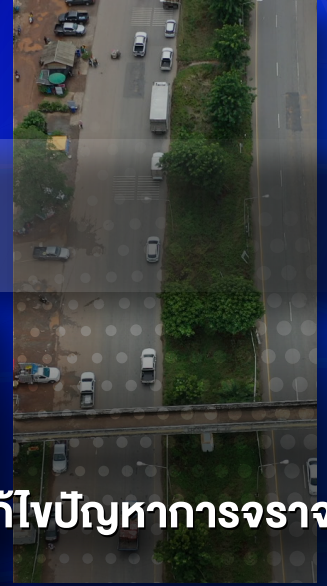
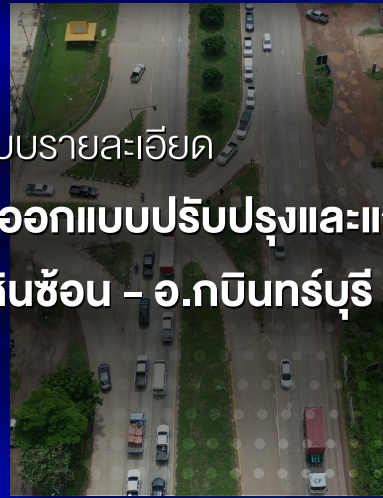




กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวง หมายเลข 304 สาย บ.เวาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.เวาหินซ้อน - บ.ลาดตะเคียน



เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เสนอโดย



PANYA
CONSULTANTS
Create the Better



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชันแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลตัง จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท กรีน พลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 2568

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี
ตอน บ.เขาหินซ้อน - บ.ลาดตะเคียน

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ง
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. แนวเส้นทางโครงการ	2
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	5
7. การศึกษาด้านวิศวกรรม	14
7.1 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง	14
7.2 งานออกแบบด้านงานทาง	15
7.3 งานออกแบบทางแยก	16
7.4 จุดกัณฑ์ของโครงการ	21
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	24
9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	75
9.1 ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย	75
9.2 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	75
9.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	75
10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	114
10.1 ด้านวิศวกรรม	114
10.2 ด้านสิ่งแวดล้อม	114
10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	114
11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	115



สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
4-1 แนวเส้นทางโครงการ	3
6-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304	5
6-2 ทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304	6
6-3 สภาพปัจจุบันของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3078	7
6-4 สภาพปัจจุบันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3281	7
6-5 สภาพปัจจุบันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3079	8
6-6 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3011	8
6-7 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3039	9
6-8 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3016	9
6-9 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3023	10
6-10 ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่กม. 131+750	10
6-11 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่ ที่กม. 137+300	11
6-12 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่กม. 141+925	11
6-13 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 ที่กม. 143+600	12
6-14 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางเพื่อกลับรถในพื้นที่โครงการ	12
6-15 แผนผังสภาพปัจจุบันของโครงการ	13
7-1 โครงสร้างชั้นทางถนนโครงการ	14
7-2 รูปตัดถนนปัจจุบันของโครงการ	15
7-3 รูปตัดถนนหลังจากปรับปรุง	16
7-4 ทางแยกต่างระดับในพื้นที่โครงการ	16
7-5 ผังทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762	17
7-6 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดถนนคชาวุฑ์ ที่ กม.134+875	18
7-7 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณทางแยกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+304	18
7-8 ภาพทัศนียภาพทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบท ปจ.3016	19
7-9 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณแยกคลองรัง กม.141+908	20



สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7-10	ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.142+611
7-11	จุดกลับรถในโครงการ
7-12	รูปจำลองจุดกลับรถได้สะพานข้ามแยก
7-13	รูปจำลองจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองหนองคล้า ที่ กม.147+271
7-14	รูปจำลองลักษณะโครงสร้างแบบคานรูปกล่อง บริเวณทางแยกต่างระดับจุดกลับรถได้สะพานข้ามแยก และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองหนองคล้า ที่ กม.147+271
7-15	รูปจำลองลักษณะโครงสร้างแบบคานรูปตัวไอ บริเวณจุดกลับรถได้สะพานบก บริเวณ กม.129+975 และ กม.144+990
7-16	รูปจำลองระบบไฟฟ้าส่องสว่างของโครงการ
9-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
9-2	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ (Website)
9-3	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านเฟซบุ๊กโครงการ (Facebook)
9-4	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านบัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) โครงการ
9-5	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านการติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
9-6	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านการติดบอร์ดประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณสถานที่ราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
9-7	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
9-8	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1
9-9	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2
9-10	บรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
9-11	บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1
9-12	บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 2



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ
8-1	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)
8-2	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9-1	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น
9-2	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
9-3	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1
9-4	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2
9-5	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
9-6	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1
9-7	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 2

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับ งานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงานโดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปัจจุบันนี้โครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงานและเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ (Road Hierarchy Link 1) ในการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออก กับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังด่านชายแดนประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมากมาย โดยเฉพาะช่วง อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก อีกทั้งตามแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และชุมชนเมืองขนานตามแนวเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อการจราจรอย่างมาก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ยกระดับมาตรฐานทางหลวงสายหลักในด้านอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Mobility) และการควบคุมการเข้าออก (Control Access) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง (Safety)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคันทรง - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคันทรง - บ.ลาดตะเคียน นี้ไม่เข้าข่ายประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการนี้จึงเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มุ่งเน้นถึงความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการเพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้นำมาพิจารณาประกอบการในการศึกษาของโครงการให้เกิดความครอบคลุมทุกมิติประเด็นสำคัญต่าง ๆ ให้มากที่สุด จึงได้จัดให้มีการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำข้อมูลมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน
- 2) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ
- 3) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษา ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบเพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
- 2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ ของโครงการอย่างเหมาะสม

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

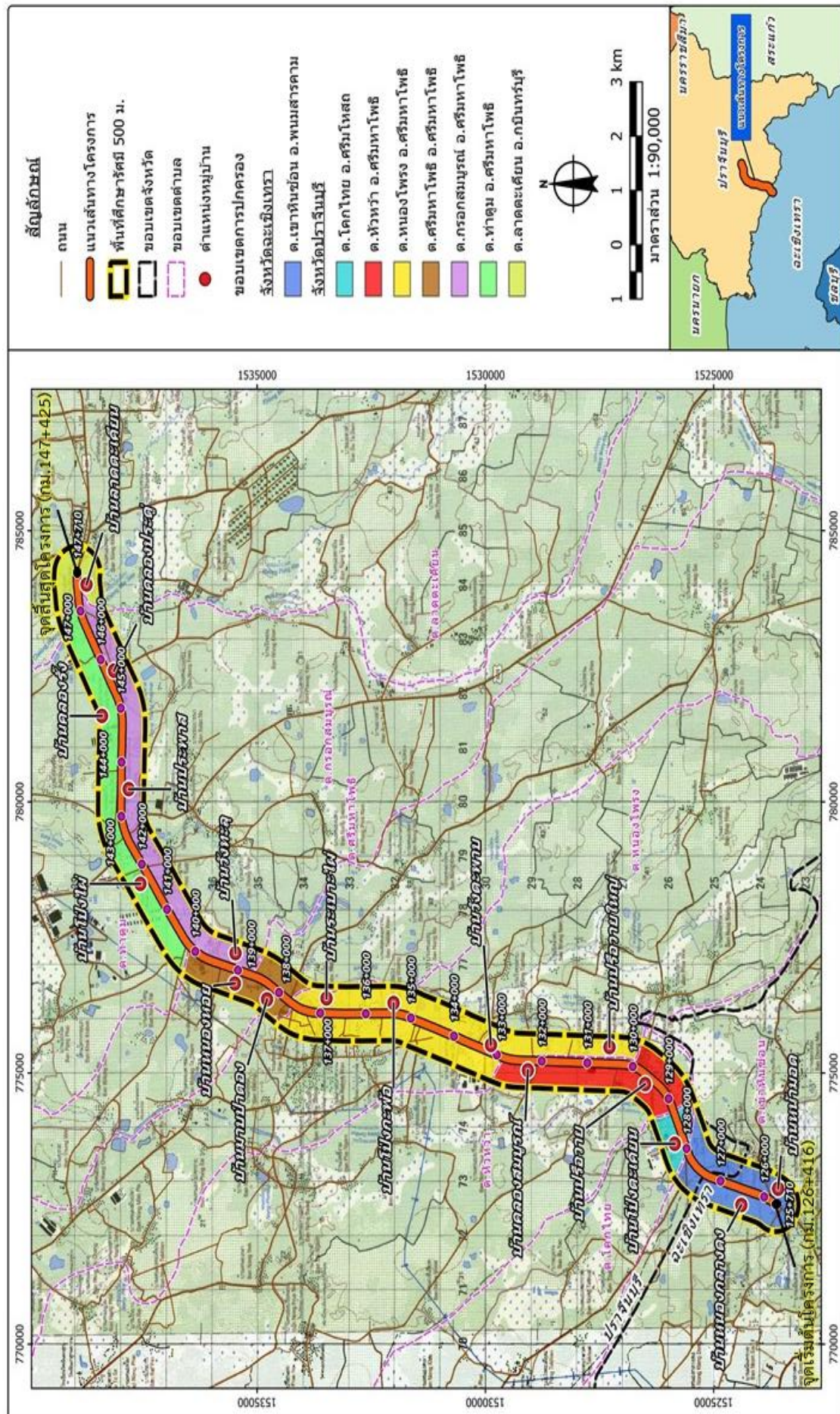
- 1) สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม.126+416 ถึง กม.147+425 ให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และสร้างความปลอดภัยทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวเส้นทาง

4. แนวเส้นทางโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน มีจุดเริ่มต้นจาก กม.126+416 ถึง กม.147+425 ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4-1

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาคินซอน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาคินซอน - บ.ลาดตะเคียน ครอบคลุมพื้นที่ 8 ตำบล ในเขตพื้นที่ 4 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ ตำบลเขาคินซอน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโพรง ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ์ และ ตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 5-1



รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ

ที่มา : ปรากฏา, 2568



ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	พื้นที่ปกครอง
ฉะเชิงเทรา	พนมสารคาม	เขานินซอน	หมู่ที่ 9 บ้านหนองกลางดง	เทศบาลตำบลเขานินซอน
			หมู่ที่ 10 บ้านเขานินซอน	
ปราจีนบุรี	ศรีมโหสถ	โคกไทย	หมู่ที่ 5 บ้านโป่งตะเคียน	อบต.โคกไทย
	ศรีมหาโพธิ์	หัวหว้า	หมู่ที่ 12 บ้านปรีอวย	อบต.หัวหว้า
			หมู่ที่ 13 บ้านคลองสมบูรณ์	
		หนองโพรง	หมู่ที่ 5 บ้านระเบาะไผ่	อบต.หนองโพรง
			หมู่ที่ 8 บ้านปรีอวยใหญ่	
			หมู่ที่ 9 บ้านโป่งกะป้อ	
			หมู่ที่ 11 บ้านวังตะพาน	
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ที่ 10 บ้านหนองหอย	อบต.ศรีมหาโพธิ์
			หมู่ที่ 12 บ้านมาบป่าตอง	
		ท่าตูม	หมู่ที่ 7 บ้านโป่งไผ่	อบต.ท่าตูม
			หมู่ที่ 10 บ้านคลองรัง (บ้านวังค้อแลนด์)	
		กรอกสมบูรณ์	หมู่ที่ 3 บ้านวังทะลุ	อบต.กรอกสมบูรณ์
			หมู่ที่ 4 บ้านระเบาะนา (บ้านประพาส)	
			หมู่ที่ 5 บ้านคลองประดู่	
	กบินทร์บุรี	ลาดตะเคียน	หมู่ที่ 1 บ้านลาดตะเคียน	อบต.ลาดตะเคียน
2 จังหวัด	4 อำเภอ	8 ตำบล	17 หมู่บ้าน	8 แห่ง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

สภาพภูมิประเทศปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ ฯ ตั้งอยู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416 ถึง กม. 147+425 ซึ่งอยู่ช่วงบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดปราจีนบุรี มีการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3078 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3281 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3079 และ ถนนทางหลวงชนบทสาย ปจ 3011 ปจ 3039 ปจ 3016 และ ปจ 3023 ซึ่งบริเวณที่ตั้งโครงการฯ มีบ้านเรือน อยู่กระจายตามพื้นที่โครงการ ดังนี้

1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ตอน บ้านเขาหินซ้อน - บ้านลาดตะเคียน ช่วง กม. 126+416.000 ถึง กม. 147+425.000 เป็นถนนคอนกรีตสลักับลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร ไป - กลับ เกาะกลางแบบร่อง เขตทาง 80 เมตร ดังรูปที่ 6-1 ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ มีชุมชนกระจายอยู่ตลอดแนวเส้นทาง



รูปที่ 6-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304

2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359 สายคลองยาง - เขาหินซ้อน เริ่มจากถนนสุวรรณศร ที่อำเภอเมืองสระแก้ว จังหวัดสระแก้ว เข้าสู่จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านอำเภอกบินทร์บุรี เข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งแต่อำเภอนวมสารคาม สิ้นสุดที่ถนนฉะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี ที่ตำบลเขาหินซ้อน ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ด้วยทางแยกต่างระดับ ดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 ทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304

3) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3078

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3078 ช่วงระบะเภาไฟ - ประจันตคาม มีระยะทาง 12.66 กิโลเมตร เป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ไป - กลับ เกาะกลางตีสี ดังรูปที่ 6-3 เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ที่บ้านระบะเภาไฟ

4) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3281

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3281 ตอนแยกพระพรหม - คลองรัง (เชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304) มีระยะทาง 1.244 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร เกาะกลางตีสี เป็นชุมชนหนาแน่นตลอดแนวเส้นทาง ดังรูปที่ 6-4 เชื่อมทางหลวงหมายเลข 304 เป็นทางแยก คือ แยกคลองรัง

5) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3079

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3079 เส้นทางศรีมหาโพธิ - คลองรัง (เชื่อมทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 304) มีระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร เกาะกลางตีสี ดังรูปที่ 6-5

6) ทางหลวงชนบท ปจ 3011

ทางหลวงชนบท ปจ 3011 เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ส่วนใหญ่มีบ้านเรือน ที่พักอาศัย พื้นที่เกษตรกรรม กระจายอยู่ริมสองฝั่งทาง แสดงดังรูปที่ 6-6

7) ทางหลวงชนบท ปจ 3039

ทางหลวงชนบท ปจ 3039 เป็นถนนที่ใช้เดินทางไปยังสวนอุตสาหกรรมโรจนะ มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ดังรูปที่ 6-7 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม

8) ทางหลวงชนบท ปจ 3016

ทางหลวงชนบท ปจ 3016 เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ส่วนใหญ่มีบ้านเรือน ที่พักอาศัย พื้นที่เกษตรกรรม กระจายอยู่ริมสองฝั่งทาง แสดงดังรูปที่ 6-8

9) ทางหลวงชนบท ปจ 3023

ทางหลวงชนบท ปจ 3023 เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ส่วนใหญ่มีบ้านเรือน ที่พักอาศัย พื้นที่เกษตรกรรม กระจายอยู่ริมสองฝั่งทาง แสดงดังรูปที่ 6-9



รูปที่ 6-3 สภาพปัจจุบันของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3078



รูปที่ 6-4 สภาพปัจจุบันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3281



รูปที่ 6-5 สภาพปัจจุบันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3079



รูปที่ 6-6 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3011



รูปที่ 6-7 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3039



รูปที่ 6-8 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3016



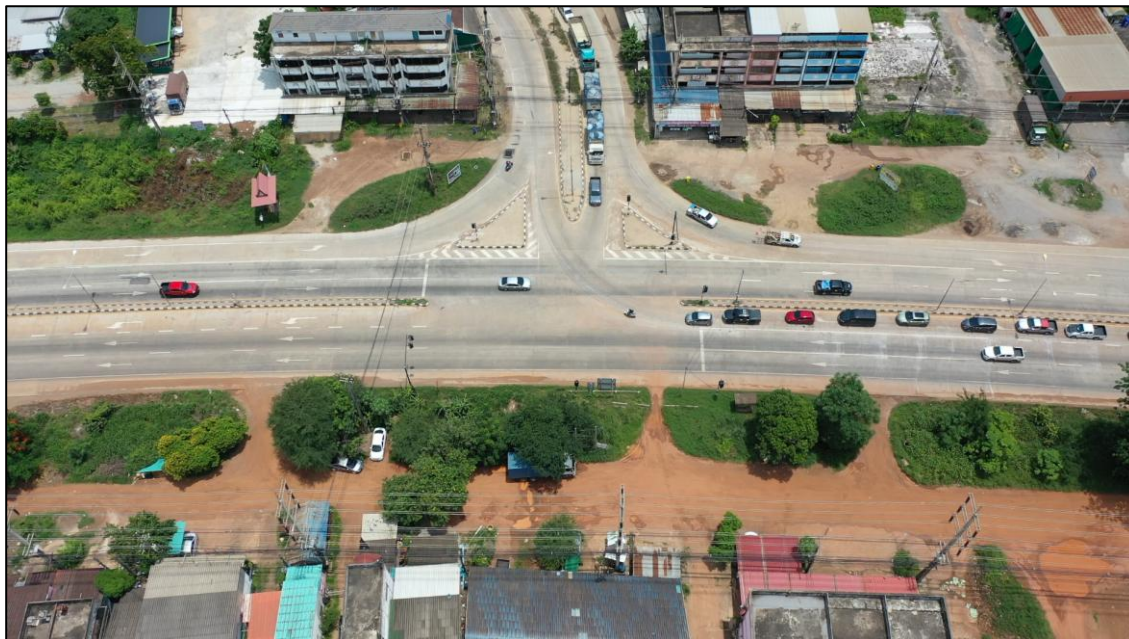
รูปที่ 6-9 สภาพปัจจุบันทางหลวงชนบท ปจ 3023

นอกจากนี้ในพื้นที่โครงการจะยังมีทางร่วมทางแยกที่มีปริมาณจราจรมาก ซึ่งเป็นปัจจัยในการแก้ปัญหารถติดประกอบไปด้วย

- ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่กม. 131+750 ดังรูปที่ 6-10
- ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่กม. 137+300 ดังรูปที่ 6-11
- ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่กม. 141+925 ดังรูปที่ 6-12
- ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 ที่กม. 143+600 ดังรูปที่ 6-13



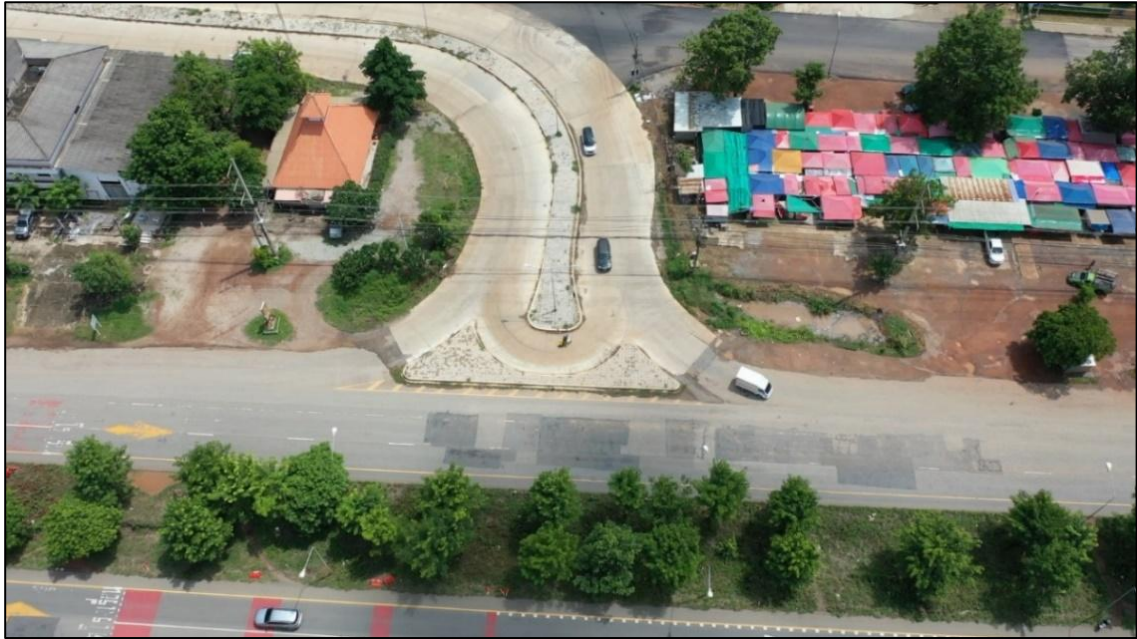
รูปที่ 6-10 ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่กม. 131+750



รูปที่ 6-11 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไฟ ที่กม. 137+300

