สำคัญ	ที่ปรึกษากำหนดมาตรการจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อกระบวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง สถานประกอบการ และสถานที่สำคัญ
ขอให้วิเคราะห์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่จะกระทบถึงความเสียหายต่อธุรกิจร้านค้า หรือการเสียโอกาส เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และความเสียหายของสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างให้เป็นมูลค่าตัวเงิน เพื่อสามารถทำการชดเชยได้	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
ควรทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามสภาพพื้นที่อีกครั้ง	
ในกรณีที่ชาวบ้านได้รับอุบัติเหตุ หรือถูกรถชนขณะก่อสร้าง สามารถติดต่อได้ที่ใคร	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการให้สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงประสานกับหมวดทางหลวงกบินทร์บุรี เพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน
การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ควรวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในท้องถิ่น และในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ควรมีผลกระทบทางด้านลบในระยะดำเนินการควรมีผลกระทบทางด้านบวก และระดับผลกระทบต่ำ ปานกลาง สูง ประเมินจากอะไร	- ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นซึ่งในการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมนั้น พบว่า ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างเป็นผลกระทบทางลบ และในระยะดำเนินการเป็นผลกระทบทางบวก ส่วนระดับของผลกระทบนั้นมีรายละเอียด คือ - ไม่มีผลกระทบหรือไม่มีนัยสำคัญ หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการ ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ผลกระทบต่ำ หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมบางส่วน ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนัก กิจกรรมเกิดขึ้นในบางบริเวณของเส้นทางเท่านั้น ระยะเวลาที่เกิดผลกระทบค่อนข้างสั้น กิจกรรมส่งผลกระทบต่อทรัพยากร ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในด้านจิตใจ เช่น การก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นสามารถกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบให้น้อยลงหรือไม่มีเลยได้ - ผลกระทบระดับปานกลาง หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพอสมควร เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตของผลกระทบค่อนข้างกว้าง แต่ยังไม่อยู่ในวงจำกัดในพื้นที่โครงการเท่านั้น กิจกรรมเกิดขึ้นในหลายๆ ช่วงของเส้นทาง ระยะเวลาดังกล่าวเกิดผลกระทบค่อนข้างนาน แต่ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างถาวร กิจกรรม



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	ส่งผลกระทบต่อทรัพยากร ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนแต่ไม่รุนแรงถึงกับเป็นอันตรายต่อชีวิต ผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบดังกล่าวให้น้อยลงได้ - ผลกระทบระดับสูง หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากร ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมไปมากกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนดหรือก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง/ถาวร ขอบเขตของผลกระทบกระจายออกไปเป็นวงกว้างผลกระทบเกิดขึ้นตลอดเส้นทางโครงการ ระยะเวลาเกิดผลกระทบต่อเนื่องยาวนานถาวร กิจกรรมส่งผลกระทบต่อทรัพยากร ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในระดับอันตรายถึงชีวิตผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่สามารถกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบดังกล่าว ให้ลดน้อยลงหรือทำให้ทรัพยากรดังกล่าวกลับคืนสู่สภาพเดิมได้อีก
• แนวทางหลังจากโรงเรียนไปแล้วจะมีการดำเนินการต่ออย่างไรบ้าง	• ข้อมูลการร้องเรียนจะมีการดำเนินการแก้ปัญหาตามขั้นตอนการดำเนินการเรื่องร้องทุกข์ของกรมทางหลวง โดยมีขั้นตอนโดยสรุปดังนี้ 1. การรับเรื่องร้องทุกข์ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากช่องทางต่างๆ 2. คัดแยก ตรวจสอบ และจัดประเภทเรื่องร้องทุกข์ 3. กรณีที่อยู่ในความรับผิดชอบกรมทางหลวง ดำเนินการวิเคราะห์และนำเสนอตามขั้นตอน และบันทึกลงระบบร้องเรียนเรื่องร้องทุกข์กรมทางหลวง เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด และแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องทราบ 4. กรณีที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบกรมทางหลวง จะแจ้งประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
• ประชาชนในพื้นที่หลายร้อยคนไม่ทราบโครงการ ไม่มีเจ้าหน้าที่ประสานงานบอก	• โครงการมีช่องทางการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการผ่านทางเว็บไซต์ www.hwy304lattakhian-kabinburi.com เฟซบุ๊ก ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี แอปพลิเคชันไลน์ทล304 กบินทร์บุรีตอน 2