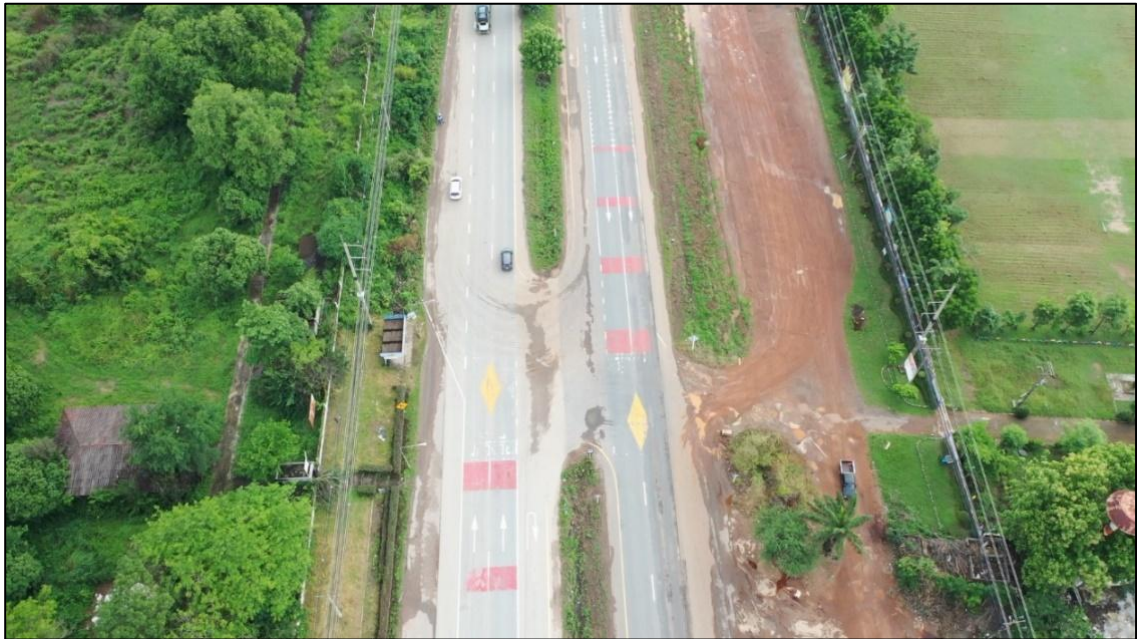


รูปที่ 6-12 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่กม. 141+925



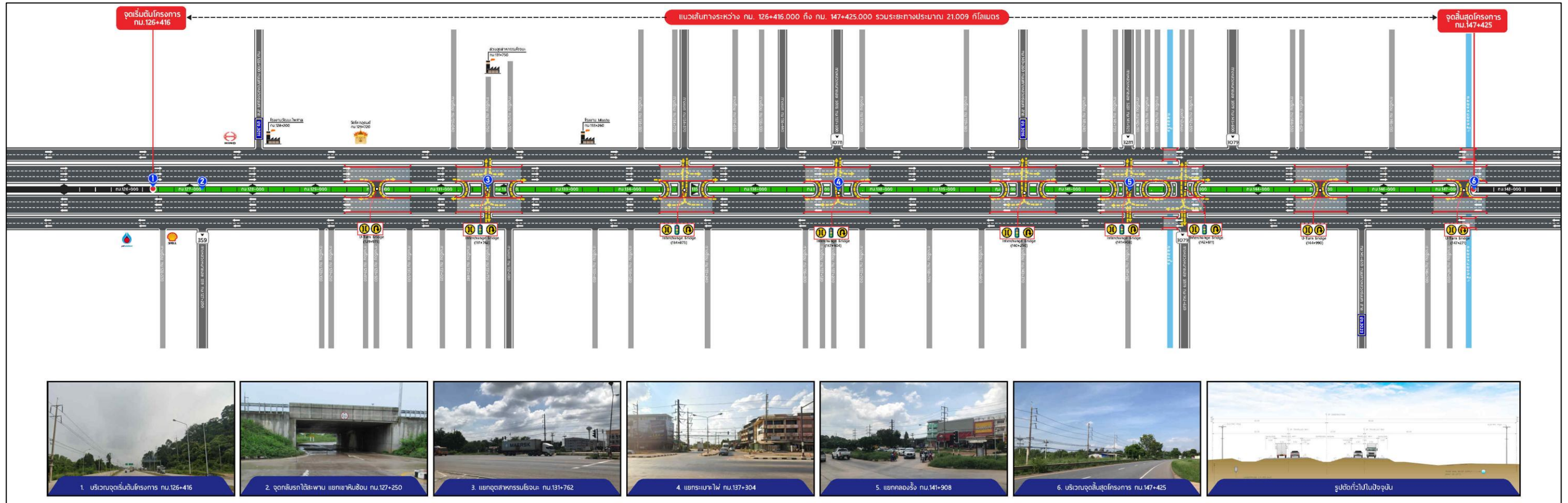
รูปที่ 6-13 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 ที่กม. 143+600

อีกทั้งตลอดแนวเส้นทางของโครงการในปัจจุบันมีจุดกลับรถทั้งหมด 11 แห่ง เป็นรูปแบบเปิดเกาะกลางเพื่อกลับรถ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยหลักในการพิจารณาแก้ไขปัญหการจราจร โดยรูปแบบจุดกลับรถในปัจจุบันมีรูปแบบดังรูปที่ 6-14



รูปที่ 6-14 ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางเพื่อกลับรถในพื้นที่โครงการ

จากการสำรวจสภาพปัจจุบันตามแนวเส้นทางปัจจุบัน ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนผังสภาพปัจจุบันของโครงการเพื่อใช้ในการพิจารณาแนวคิดในการออกแบบต่อไป รายละเอียดดังรูปที่ 6-15

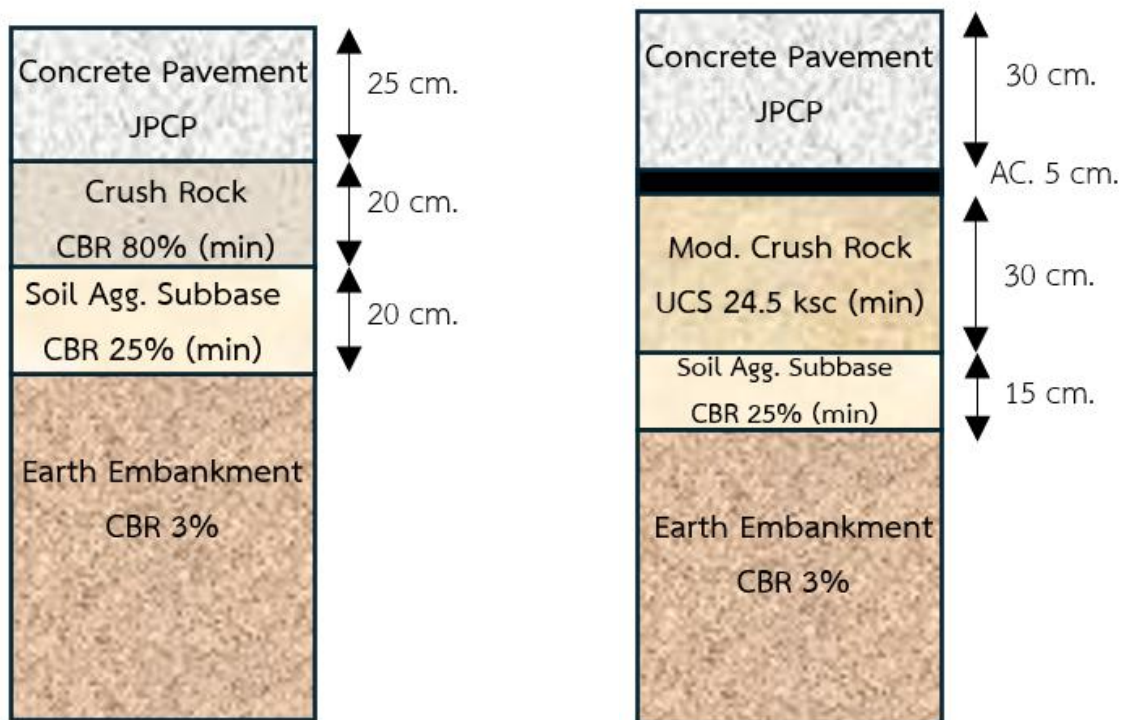


รูปที่ 6-15 แผนผังสภาพปัจจุบันของโครงการ

7. การศึกษาด้านวิศวกรรม

7.1 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง

งานออกแบบโครงสร้างชั้นทางถนนโครงการ พิจารณาออกแบบโครงสร้างชั้นทางเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยดำเนินการออกแบบเป็นผิวทางคอนกรีต ประเภท Jointed Plain Concrete Pavement (JPCP) ซึ่งแบ่งการออกแบบโครงสร้างชั้นทาง ออกเป็นสองส่วน ได้แก่ โครงสร้างชั้นทางบริเวณช่องจราจรหลัก (ขยายคันทางเดิม) และโครงสร้างชั้นทางบริเวณทางคู่ขนาน (คันทางก่อสร้างใหม่) โดยสรุปรูปแบบโครงสร้างชั้นทางดังกล่าว ดังรูปที่ 7-1



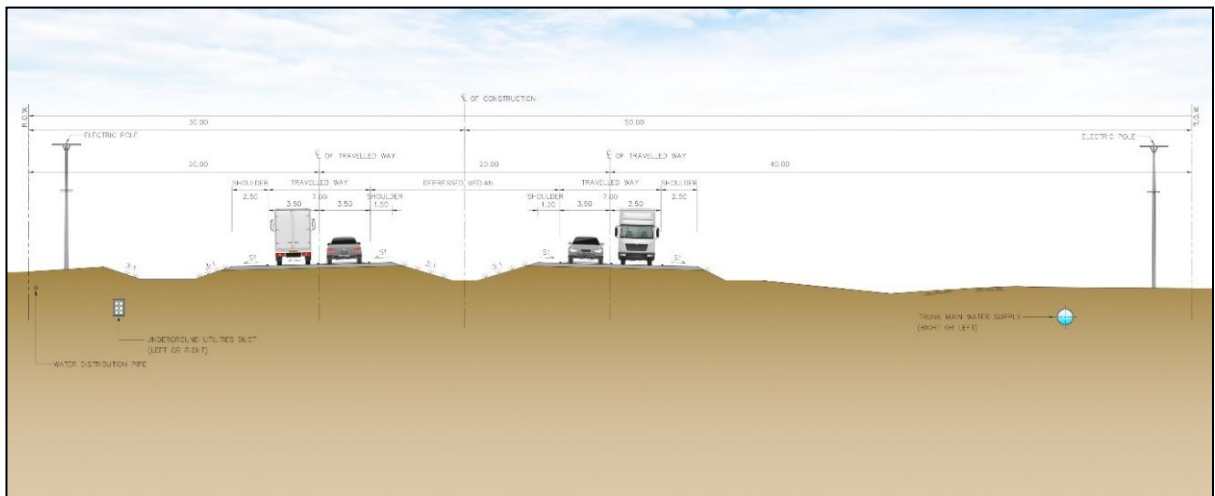
โครงสร้างชั้นทางบริเวณทางคู่ขนาน

โครงสร้างชั้นทางบริเวณช่องจราจรหลัก

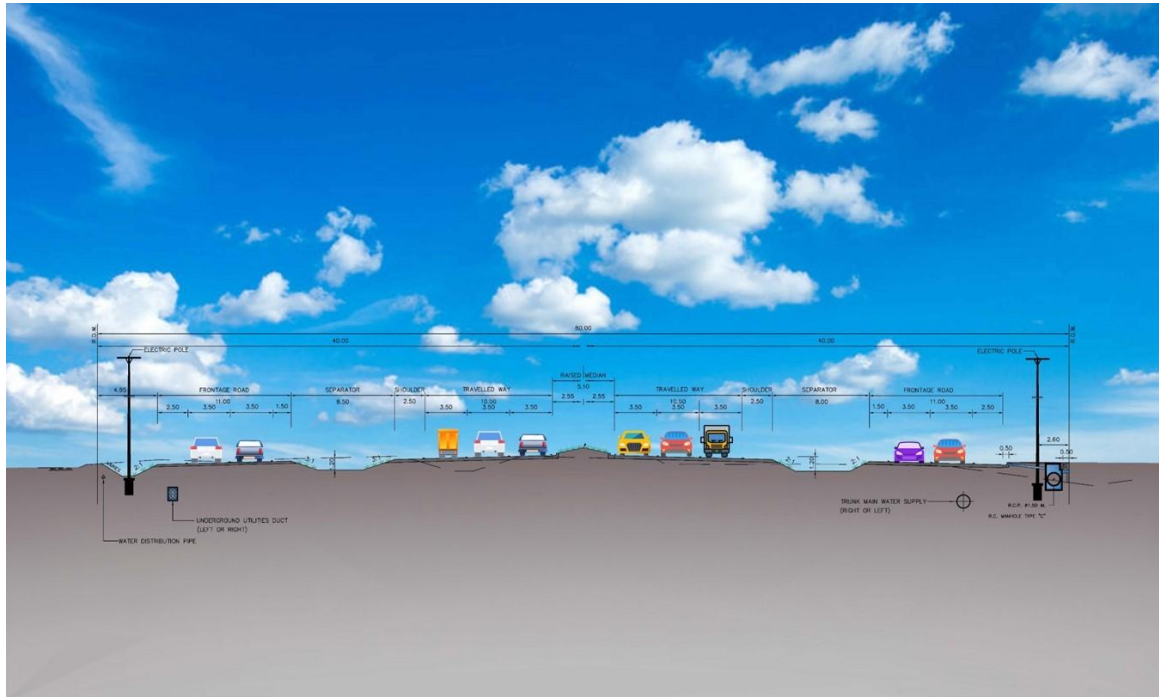
รูปที่ 7-1 โครงสร้างชั้นทางถนนโครงการ

7.2 งานออกแบบด้านงานทาง

เนื่องจากการวิเคราะห์ด้านจราจรพบว่า ทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416.000 ถึง กม. 147+425.000 ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร มีความจำเป็นต้องทำการปรับปรุงถนนเดิม จากเดิมที่รูปตัดปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไป - กลับ มีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย กว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร มีเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed median) เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร และมีเขตทาง (Right of way) กว้าง 80.00 เมตร โดยแนวกึ่งกลางของรูปตัดถนนเดิมอยู่ห่างจากเขตทางด้านซ้าย 20.00 เมตร ซึ่งไม่ได้อยู่กึ่งกลางเขตทาง ดังรูปที่ 7-2 ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อขยายรูปตัดถนนให้สอดคล้องกับการวิเคราะห์ด้านจราจร โดยเป็นรูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย กว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 0.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยก (Raised median) เพื่อแบ่งทิศทาง โดยมีทางคู่ขนานด้านละ 2 ช่องจราจร มีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย กว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 4.95 เมตร Separator ออกแบบทางระบายน้ำเพื่อรับน้ำจากทางหลักและหน้าก่อนเข้าระบบระบายน้ำด้านข้าง ซึ่งบริเวณทางเท้าก่อสร้างท่อระบายน้ำยาวตลอดแนว ดังรูปที่ 7-3 โดยในการขยายถนนจะใช้เขตทางเดิมในการก่อสร้าง และเป็นรูปแบบที่รองรับในการขยายช่องจราจรในอนาคต ซึ่งในการออกแบบได้ใช้ความเร็วออกแบบอยู่ที่ 110 กม./ชม. และข้อกำหนดอื่น ๆ ตามมาตรฐานกรมทางหลวง และเพื่อลดปัญหาการเข้าออกของพื้นที่ด้านข้าง จึงออกแบบค่าระดับทางขนาน ให้มีระดับความสูงใกล้เคียงกับพื้นที่ประชิดเขตทางให้มากที่สุดเป็นช่วง ๆ ไป



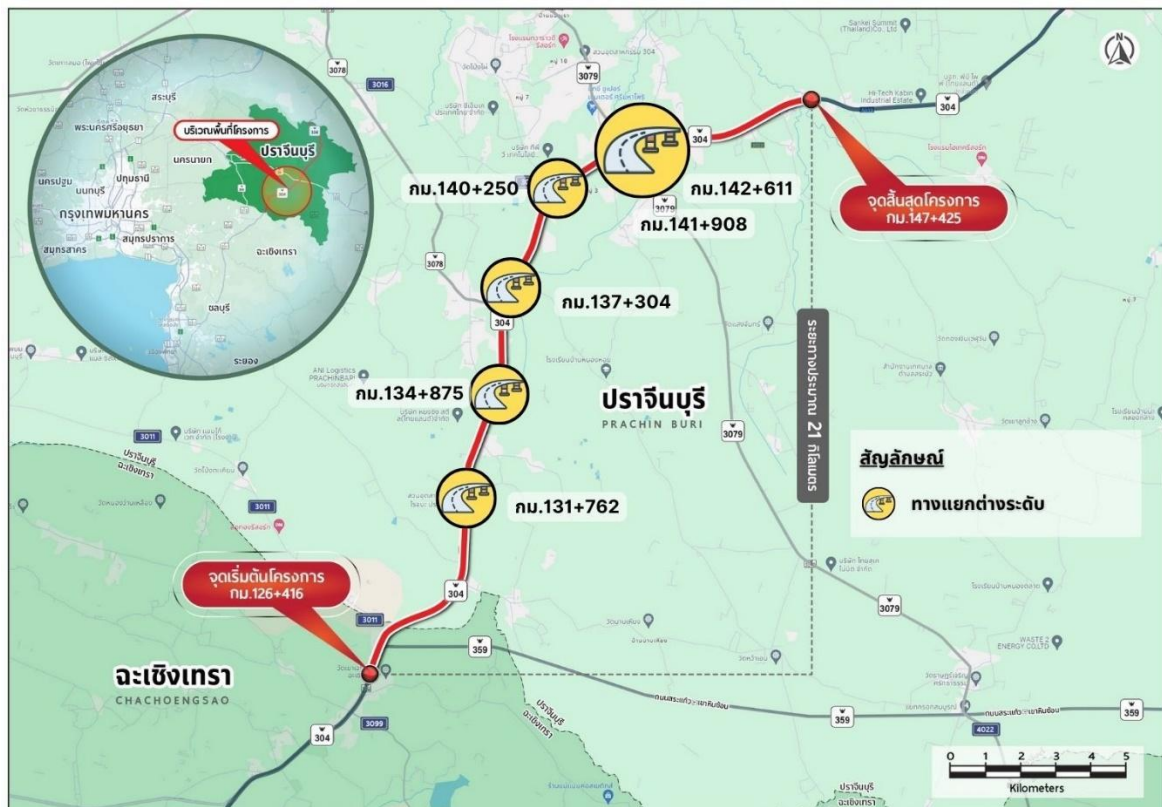
รูปที่ 7-2 รูปตัดถนนปัจจุบันของโครงการ



รูปที่ 7-3 รูปตัดถนนหลังจากปรับปรุง

7.3 งานออกแบบทางแยก

จากการวิเคราะห์ด้านจราจรพบว่าต้องดำเนินการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ ในรูปแบบของสะพานข้ามแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 จำนวน 5 ตำแหน่ง ดังรูปที่ 7-4 ได้แก่ จุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762 จุดตัดถนนคชาวุธิต์ ที่ กม.134+875 ทางแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+304 ทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบท ปจ 3016 ที่ กม. 140+250 และแยกคลองรังกับจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.141+908 ถึง กม.142+611



รูปที่ 7-4 ทางแยกต่างระดับในพื้นที่โครงการ

● จุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762 ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับมีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอก (Outer shoulder) กว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านใน (Inner shoulder) กว้าง 0.50 เมตร ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางแยกยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 1 ช่องจราจร และ ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกัลบรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 1 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกัลบรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนสวนอุตสาหกรรมโรจนะ กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7-5



รูปที่ 7-5 ผังทางแยกยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762

● จุดตัดถนนคชาวุธิต ที่ กม.134+875 ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับมีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 0.50 เมตร ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางแยกยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรง 3 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกัลบรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 3 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกัลบรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนคชาวุธิต กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 3 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7-6



รูปที่ 7-6 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดถนนคชาวุฒิศ ที่ กม.134+875

• ทางแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+304 ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับ มีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย กว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.50 เมตร ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางแยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 2 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนน ทล.3078 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7-7



รูปที่ 7-7 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณทางแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+304

• ทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข 3016 ที่ กม. 140+250 ออกแบบเป็นทางยกระดับ รูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับ มีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย กว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.50 เมตร ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางแยกยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบ สัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 2 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ดังรูปที่ 7-8



รูปที่ 7-8 ภาพทัศนียภาพทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบท ปจ.3016

• แยกคลองรัง และจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.141+908 ถึง กม.142+611 ออกแบบเป็นทางยกระดับ รูปแบบสะพานข้ามแยก บนแนว ทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับ มีความยาวประมาณ 1,400 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยมีช่องจราจร (Lane width) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.50 เมตร ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร

- แยกคลองรัง กม.141+908 ช่องจราจรบริเวณทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 5 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนน ทล.3281 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7-9

- จุดตัด ทล.3079 ที่ กม.142+611 ช่องจราจรบริเวณทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทราไป จ.ปราจีน กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนน ทางหลวงหมายเลข 3079 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร ขอยกเว้นหมอบ กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 1 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7-10