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 3 ตำบลกบินทร์ วันพฤหัสบดีที่ 22 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
- ขอให้ทบทวนแบบจุดกลับรถ และตัดคันแบบก่อสร้างทางคู่ขนานและสะพานกลับรถโดยที่ปรึกษาศึกษาได้จัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เสนอรูปแบบขยายถนนจาก 2 ช่องจราจรเป็น 3 ช่องจราจรทั้งสองฝั่ง และออกแบบสี่แยกกบินทร์บุรี มีแบบให้เลือกและแสดงความเห็น และการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 เดือนกุมภาพันธ์ 2568 มีการออกแบบสี่แยกกบินทร์บุรี เพิ่มเติมข้อเสนอผู้ได้รับผลกระทบ มีการเพิ่มเรื่องความเหมาะสมจุดกลับรถที่ลดลง และจากการประชุมย่อยครั้งที่ 2 วันที่ 21 พฤษภาคม 2568 ได้มีการเพิ่ม และกำหนดตำแหน่ง รูปแบบสะพานกลับรถทางคู่ขนานเป็นเรื่องใหม่ที่เพิ่มขึ้นจึงขอเรียน 1. ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบและประชาชนไม่ทราบข้อมูลนี้มาก่อน 2. ยังไม่มีการศึกษาผลกระทบต่อเศรษฐกิจ/กระทบการคมนาคมเส้นทางรอง/ ภูมิทัศน์/การสัญจรเข้า-ออก เส้นทางหลักกับสถานประกอบการของผู้ประกอบการและประชาชนท้องถิ่น 3. บริษัทที่ปรึกษากำหนดแบบและตำแหน่งฝ่ายเดียวและไม่มีแบบทางเลือกให้ศึกษาเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย จุดที่เหมาะสมตามเจตนาศึกษาจัดทำ EIA ของกรมทางหลวงผู้จ้างต่อผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ 4. โครงการนี้เน้นอำนวยความสะดวกบนทางสายหลักเรื่องความปลอดภัยสะดวก รวดเร็ว ของผู้สัญจรทางไกล เปรียบเสมือนถนนมอเตอร์เวย์ เป็นการศึกษาเน้นด้านเดียว ขาดการศึกษาผลกระทบต่อกิจการการค้าของผู้ประกอบกิจการทั้งสองฝั่งถนน และเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับประชาชนในท้องถิ่นที่ต้องไปกลับรถไกลเพิ่มขึ้น 2-3 กิโลเมตร เทียบกับต้องแบกรับภาระอันนี้ ตลอดไปเพื่อผู้คนสัญจรทางไกลได้รับความสะดวกรวดเร็ว ไม่ยุติธรรมกับคนท้องถิ่นลักษณะนี้เกิดขึ้นหลายแห่งและส่งผลกระทบแล้ว แต่บริษัทที่ปรึกษาไม่ได้ศึกษาหรือนำผลการศึกษาวិจัยที่มีอยู่แล้วมาประกอบนำเสนอโครงการแก่ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
- พิจารณาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถให้เพียงพอและเหมาะสมต่อชุมชน ระยะทาง 21 กิโลเมตร จุดกลับรถ 9 แห่ง เนื่องจากจุดกลับรถปัจจุบันมีมากกว่าสิบจุดและขอให้ย้ายตำแหน่งสะพานข้ามแยกไปบริเวณหน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี หรือศูนย์บำรุงสัตว์ - เสนอแนะให้มีการติดตั้งกล้อง CCTV - ปัจจุบันสายไฟฟ้าส่องสว่างถูกขโมยบ่อยครั้ง ทำให้ถนนไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ควรหาสี่ช่องจราจร ด้วยสีที่สะท้อนแสงให้มองเห็นชัดเจน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- ทางเข้า รพ.กบินทร์บุรีมี 2 ทางเข้า ให้พิจารณาออกแบบให้เหมาะสม - ขอให้ออกแบบทางเดินเชื่อมฝั่งตรงข้าม รพ. กบินทร์บุรี เนื่องจากมีคนใช้ข้ามมาใช้บริการ	
- ควรออกแบบเกาะกลางเป็นแบบร่องแทนแบบยก เนื่องจากสามารถใช้เป็นระบบระบายน้ำได้ และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ - การออกแบบเกาะกลางแบบยกดีกว่าการออกแบบแบบร่อง	จากการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกจะประกอบด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน และ 3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบเกาะกลางแบบยกก่อสร้างที่กึ่งกลางเขตทางมีความเหมาะสมมากที่สุด
ทางคูขนานปัจจุบันออกแบบให้มีการสัญจรแบบทางเดียว สามารถออกแบบเป็นสองทางได้หรือไม่	ทางคูขนานส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นระบบเดินรถทางเดียว (One-way) เนื่องจากมีข้อดีด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการจราจรที่สูงกว่า ทั้งนี้การออกแบบทางคูขนานแบบเดินรถสองทาง (Two-way) นั้นจะต้องนำปัจจัยอื่นๆ มาพิจารณาร่วมด้วย เช่น ความกว้างของพื้นที่ที่เพียงพอต่อการจัดช่องจราจรให้มีความปลอดภัย รวมทั้งปริมาณจราจรและลักษณะการเดินทางในพื้นที่ เพื่อประเมินความเหมาะสมของการเดินรถสองทาง ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบด้วย