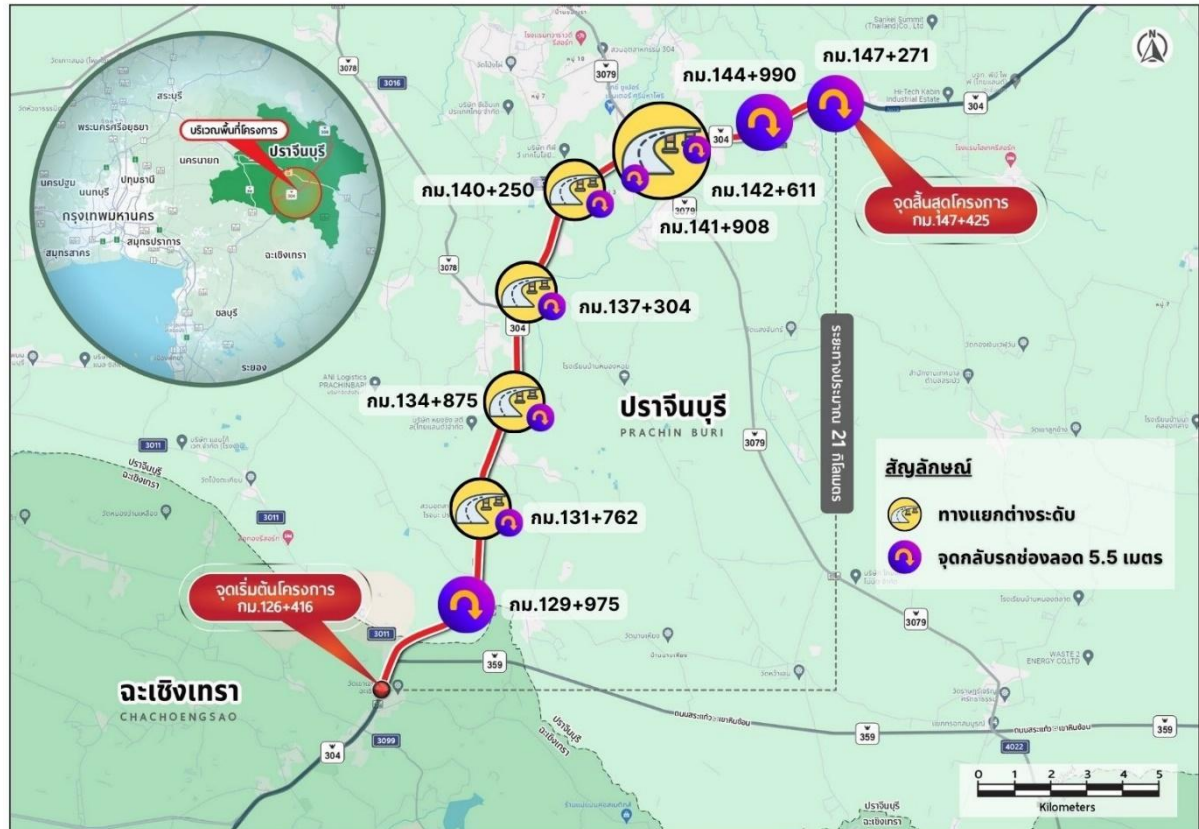
รูปที่ 7-9 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณแยกคลองรัง กม.141+908



รูปที่ 7-10 ภาพทัศนียภาพทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.142+611

7.4 จุดกลับรถของโครงการ

เนื่องจากจุดกลับรถเดิมของโครงการเป็นจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมด ซึ่งมีส่วนที่ทำให้รถชะลอตัวบริเวณจุดกลับรถและเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ จึงพิจารณาออกแบบจุดกลับรถทั้งหมดของโครงการเป็นจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน มีทั้งหมด 7 แห่ง แสดงดังรูปที่ 7-11



รูปที่ 7-11 จุดกลับรถในโครงการ

โดยแบ่งออกเป็นรูปแบบจุดกลับรถ 3 รูปแบบ ดังนี้

1) จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยก เป็นจุดกลับรถบริเวณทางแยกของโครงการ สำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 5.50 เมตร ซึ่งจะอยู่บริเวณ จุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762 จุดตัดถนนคชาอุทิศ ที่ กม.134+875 ทางแยกระเบาะไฟ ที่ กม.137+304 ทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบท ปจ 3016 ที่ กม. 140+250 แยกคลองรัง ที่ กม.141+908 และจุดตัด ทล.3079 ที่กม.142+611 ดังรูปที่ 7-12



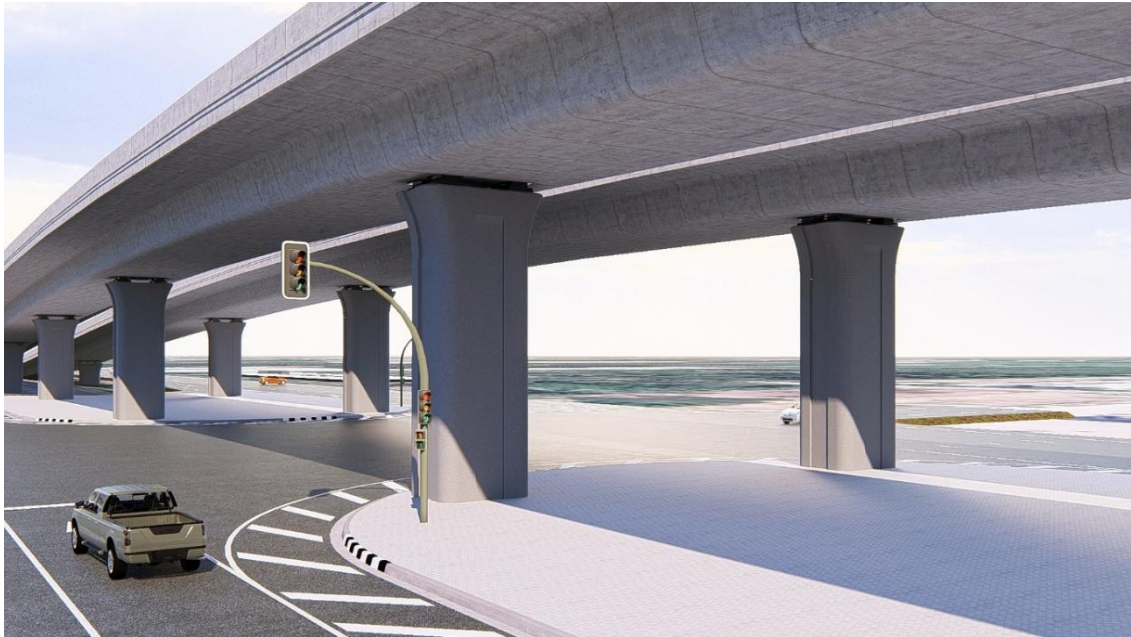
รูปที่ 7-12 รูปจำลองจุดกลับรถได้สะพานข้ามแยก

2) จุดกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ เป็นจุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามลำน้ำของโครงการ สำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 5.50 ซึ่งจะอยู่บริเวณ คลองหนองคล้า ที่ กม.147+271 ดังรูปที่ 7-13



รูปที่ 7-13 รูปจำลองจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองหนองคล้า ที่ กม.147+271

การออกแบบโครงสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับ จุดกลับรถได้สะพานข้ามแยก และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองหนองคล้า ออกแบบโครงสร้างเป็นโครงสร้างคานรูปกล่อง แสดงดังรูปที่ 7-14



รูปที่ 7-14 รูปจำลองลักษณะโครงสร้างแบบคานรูปกล่อง บริเวณทางแยกต่างระดับ
จุดกลับรถได้สะพานข้ามแยก และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองหนองคล้า ที่ กม.147+271

3) จุดกลับรถได้สะพานบก เป็นจุดกลับรถที่ดำเนินการก่อสร้างสะพานบกตามแนวทางหลักเพื่อให้สามารถกลับรถได้สะพานโดยเฉพาะ สำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 5.50 เมตร ซึ่งจะอยู่บริเวณ กม.129+975 และ กม.144+990 ออกแบบโครงสร้างเป็นโครงสร้างคานรูปตัวไอ แสดงดังรูปที่ 7-15



รูปที่ 7-15 รูปจำลองลักษณะโครงสร้างแบบคานรูปตัวไอ บริเวณจุดกลับรถได้สะพานบก
บริเวณ กม.129+975 และ กม.144+990

นอกจากนี้ยังมีการออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถเวลากลางคืน โดยเฉพาะจุดตัดทางร่วม ทางแยกและจุดกลับรถ ดังรูปที่ 7-16



รูปที่ 7-16 รูปจำลองระบบไฟฟ้าส่องสว่างของโครงการ

8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาหินซ้อน - บ.ลาดตะเคียน ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานตาม “แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ” ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) และ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme : ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567)” ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และได้นำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของโครงการ โดยศึกษาครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการ และบำรุงรักษา ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญตั้งแต่ระดับปานกลางถึงสูง นำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ซึ่งจากการตรวจสอบรายการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ พบว่า มีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญในระดับปานกลางถึงสูง ที่นำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) จำนวน 18 ปัจจัย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 8-1 ซึ่งสามารถสรุปประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังตารางที่ 8-2



ตารางที่ 8-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำไปศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ทรัพยากรดิน 2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3. น้ำผิวดิน 4. อากาศและบรรยากาศ 5. เสียง 6. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาบนบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 3. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ	1. เศรษฐกิจ - สังคม 2. การสาธารณสุข 3. อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 4. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 5. สุขภาพ 6. ผู้ใช้ทาง 7. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
6 ปัจจัย	2 ปัจจัย	3 ปัจจัย	7 ปัจจัย

ที่มา: ปรึกษา, 2567



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1) ทรัพยากรดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> - การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม และการชะล้างพังทลายของดิน เนื่องจากการ อยู่บนพื้นดินเดิม ไม่มีกิจกรรมการขุดดิน/นำสิ่งปกคลุมดิน ออก <u>ระยะก่อสร้าง</u> ● ผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม - งานดิน การก่อสร้างเสาเข็มฐานรากและตอม่อสะพานยกระดับ และก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนและราวสะพานยกระดับ รูปแบบโครงการเป็นสะพานข้ามทางแยกตามแนวสาย ทางหลักบนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งต้องก่อสร้างเสาสะพาน บริเวณ 1) จุดตัดสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762 2) จุดตัดถนนคชาวุฒิต ที่ กม.134+875 3) ทางแยกกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+304 4) ทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบท ปจ 3016 ที่ กม. 140+250 และ 5) แยกคลองรังกับจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.141+908 ถึง กม.142+611 ในการก่อสร้างจะ ดำเนินการขุดดินเพื่อฝังตอม่อ ทำให้มีปริมาณดินที่จะถูก เคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่โครงการจากกิจกรรมดังกล่าว ซึ่งมี ขอบเขตผลกระทบเฉพาะในแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> (1) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดแผนของกิจกรรมขุดดิน/ปรับถม และบดอัด ดิน ให้ดำเนินงานในช่วงฤดูแล้ง (เดือนธันวาคม - เดือนมีนาคม) เพื่อลด ปัญหาการชะล้างของตะกอนดินลงสู่ที่ระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ ผิวดิน หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ให้พิจารณาหลีกเลี่ยงการขุดดินในช่วง ที่มีฝนตกหนัก (เดือนพฤษภาคม - เดือนตุลาคม) (2) จัดตารางทำงานเกี่ยวกับดิน เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดดิน และถมดินให้ แล้วเสร็จก่อนเข้าฤดูฝน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายการเลื่อนไหลของ ดิน และเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน (3) หลังฝนตกต้องทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำและการควบคุมการกัดเซาะหน้าดิน หากมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องรีบดำเนินการแก้ไขโดยด่วน (4) การตัดฟันต้นไม้/แผ้วถางและนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ต้องจำกัด ขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการให้อยู่เฉพาะในพื้นที่เขตทาง ที่จะก่อสร้างเท่านั้น (5) การปรับถมดินคันทางและพื้นที่ก่อสร้างอาคารหน่วยก่อสร้างต่างๆ ต้อง บดอัดดินให้ได้ค่ามาตรฐานการบดอัดดินตามมาตรฐานทางวิศวกรรม เพื่อ ป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน (6) การแผ้วถางต้นไม้คลุมดินและขุดเปิดหน้าดิน เพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้างต้อง วางแผนดำเนินการเป็นช่วงครั้งละไม่เกิน 500 เมตร ไม่เปิดหน้าดินพร้อม กันทั้งหมดในคราวเดียวกันและต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการให้สั้นที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- งานก่อสร้างทางเท้าพร้อมท่อระบายน้ำ ซึ่งจะก่อสร้างตามแนวถนนด้านซ้ายและขวาทาง ตั้งแต่ช่วง กม.128+551.507 ถึง กม.147+280.771 กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่จำกัด อาจก่อให้เกิดการสูญเสียดินบ้างจากการขุดดินเพื่อรื้อย้ายและก่อสร้างท่อระบายน้ำใหม่ ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนักอยู่ในเขตทาง ระยะเวลาที่เกิดผลกระทบค่อนข้างสั้น อีกทั้งดินบางส่วนที่ได้เกิดจากการขุดเปิดหน้าดินจะถูกนำกลับมามีคืบด้วย ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ● ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน - งานเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง กิจกรรมดังกล่าวจะมีการเปิดหน้าดินส่งผลให้ดินอาจมีการถูกชะล้างได้บ้างโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินอยู่ในระดับน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี) ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานดินและงานผิวทางและชั้นทาง คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายจากวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้เนื่องจากการนำดิน หิน และวัสดุก่อสร้างชั้นทางมาถมในพื้นที่ หากมีการนำวัสดุดังกล่าวมากองไว้โดยไม่มีการบดอัดทันที อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินได้ง่ายโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินอยู่ในระดับต่ำ (0-2 ตัน/ไร่/ปี) ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การก่อสร้างเสาเข็มฐานรากและตอม่อสะพานยกระดับจำเป็นต้องมีการขุดดินและเจาะดินเพื่อการก่อสร้างตอม่อและเสาของสะพาน ทำให้มีปริมาณดินที่เกิดขึ้นจากการ	(7) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องสร้างสมดุลงของมวลดิน ระหว่างปริมาณดินขุดและดินถม โดยนำปริมาณดินขุดกลับไปใช้ในงานทางให้มากที่สุด (8) รถบรรทุกขณะทำการขนย้ายเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายรถบรรทุกอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันเศษดินร่วงหล่นลงสู่ผิวจราจรและป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดิน/หินที่ตกลงผิวจราจร (9) เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีถาดหรือกะบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนลงสู่ดิน ทั้งนี้ หากเกิดการรั่วไหลต้องรีบดำเนินการกำจัดน้ำมัน/น้ำมันเครื่องที่ปนเปื้อนในดินเหล่านี้ออกทันที โดยวัสดุที่ใช้ในการดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น (10) ทำการตรวจสอบผิวจราจรของเส้นทางที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินอยู่เป็นประจำ หากพบว่ามีผิวทางชำรุดอันเนื่องจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ต้องทำการซ่อมแซมผิวทางให้อยู่ในสภาพดี (11) กิจกรรมการก่อสร้างใกล้กับแหล่งน้ำ หากผู้รับจ้างก่อสร้างต้องมีการขุดดิน ต้องกำหนดขอบเขตหรือระยะอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งต้องมีการบูรณะและดูแลตลิ่งให้มีสภาพเดิมภายหลังการก่อสร้างเสร็จทันที (12) การเก็บกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น ดิน หิน ทราย เป็นต้น ต้องเก็บกองให้ห่างจากลำน้ำและทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ และให้ทำการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็ว เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ (13) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องก่อสร้างโครงสร้างปรับการทรุดตัวบริเวณคอสะพานกับระดับผิวจราจรตามการออกแบบ โดยการใช้เสาเข็มผอนความยาวแบบที่มีแผ่นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กอยู่บนหัวเสาเข็ม	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ชุดและเจาะดิน จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบด้านการชะล้างกองดินในส่วนขของดินที่รอการขนย้ายลงสู่แหล่งน้ำ/ลำรางระบายน้ำสาธารณะบริเวณแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะช่วงที่เกิดฝนตก แต่เนื่องจากได้ดำเนินการอยู่ภายในเขตทางของโครงการที่กำหนดไว้ขอบเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบเป็นระยะเวลาสั้นเฉพาะช่วงก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวจำเป็นต้องนำสิ่งปกคลุมดินออก หรืออาจต้องขุดหรือถากดิน ดำเนินการอยู่ภายในเขตทางของโครงการที่กำหนดไว้ อาจก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินบ้าง หากบดอัดดินไม่แน่นอาจส่งผลให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่คลองรัง (กม.142+400) และคลองหนองคล้า (กม.147+310) ร่องน้ำสาธารณะ หรือตามธรรมชาติได้ แต่ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบค่อนข้างสั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	(14) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมดตลอดสายทาง โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วง ๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น (15) ในกรณีที่ฝนตกหนัก ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างของงานดินทันทีเพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวไม่มีกิจกรรมการขนย้ายดิน เปิดหน้าดิน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม และการชะล้างพังทลายของดิน	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2) ธรณีวิทยา และ ธรณีพิบัติภัย	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> <u>ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว</u> พื้นที่โครงการไม่ได้ตั้งอยู่ในกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังพาดผ่าน ไม่เป็นจุดศูนย์กลางการเกิดแผ่นดินไหว และตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาจัดอยู่ในพื้นที่ที่มีความรุนแรงในการเกิดแผ่นดินไหวในระดับ H-III เมอร์คัลลี (ระดับเบา) เป็นระดับที่คนจะไม่รู้สึกแต่เครื่องวัดจะจับได้ ดังนั้นในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ใกล้เคียง อาจส่งผลกระทบต่อโครงการทางยกระดับเพียงเล็กน้อย อีกทั้งโครงการได้ออกแบบและคำนวณโครงสร้าง ตามกฎกระทรวงฉบับใหม่ว่าด้วยเรื่องกำหนดการรับน้ำหนักความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมถึงมาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยผ. 1301/1302-2561) และมาตรฐานการออกแบบหลักของโครงสร้างในโครงการคือ AASHTO - LRFD (BDS-9 2019) จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> - ออกแบบโครงสร้างถนน และสะพานข้ามทางแยก ตามแบบคู่มือออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านทานแผ่นดินไหว ของกรมทางหลวง และให้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมถึงออกแบบให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การออกแบบและคำนวณโครงสร้างอาคารเพื่อต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างโครงสร้างถนน และสะพานข้ามคลองตามที่ออกแบบไว้ - หากมีการเกิดแผ่นดินไหวให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจนกว่าเหตุการณ์จะกลับสู่สภาวะปกติ - ภายหลังการเกิดแผ่นดินไหวให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนถนน และการบำรุงรักษา ได้แก่ การตรวจสอบการชำรุดของผิวทาง การเสริมผิวทาง ตีเส้น ปรับปรุงผิวจราจร การซ่อมบำรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวดำเนินการบนผิวจราจรไม่มีการขุดปรับดิน การขุดเจาะหรือก่อสร้างใหม่ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา สำหรับในด้านผลกระทบด้านแผ่นดินไหว เนื่องจากโครงการไม่อยู่บริเวณกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังพาดผ่านจึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด ทั้งนี้หากมีเหตุการณ์แผ่นดินไหว ผู้ปฏิบัติงาน/ผู้ใช้ทางจะ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สามารถรับรู้ได้ถึงความเสี่ยง ส่วนโครงสร้างถนนและสะพานโครงการจะได้รับความเสียหายจากแผ่นดินไหวน้อยมากหรือไม่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากเป็นโครงสร้างที่ออกแบบให้สามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวได้แล้ว ดังนั้น จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ		
3) น้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - กิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office) /บ้านพักคนงาน (Camp Site) การก่อสร้างโรงหล่อและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาดำเนินการ และกิจกรรมส่วนใหญ่จะต้องจำกัดให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้มีการวางแผนไว้ จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินแต่อย่างใด ระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบจากดินตะกอน - การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง/สาธารณูปโภค การเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ซึ่งมีกิจกรรมที่ต้องมีการเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ การบดอัดหรือถมดิน ในกรณีที่มีฝนตกอาจทำให้เกิดการชะล้างของตะกอนดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ ทำให้มีปริมาณความขุ่นสูงมากขึ้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในระดับปานกลาง - งานก่อสร้างเสาเข็ม งานฐานราก ตอม่อและเสา งานถมดิน คอสะพานและถมกลับในหลุมของฐานรากที่ขุดไว้ในขณะดำเนินกิจกรรมก่อสร้างฐานราก จะทำให้เกิดการรบกวนตะกอนพื้นท้องน้ำจนทำให้น้ำมีปริมาณความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามตะกอนเหล่านี้เป็น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน้ำผิวดิน (1) บริเวณใกล้แหล่งน้ำให้ระมัดระวังการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เพื่อไม่ให้เศษวัสดุจากการรื้อย้ายตกลงไปในลำน้ำ (2) เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน จัดให้มีการเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หรือเศษคอนกรีตจากการรื้อถอนโครงสร้างต่างๆ ตามร่องหรือทางระบายน้ำตามแนวเขตทางที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำเมื่อเกิดฝนตก (3) จัดให้มีการตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำที่มีอยู่เดิมตลอดแนวก่อสร้าง หากพบว่ามีการอุดตันหรือมีวัสดุกีดขวางช่องทางระบายน้ำ ให้รีบนำออกโดยเร็ว ก่อนเข้าสู่คูฝนและการรื้อถอนอาคารระบายน้ำที่มีอยู่เดิม ให้จัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราว เพื่อให้สามารถไหลผ่านได้ โดยเฉพาะเมื่อมีฝนตก ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน (1) ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะมูลฝอย รวมทั้งน้ำเสีย และน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ (2) ในระหว่างที่มีการก่อสร้างหากมีกิ่งไม้หรือเศษขยะมากีดขวางทางน้ำให้รีบกำจัดออกทันที (3) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเครื่องจักร รวมทั้งโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังเก็บ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ตะกอนหนักซึ่งจะค่อย ๆ ตกตะกอนลงสู่พื้นท้องน้ำ และเมื่อหยุดดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง สารแขวนลอยในน้ำกลับจะเข้าสู่สภาพปกติในระยะเวลาไม่นานนัก ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ ● ผลกระทบจากการใช้สารละลายโพลีเมอร์ในงานก่อสร้าง - งานก่อสร้างเสาเข็ม งานฐานราก เป็นการขุดดินเพื่อก่อสร้างต่อม่อด้วยเสาเข็มเจาะ และก่อสร้างฐานรากพร้อมทั้งยื่นเหล็กไว้ เพื่อก่อสร้างเสาตอม่อสะพาน โดยในระหว่างการก่อสร้างเสาเข็ม และฐานรากจะต้องมีการใช้สารละลายโพลีเมอร์ (Polymer Slurry) เพื่อเป็นการรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ เนื่องจากโพลีเมอร์เป็นสารประเภทHydrocarbon ที่สามารถย่อยสลายได้ด้วยกระบวนการของชีวภาพ (Biodegradation) จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม (ที่มา : งานเสาเข็มในการก่อสร้างทางหลวง, คณะทำงานจัดทำองค์ความรู้งานเสาเข็มในการก่อสร้างทางหลวง, 2551) อย่างไรก็ตามหากไม่มีการจัดการที่ดีอาจจะเกิดการไหลลงสู่คลองรัง และคลองหนองคล้าได้ แต่เนื่องจากผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงการก่อสร้างเสาเข็ม และฐานรากเท่านั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ ● ผลกระทบจากบ้านพักคนงานและสำนักงานโครงการน้ำเสีย (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560) กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จะก่อให้เกิดน้ำเสีย โดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ในโครงการ โดยสำนักงานและบ้านพักคนงานมีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมด 200 คน มีรายละเอียดดังนี้	น้ำมันที่ใช้แล้ว บริเวณที่ทำความสะอาดยานพาหนะและเครื่องจักร และโรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำและทางระบายน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ (4) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วไว้ในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม (5) ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการเทพื้นคอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมันในบริเวณบ้านพักคนงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบและต่อท่อระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อดักไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการดักไขมันลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย (6) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกราะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อรองรับและบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นจากสำนักงานและบ้านพักคนงาน ก่อนจะระบายออกสู่ภายนอกต่อไป (7) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีการติดตั้งบ่อดักตะกอน เพื่อรวบรวมของตะกอนดิน/เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้สะดวก	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- ความต้องการใช้น้ำ = 200 ลิตร/คน/วัน - ความต้องการใช้น้ำ 200 ลิตร x 200 คน = 40,000 ลิตร/วัน หรือ = 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน - ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น = $(40 \times 80) / 100 = 32$ ลบ.ม./วัน - ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดมีการจัดการ/บำบัดที่เหมาะสม และกิจกรรมส่วนใหญ่จะต้องจำกัดให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้มีการ วางแผนไว้สำหรับเป็นสำนักงานและบ้านพักคนงาน จึงคาด ว่าจะมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในระดับต่ำ ขยะมูลฝอย (พัฒนา, 2539) กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุม และบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยจากกิจกรรมประจำวันของ คนงาน โดยสามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจ เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างโดยคิดจากอัตราการเกิดขยะมูล ฝอยเท่ากับ 0.80 กก./คน/วัน โดยสำนักงานและบ้านพัก คนงานมีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมด 200 คน มีรายละเอียดดังนี้ - อัตราการเกิดขยะมูลฝอย = 0.80 กก./คน/วัน - อัตราการเกิดขยะมูลฝอยรวม = $0.80 \text{ กก.} \times 200 \text{ คน}$ = 160 กก./วัน - ความหนาแน่นของขยะมูลฝอย = 0.30 กก./ลิตร - ความหนาแน่นของขยะมูลฝอย = $\frac{160 \text{ กก./วัน}}{0.30 \text{ กก./ลิตร}}$ = 534 ลิตร/วัน - ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ประมาณ 534 ลิตร/วัน		