- การออกแบบจุดกลับรถควรออกแบบจุดกลับรถระดับพื้นแบบหัวโต (Inner-Inner) แทนจุดกลับรถใต้สะพาน - บริเวณหน้าโรงเรียนสายมิตร วิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี ตลาดชุมชนวิชัย มีปริมาณจราจรหนาแน่น ควรพิจารณาจุดกลับรถเพิ่มเติมในบริเวณนี้	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
การออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างมีตลอดแนวเส้นทางโครงการหรือไม่	การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการดำเนินการตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยอิงผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่จำเป็นต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ
จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณวัดศรีบุญเรือง กรมทางหลวงจะพัฒนาอะไรต่อไป	ในอนาคตกรมทางหลวงจะมีโครงการพัฒนาทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการนี้อยู่ระหว่างการศึกษาศึกษาและออกแบบ
ไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเกาะแบ่งระหว่างทางหลักกับทางคูขนานบริเวณตลาดชุมชนวิชัย โดยอยากให้เปิดทางเข้าออกบริเวณหน้าตลาดให้ยาวเพียงพอ เนื่องจากจะกระทบต่อการเข้าตลาด	การออกแบบทางเข้า-ออกของทางคูขนานในโครงการนี้ได้ดำเนินการตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยกำหนดตำแหน่งให้อยู่ในจุดที่เหมาะสม เพื่อความสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
หากการดำเนินการก่อสร้างเกิดความล่าช้ากว่ากำหนด ควรมีมาตรการรองรับในด้านนี้	การคัดเลือกผู้รับเหมาที่จะมาดำเนินการก่อสร้างโครงการจะมีการเซ็นสัญญาระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงระบุปรับหากไม่สามารถส่งมอบงานได้ตามระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ หากประชาชนได้รับผลกระทบช่วงการก่อสร้างของโครงการยังสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงประสานกับหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีเพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน
ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบยกที่จะกระทบต้นไม้บริเวณเกาะกลาง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อนิเวศวิทยาทางบก โดยกำหนดให้พิจารณาขุดล้อมต้นไม้ เพื่อนำไปอนุบาลและปลูกเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ของหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีและหมวดทางหลวงประจันตคาม
ขอให้พิจารณาเรื่องแสงไฟฟ้าที่อาจกระทบต่อชาว หรือพืชผลทางการเกษตร	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม
ขอให้กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างของผู้รับเหมา ก่อสร้างไม่ให้ล่าช้า	
ขอให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีความรับผิดชอบต่อการสังคม	
ขอให้คัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างให้สามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามสัญญา	
กรณีที่ได้รับผลกระทบจากช่วงการก่อสร้าง เช่น ยางแตก ยางรั่ว สามารถเรียกร้องได้จากใคร	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการให้สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงประสานกับหมวดทางหลวงกบินทร์บุรีเพื่อเปิดรับช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน
เสนอแนะให้กำหนดมาตรการช่วงก่อสร้าง เรื่องการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเตือนการก่อสร้าง ป้ายระบุระยะเวลาก่อสร้าง ผู้รับผิดชอบโครงการ ช่องทางติดต่อร้องเรียน	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่างสัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น
ควรมีกองทุนที่ชดเชย หรือกองทุนเยียวยาประชาชนในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการจัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากก่อสร้างโครงการ
การประเมินผลกระทบทางด้านผู้ใช้ทาง เศรษฐกิจและสังคม โครงการได้มีการประเมินหรือไม่	โครงการมีการประเมินผลกระทบทางด้านผู้ใช้ทาง เศรษฐกิจและสังคม เรียบร้อยแล้ว



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
- ขอให้มีแผนจัดจราจรที่ชัดเจน จัดทำทางเบี่ยงให้ชัดเจน - การจัดการจราจรช่วงก่อสร้าง การวางแผนการทำงานช่วงก่อสร้าง ควรมีการกำหนดมาตรการให้ชัดเจน	ที่ปรึกษามีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนจัดจราจรช่วงการปรับปรุงสี่แยกกบินทร์บุรี (กม.165+318) การขยายสะพานข้ามทางรถไฟ (กม.166+820) การปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ 4 แห่ง ได้แก่ คลองนางเล็ง (กม.161+128) คลองพระปรัง (กม.161+898) คลองวังวิทย์ (กม.162+337) และคลองไผ่ (กม.165+830) และสะพานยกระดับพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน
- ทบทวนการประเมินผลกระทบเรื่องน้ำใต้ดิน ที่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ - ขอให้วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจช่วงการก่อสร้างว่าเสียหายเท่าไร และเยียวยาอย่างไร	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
ขอให้มีการแก้ปัญหาต่างๆ อย่างรวดเร็วภายใน 24 ชั่วโมง	- ข้อมูลการร้องเรียนจะมีการดำเนินการแก้ปัญหาตามขั้นตอนการดำเนินการเรื่องร้องทุกข์ของกรมทางหลวง โดยมีขั้นตอนโดยสรุปดังนี้ 1. การรับเรื่องร้องทุกข์ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากช่องทางต่างๆ 2. คัดแยก ตรวจสอบ และจัดประเภทเรื่องร้องทุกข์ 3. กรณีที่อยู่ในความรับผิดชอบกรมทางหลวง ดำเนินการวิเคราะห์และนำเสนอตามขั้นตอน และบันทึกลงระบบร้องเรียนเรื่องร้องทุกข์กรมทางหลวง เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด และแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องทราบ 4. กรณีที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบกรมทางหลวง จะแจ้งประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป
ควรติดป้ายในกรณีที่มีการร้องเรียนให้ชัดเจน ว่าสามารถร้องเรียนได้ที่ใคร โดยติดป้ายบริเวณต้นโครงการ กลางโครงการ และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างของโครงการ	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
เอกสารแบบสอบถาม การนำเสนอ ควรจัดทำให้ประชาชนเข้าใจได้ง่าย	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการปรับปรุงเอกสารให้เข้าใจง่ายขึ้น
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ เว็บไซต์โครงการ เข้าถึงได้ยาก	โครงการมีช่องทางการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการผ่านทางเว็บไซต์ www.hwy304lattakhian-kabinburi.com เฟซบุ๊ก ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี แอปพลิเคชันไลน์ทล304 กบินทร์บุรีตอน 2