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จึงคาดว่าปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้าง 534 ลิตร/วัน ส่วนใหญ่เป็นขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจกรรมประจำวันของคนงาน หากจัดเก็บไม่ถูกวิธีอาจถูกฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำในพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งนี้ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ภายในหน่วยก่อสร้างจะต้องมีการจัดการอย่างถูกสุขลักษณะ ทั้งนี้หากทั้งขยะมูลฝอยนอกถังขยะและมีฝนตกเกิดขึ้น อาจก่อให้เกิดการชะล้างขยะออกสู่พื้นที่ใกล้เคียง และส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน เช่น การปนเปื้อนสารอินทรีย์ ไนโตรเจนและฟอสฟอรัส ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำได้ จึงมีผลกระทบในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน รวมทั้งกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (1) กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำ รวมทั้งกำจัดเศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจก่อให้เกิดการอุดตันได้ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม) หากพบว่าการสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
4) อากาศและบรรยากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ● ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ จะมีค่าอยู่ระหว่าง 0.0751 - 0.1586 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0676 - 0.0922 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0678 - 0.0933 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0677 - 0.0932 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการเฉพาะพื้นที่ (1) ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้าง ล่วงหน้า 30 วัน ก่อนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้เตรียมตัวล่วงหน้า มาตรการทั่วไป	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด (2) ตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยมีดัชนีในการตรวจวัด จำนวน 6 ดัชนี คือ - ฝุ่นละอองรวม (TSP)