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 4 ตำบลลาดตะเคียน วันพฤหัสบดีที่ 22 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
การจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้านบนทางลอดบริเวณทางแยกกบินทร์บุรีเป็นอย่างไร และมีการจัดช่องจราจรอย่างไร	การออกแบบทางแยกด้านบนทางลอดบริเวณทางแยกกบินทร์บุรีเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร โดยการจัดช่องจราจรในทิศทางหลวง 304 นั้นจะออกแบบให้มีช่องเลี้ยวซ้าย 1 ช่อง ช่องตรง 1 ช่อง ช่องเลี้ยวขวา 2 ช่อง และช่องกลับรถ 1 ช่อง
- ขอให้ทบทวนการออกแบบจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนสายมิตร เนื่องจากถ้าเปิดเป็นทางแยกได้สะพานอาจจะส่งผลให้การจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียนสายมิตร เนื่องจากชั่วโมงเร่งด่วนจะมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง - ขอให้ขยับจุดกลับรถจากหน้าโรงเรียนสายมิตรไปอยู่หน้าวิทยาลัยการอาชีพกบินทร์บุรี รวมทั้งกำหนดจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ทางคู่ขนานปัจจุบันออกแบบให้มีการสัญจรแบบทางเดียวสามารถออกแบบเป็นสองทางได้หรือไม่	ทางคู่ขนานส่วนใหญ่จะกำหนดให้เป็นระบบเดินรถทางเดียว (One-way) เนื่องจากมีข้อดีด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการจราจรที่สูงกว่า ทั้งนี้การออกแบบทางคู่ขนานแบบเดินรถสองทาง (Two-way) นั้นจะต้องนำปัจจัยอื่นๆ มาพิจารณาร่วมด้วย เช่น ความกว้างของพื้นที่ที่เพียงพอต่อการจัดช่องจราจรให้มีความปลอดภัย รวมทั้งปริมาณจราจรและลักษณะการเดินทางในพื้นที่ เพื่อประเมินความเหมาะสมของการเดินรถสองทาง ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบด้วย
เห็นด้วยกับเกาะกลางแบบยก เนื่องจากไม่มีปัญหาขยะ	จากการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกจะประกอบด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน และ 3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบเกาะกลางแบบยกก่อสร้างที่กึ่งกลางเขตทางมีความเหมาะสมมากที่สุด
การออกแบบระดับความสูงของถนน อย่าออกแบบให้สูงกว่าเดิมเนื่องจากจะกระทบกับพื้นที่ประชาชน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
การออกแบบศาลารอรถประจำทาง อยากได้แบบ Type F เนื่องจาก Type D เป็นแบบทรงไทยยกสูง ทำให้มีคนทิ้งขยะอยู่ด้านล่างและก่อให้เกิดไฟไหม้ข้างทางได้	
จุดกลับรถบริเวณหน้านิคมไฮเทคกบินทร์บุรี อยู่ใกล้กับประตูทางออกเกินไป ควรขยับให้มีระยะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น	
บริเวณที่เป็นทางเท้าการเชื่อมทางใครเป็นผู้ดำเนินการ	กรณีที่เป็นทางเชื่อมของถนนสาธารณะทางโครงการจะดำเนินการแต่กรณีที่เป็นที่ดินของเอกชน เอกชนจะต้องขออนุญาตเชื่อมทางเอง
โครงการมีการออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางหรือไม่	การออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการดำเนินการตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยอิงผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่จำเป็นต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
การกำหนดตำแหน่งจุดเก็บตัวอย่าง 3 แห่งพิจารณาจากอะไร และประเมินผลกระทบอย่างไร	ในการกำหนดจุดเก็บตัวอย่างจะพิจารณาจากพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้กับเขตทาง ผลการเก็บตัวอย่างที่ได้จะเป็นค่าที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน จากนั้นนำมาประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่อ่อนไหวในจุดอื่นๆ ทั้งชุมชน วัด โรงเรียน และโรงพยาบาล
ขอให้พิจารณาตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณแยกกบินทร์บุรี เนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงช่วงก่อสร้าง	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป
แบบสอบถามโครงการที่ลงสัมภาษณ์นั้น ถามเหมือนกันทุกคนหรือไม่	แบบสอบถามเชิงลึกจะมีรายละเอียดการสอบถามแบ่งตามกลุ่มเป้าหมายตามแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม (สิงหาคม 2566) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะสอบถามเหมือนกันในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย
อยากทราบผลการวิเคราะห์แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจและสังคม ว่ามีประชาชนเห็นด้วย และไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้อย่างไร	อยู่ระหว่างการประมวลผลแบบสอบถามเศรษฐกิจและสังคม จะนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป
ประชาชนในจังหวัดปราจีนบุรีมีจำนวนมาก มีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างแค่ 1 พันกว่าชุดเพียงพอหรือไม่	ที่ปรึกษาได้กำหนดพื้นที่ศึกษาที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการคำนวณกลุ่มเป้าหมายที่สำรวจตามหลักสถิติ ตามแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม (สิงหาคม 2566) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
การประชาสัมพันธ์โครงการไม่ทั่วถึง เนื่องจากไม่ทราบว่ามีการประชุม ทราบโครงการตอนมีการลงสัมภาษณ์กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบเท่านั้น	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมการประชุมในแต่ละครั้งกับกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งได้อนุเคราะห์ประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการประชุมผ่านหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชน พร้อมติดป้ายประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุมบริเวณหน่วยงานราชการในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีช่องทางการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและการเชิญประชุม ผ่าน www.hwy304lattakhian-kabinburi.com เฟซบุ๊ก ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี และแอปพลิเคชันไลน์ ทล304 กบินทร์บุรีตอน 2 โดยประชาชนที่สนใจสามารถเข้าร่วมการประชุมตลอดการศึกษาของโครงการ หรือมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ ผ่านช่องทางในการติดต่อ ซึ่งได้แก่



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	- กรมทางหลวง : สำนักสำรวจและออกแบบ เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์: 02 354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร: 0 2354 1034 - งานด้านวิศวกรรม: บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230 โทร 0 2509 9000 - งานด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ : บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230 โทร 0 2 509 9000
กลุ่มที่ 5 ตำบลรอกสมบูนธ์ วันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
• เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ การดูแลรักษาสภาพถนน การทำความสะอาดถนน ใครคือผู้รับผิดชอบ • เห็นด้วยกับโครงการ อยากให้โครงการสร้างเสร็จเร็ว ๆ จะได้ลดปัญหาการจราจรติดขัด • ตลอดแนวมีสายส่งไฟฟ้า ขอให้พิจารณาระยะห่าง 2.6 เมตร ให้ความเหมาะสม • ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	• เมื่อเปิดดำเนินการแล้ว แขวงทางหลวงปราจีนบุรีจะรับผิดชอบในการดูแลรักษาเพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน • ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
• เสนอแนะให้ออกแบบลูกระนาดชะลอความเร็ว บริเวณที่มีการติดตั้งเสาไฟฟ้า เช่น บริเวณทางโค้งป้องกันรถหลุดโค้งไปชนเสาไฟฟ้าได้ เป็นต้น	• ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ พร้อมจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยตามแผนงานจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2568 สำหรับบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือ สผ. รายงาน EIA บริเวณดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ก่อนที่จะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณการก่อสร้าง ซึ่งตามแผนงานคาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2571 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี และจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2574
• ไหล่ทางทางคู่ขนานปัจจุบันออกแบบไว้ที่ 2.50 เมตร สามารถปรับเป็น 3.00 เมตร ได้หรือไม่	• โครงการจะมีการพิจารณาออกแบบติดตั้งราวราวกั้นอันตรายในจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น บริเวณโค้งแคบ เป็นต้น
• ขอให้มีการประสานงานกับการประสานภูมิภาค เพื่อให้ออกแบบให้มีการวางท่อน้ำประปาขนาดใหญ่	• การออกแบบไหล่ทางคู่ขนานที่มีความกว้าง 2.50 เมตร นั้น เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง ของทางหลวงเขตทาง 80 เมตร ซึ่งจะสอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงในอนาคต • ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เสนอแนะให้กำหนดมาตรการช่วงก่อสร้าง เรื่องการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเตือนการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น
ขอให้ดำเนินการในฤดูฝน เนื่องจากปัญหาการชะตะกอนดิน และจราจรติดขัด	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการให้กิจกรรมการปรับพื้นที่ และกิจกรรมการเปิดหน้าดินให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ
ด้านอื่นๆ	
ขอแจ้งข้อมูลการออกแบบตอนที่ 1 ในการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถให้เหมาะสม	ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นไปนำเสนอวิศวกรที่ปรึกษาของตอนที่ 1
กลุ่มที่ 6 ตำบลท่าตูม วันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
การออกแบบเกาะกลางแบบยกดีกว่าการออกแบบแบบร่อง เนื่องจากไม่ต้องการให้มีการปลูกต้นไม้	จากการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาด้านของโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกจะประกอบด้วยปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 2. ด้านการลงทุน และ 3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า รูปแบบเกาะกลางแบบยกก่อสร้างที่กึ่งกลางเขตทางมีความเหมาะสมมากที่สุด
เกาะกลางระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนานควรออกแบบเป็นแบบร่อง เพื่อช่วยในเรื่องการระบายน้ำ	รูปแบบเกาะกั้นระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนาน ที่ปรึกษาได้ออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ตามการออกแบบหน้าตัดทางหลวงบนเขตทาง 80 เมตร ซึ่งเป็นเกาะแบ่งแบบกบดเป็นร่อง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอให้มีการติดตั้งไฟส่องสว่าง รวมถึงป้ายสัญญาณเตือนให้ชัดเจน ตลอดเวลาการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น
ขอให้ดูแลผิวจราจรให้ไม่ชำรุดระหว่างการก่อสร้าง	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการในบริเวณ

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
	จุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนสงต่างๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม
- บริเวณเกาะกลางที่ปลูกหญ้า ขอให้ดำเนินตัดหญ้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เห็นชัดเจน - ขอให้ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม
การจัดการจราจรช่วงก่อสร้าง การวางแผนการทำงานช่วงก่อสร้าง ควรมีการกำหนดมาตรการให้ชัดเจน	โครงการมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทางเรียบร้อยแล้ว
กรณีได้รับความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน มีมาตรการเยียวยาอย่างไร	โครงการมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรื่องการประกันภัยไว้เรียบร้อยแล้ว โดยจัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมมาประกอบการปรับปรุงแบบรายละเอียดและองค์ประกอบต่างๆ ของถนน เสนอต่อกรมทางหลวง

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำมาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน องค์การบริหารส่วนตำบลกบินทร์บุรี เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลเมืองเก่า องค์การบริหารส่วนตำบลย่านรี และที่ทำการหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 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 : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายภาสกร จูหมื่นไวย)

โทรสาร : 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 #138 (นายเจษฎา เกตุเห่ง)

โทรสาร : 02-509-9047



เว็บไซต์ของโครงการ : www.hw304lattakhian-kabinburi.com

Facebook : ทล.304 ลาดตะเคียน-กบินทร์บุรี

Line Group : ทล304 กบินทร์บุรีตอน2



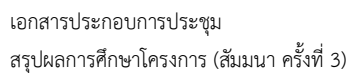
เว็บไซต์โครงการ



Facebook



Line Group



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคารจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.ลาดตะเคียน – สี่แยกกบินทร์บุรี

This image shows a full page of a handwriting practice worksheet. It consists of multiple sets of three horizontal dotted lines, providing a guide for letter height and placement. The lines are evenly spaced across the entire page, leaving ample room for writing practice. There is no text or other markings on the page.