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ซึ่งทุกกิจกรรมมีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ● ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0429 - 0.0864 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0389 - 0.0516 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0390 - 0.0522 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0390 - 0.0521 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกกิจกรรมมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ● ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (CO) - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.631 - 0.693 ส่วนในล้านส่วน - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.631 - 0.694 ส่วนในล้านส่วน - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.632 - 0.697 ส่วนในล้านส่วน - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.632 - 0.697 ส่วนในล้านส่วน	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้มิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุร่วงหล่นลงบนพื้นผิวจราจร (2) ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดินใกล้กับพื้นที่ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปที่มีปริมาณฝุ่นละอองไม่เกินค่ามาตรฐาน ส่วนบริเวณที่มีค่าเกินมาตรฐานให้ดำเนินการฉีดพรมน้ำจำนวน 3 ครั้ง/วัน ยกเว้นวันที่มีฝนตกหรืออาจฉีดพรมน้ำเพิ่มเติมในกรณีที่มีปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ เพื่อลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดแบบเปียกเพื่อกำจัดเศษดิน โคลนทราย ที่ตกหล่นอยู่บนผิวทางบริเวณรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ให้มีเศษวัสดุเหลืออยู่บนผิวจราจร เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อ ของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง (5) จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างทำความสะอาดให้เหมาะสมและไกลจากแหล่งน้ำ (6) กองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลความเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เหมาะสมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (7) กำหนดให้บริเวณก่อสร้างโรงผสมคอนกรีตห่างจากชุมชน/ที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 เมตร หรือเสนอให้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จ เพื่อลดและควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากปูนซีเมนต์และหินทราย (8) จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมในการใช้งาน และ	- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) - ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direct) (3) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - สถานีที่ 1 หมู่ที่ 12 บ้านปรือวาย (กม.129+531) - สถานีที่ 2 โรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76 (กม.133+388) - สถานีที่ 3 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) (4) ระยะเวลาและความถี่ในการติดตามตรวจสอบดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี (3 วันต่อเนืองครบคลุมวันทำการ 2 วัน และวันหยุด 1 วัน) ในช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะก่อสร้าง 3 ปี (5) หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง โดยจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ซึ่งทุกกิจกรรมมีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (CO) ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 30.0 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ● ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0145 - 0.0373 ส่วนในล้านส่วน - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0145 - 0.0378 ส่วนในล้านส่วน - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0146 - 0.0392 ส่วนในล้านส่วน - งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0146 - 0.0391 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทุกกิจกรรมมีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	เพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) (9) กรณีที่ได้รับการร้องเรียน เรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> - ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.067 - 0.082 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ - ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039 - 0.049 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> (1) จัดระบบการจราจรให้มีความคล่องตัว โดยการติดสัญลักษณ์/เครื่องหมายจราจรบอกทิศทางกำหนดประเภท และความเร็วของยานพาหนะ เพื่อป้องกันปัญหาการกักตัวของมลสารในพื้นที่ (2) กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรอำเภอกบินทร์บุรี สถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีมหาโพธิ์ สถานีตำรวจภูธรอำเภอพนมสารคาม สถานีตำรวจภูธรอำเภอเขาหินซ้อน และสถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีโสต ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบโครงการในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (CO) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.658 – 1.051 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ - ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0139 - 0.0257 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ - กิจกรรมการคมนาคมบนถนนโครงการในระยะดำเนินการส่งผลให้มีการปล่อยมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศจากกิจกรรมการใช้ถนนของโครงการ ทั้งนี้กิจกรรมการสัญจรบนถนนโครงการ พบว่า มีปริมาณ TSP, PM₁₀, CO, NO₂ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ	(3) จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 1 แห่ง ตั้งไว้ที่แขวงทางหลวงปราจีนบุรี และในกรณีได้รับการร้องเรียนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมของโครงการให้กรมทางหลวงดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	
5) เสียง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ โดยใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ผลการประเมินจากแบบจำลอง RCNM พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.2 - 67.0 เดซิเบล (เอ) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ถึงแม้กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ที่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากมีกิจกรรมการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ทำให้มีค่าเสียงที่เพิ่มขึ้นจากเดิม จึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง การดำเนินงานก่อสร้างโครงการ โดยใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ผลการประเมินจากแบบจำลอง RCNM พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.7 - 68.9 เดซิเบล (เอ) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำแพงกันเสียงในช่วงก่อสร้างเลือกใช้คือเมทัลชีทแบบประกบคู่ หนา 0.64 มิลลิเมตร สูง 2 เมตร (ด้านขวาทาง) หรือวัสดุกันเสียงชนิดอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่า จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ หมู่บ้าน The Urban 304 (กม.137+100) ติดตั้งยาว 350 เมตร และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) ติดตั้งยาว 100 เมตร ทั้งนี้ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงจะต้องเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า - ออก เพื่อให้ประชาชนยังสามารถเข้า - ออกได้ตามเดิม และจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบให้ติดตั้งบริเวณหน้าบ้านได้	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> (1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด (2) ตรวจวัดระดับเสียงโดยมีดัชนีในการตรวจวัด จำนวน 6 ดัชนี คือ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq_{24 hr}) - ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq_{1 hr}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ถึงแม้กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากมีกิจกรรมการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ทำให้มีค่าเสียงที่เพิ่มขึ้นจากเดิม จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับต่ำ - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง การดำเนินงานก่อสร้างโครงการโดยใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ผลการประเมินจากแบบจำลอง RCNM พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 55.2 - 71.3 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 2 แห่ง คือ หมู่บ้าน The Urban 304 (กม.137+100) เท่ากับ 70.2 เดซิเบล (เอ) และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) เท่ากับ 71.3 เดซิเบล (เอ) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน การดำเนินงานก่อสร้างโครงการโดยใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ผลการประเมินจากแบบจำลอง RCNM พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 55.2 - 68.5 เดซิเบล (เอ) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) จึงไม่มีผลกระทบ	<u>มาตรการทั่วไป</u> (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 30 วัน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน (2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังของเครื่องมือ ก่อสร้างเสาเข็ม รถเครน รถลาดยางมะตอย และเครื่องผสมปูน ซึ่งเป็นเครื่องจักรที่มีเสียงดังมาก ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบ ก่อนดำเนินการก่อสร้างตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน (3) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง (4) พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในที่เพื่อลดระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลงกรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหา/ติดตั้ง หรือปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ (5) หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมกัน บนพื้นที่เดียวกันและหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน (6) ในการก่อสร้างกำหนดให้ ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองรับเพื่อ กันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	- ระดับเสียงเปอร์เซนไทล์ที่ 10 (L₁₀) - ระดับเสียงเปอร์เซนไทล์ที่ 90 (L₉₀) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) (3) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - สถานีที่ 1 หมู่ที่ 12 บ้านปรือวาย (กม.129+531) - สถานีที่ 2 โรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76 (กม.133+388) - สถานีที่ 3 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) (4) ระยะเวลาและความถี่ในการติดตามตรวจสอบดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี (3 วันต่อเนืองครบคลุมวันทำการ 2 วัน และวันหยุด 1 วัน) ในช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะก่อสร้าง 3 ปี (5) หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(7) จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมในการใช้งาน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง (8) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - กิจกรรมคมนาคมบนถนนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาโครงการ ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในช่วงปี พ.ศ. 2574 - 2594 โดยผลการประเมินจากแบบจำลอง TNM พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 58.0 - 72.4 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 6 แห่ง คือ หมู่บ้านเอื้ออาทร (กม.127+200) เท่ากับ 72.1 - 72.3 เดซิเบล (เอ) วัดโคกอุดมดี (กม.129+391) เท่ากับ 70.6 - 70.8 เดซิเบล (เอ) หมู่บ้าน The Urban 304 (กม.137+100) เท่ากับ 69.9- 70.3 เดซิเบล (เอ) โรงเรียนเลอวอง วอน แด ซอง (กม.143+422) เท่ากับ 72.1 - 72.4 เดซิเบล (เอ) โรงเรียนบ้านประพาส (กม.143+626) เท่ากับ 70.0 - 70.4 เดซิเบล (เอ) และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) เท่ากับ 69.7 - 70.1 เดซิเบล (เอ) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มาตรการเฉพาะพื้นที่ กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรชนิดอะคริลิกใส ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำหนดให้กำแพงกันเสียงถาวรชนิดอะคริลิกใส มีความหนา 15 มิลลิเมตร สูง 2 เมตร (ด้านขวาทาง และซ้ายทาง) ระยะแนวกำแพงกันเสียงถาวรรวมทั้งหมด 1,325.0 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ หมู่บ้านเอื้ออาทร (กม.127+200) ด้านซ้ายทาง ติดตั้งยาว 255 เมตร วัดโคกอุดมดี (กม.129+391) ด้านซ้ายทาง ติดตั้งยาว 190 เมตร หมู่บ้าน The Urban 304 (กม.137+100) ด้านขวาทาง ติดตั้งยาว 360 เมตร โรงเรียนเลอวอง วอน แด ซอง (กม.143+422) ด้านซ้ายทาง ติดตั้งยาว 150 เมตร โรงเรียนบ้านประพาส (กม.143+626) ด้านขวาทาง ติดตั้งยาว 215 เมตร และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) ด้านขวาทาง ติดตั้งยาว 155 เมตร ทั้งนี้ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบให้ติดตั้งบริเวณหน้าบ้านได้ มาตรการทั่วไป (1) กรมทางหลวงต้องตรวจสอบผิวจราจรเป็นประจำ หากพบว่า มีสภาพชำรุด ต้องรีบดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดเสียงดังจากผิวจราจรที่ชำรุด (2) จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 1 แห่ง ตั้งไว้ที่แขวงทางหลวงปราจีนบุรี และในกรณีได้รับการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากการคมนาคมบนถนนของโครงการให้กรมทางหลวงดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6) ความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างระดับดิน จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มาจากเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ (Vibratory Roller) ในขณะที่ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม มีความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) อยู่ระหว่าง 0.011 - 0.196 มิลลิเมตร/วินาที พบว่า มีความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมดกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า ความสั่นสะเทือนสูงสุดที่เกิดขึ้นแรงสั่นสะเทือนที่ไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 พบว่า ผลกระทบของแรงสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ สูงกว่าแรงสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้โดยมนุษย์ในสภาพแวดล้อมที่ปกกาศัย แต่ต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดความรำคาญต่อมนุษย์แต่สามารถทนได้โดยจะต้องมีการแจ้งล่วงหน้าในกรณีมีกิจกรรมก่อสร้าง อย่างไรก็ตามถึงแม้กิจกรรมการก่อสร้างระดับดินจะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากกิจกรรมมีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่จึงทำให้มีความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เพิ่มขึ้นจากเดิม จึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ - กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากสะพานโครงการ จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มาจากเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ซึ่งพบว่าแรงสั่นสะเทือนค่าความเร็ว	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 30 วัน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็ม การขุดเจาะผิวหน้าดินที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้ไปรบกวนการพักผ่อนของประชาชน ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบ ก่อนดำเนินการก่อสร้างตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (3) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น (4) ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์การกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกตาม “ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักกลเพลากเกินกว่ากำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน” เพื่อลดความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ (5) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ (6) ในการก่อสร้าง กำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองรับเพื่อ กันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือน ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด (2) ตรวจวัดความสั่นสะเทือนโดยมีดัชนีในการตรวจวัด จำนวน 2 ดัชนี คือ - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/sec) - ค่าความถี่ (Hz) (3) สถานที่ติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - สถานีที่ 1 หมู่ที่ 12 บ้านปรือวาย (กม.129+531) - สถานีที่ 2 โรงเรียนวัดใหม่ ประชุมชนมิตรภาพที่ 76 (กม.133+388) - สถานีที่ 3 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ (กม.144+752) (4) ระยะเวลาและความถี่ในการติดตามตรวจสอบดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี (3 วันต่อเนืองครบคลุมวันทำการ 2 วัน และวันหยุด 1 วัน) ในช่วงฤดูแล้งตลอดระยะก่อสร้าง 3 ปี



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	อนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.001 - 0.552 มิลลิเมตร/วินาที ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที และอาคารประเภทที่ 3 เท่ากับ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมดกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า ความสั่นสะเทือนสูงสุดที่เกิดขึ้น แรงสั่นสะเทือนที่ไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 พบว่า ผลกระทบของแรงสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ สูงกว่าแรงสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้โดยมนุษย์ในสภาพแวดล้อมที่พักอาศัย แต่ต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดความรำคาญต่อมนุษย์แต่สามารถทนได้โดยจะต้องมีการแจ้งล่วงหน้าในกรณีมีกิจกรรมก่อสร้าง อย่างไรก็ตามถึงแม้กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากสะพานโครงการจะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด แต่เนื่องจากกิจกรรมมีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ทำให้มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เพิ่มขึ้นจากเดิม จึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ - กิจกรรมการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างโครงการ พบว่าแรงสั่นสะเทือนค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.100 - 0.368 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อ	(7) จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพที่เหมาะสมในการใช้งาน เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง (8) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (9) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปตรวจสอบสภาพของอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในระยะประชิดเขตทางของโครงการ และบันทึกข้อมูลแนบภาพถ่ายไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของพื้นที่ก่อนมีการก่อสร้างโครงการ รวมถึงเพื่อใช้เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดปัญหาที่มีผลกระทบต่อสภาพอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง	(5) หน่วยงานที่รับผิดชอบ กรมทางหลวง โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า แรงสั่นสะเทือนไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับข้อกำหนดด้านความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ โดยมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 พบว่า ระดับแรงสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในช่วงเริ่มรับรู้ได้ และมีความเป็นไปได้ที่อาจจะถูกรบกวน อย่างไรก็ตามถึงแม้กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการจะมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวมีการใช้ยานพาหนะในการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการทำให้มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เพิ่มขึ้นจากเดิม จึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> - การประเมินผลกระทบด้านแรงสั่นสะเทือนจากการคมนาคมบนถนนโครงการ ได้ใช้ข้อมูลอ้างอิงจากรายงาน Traffic-induced Ground-borne Vibrations in Dwellings ของสถาบันวิจัยการขนส่งและการจราจรของสหราชอาณาจักร (ซีโอเคเอ็ม) (Transport and Road Research Laboratory; TRRL) ในปี 1987 และรายงาน The Effects of Traffic Changes on Perceived Nuisance ของสถาบันวิจัยการจราจรของ สหราชอาณาจักร (ซีโอเคเอ็ม) (Transport Research Laboratory; TRL) ในปี 1994 ซึ่งเป็นวิธีการเดียวกับการประเมินความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ โดยผลการประเมิน พบว่าแรงสั่นสะเทือนมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.050 - 0.184 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> (1) กรมทางหลวงต้องตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจร ความขรุขระรอยต่อบนผิวถนน และความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร หากพบว่า มีการชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดแรงกระแทกกระท่างระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความสั่นสะเทือน (2) จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 1 แห่ง ตั้งไว้ที่แขวงทางหลวงปราจีนบุรี และในกรณีได้รับการร้องเรียนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการคมนาคมของโครงการให้กรมทางหลวงดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า แรงสั่นสะเทือนไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับข้อกำหนดด้านความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ โดยมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 พบว่า แรงสั่นสะเทือนไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับข้อกำหนดด้านความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ โดยมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 พบว่า ระดับแรงสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในช่วงเริ่มรับรู้ได้ และมีความเป็นไปได้ที่จะถูกรบกวน จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
1) นิเวศวิทยานก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า)			
(1) ทรัพยากรป่าไม้	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - งานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการ ต้องทำการรื้อย้าย/แผ้วถางต้นไม้ออกจากพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทั้งหมดทำการก่อสร้างในเขตทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416 ถึง กม. 147+425 ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร ซึ่งจากการวางแผนผังวงกลม (Circular Plot) ขนาดแปลง 0.1 เฮกเตอร์ จำนวน 20 จุด พบว่าในบริเวณพื้นที่มีค่าดัชนีความหลากหลายของไม้ต้นเท่ากับ 1.08 พบไม้ต้นในแปลงทั้งหมด จำนวน 65 ชนิด มีจำนวนต้นไม้ทั้งหมด 449 ต้น ในแปลงสำรวจจากพื้นที่ทั้งหมด 2 เฮกเตอร์ พื้นที่หน้าตัดรวม เท่ากับ 55.09 ตร.ม./เฮกเตอร์ โดยชนิดไม้ต้นที่มีค่าความสำคัญพื้นที่หน้าตัด และจำนวนต้น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) จัดทำแผนการตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อ การขุดล้อมไม้ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งตรวจสอบขอบเขตของพื้นที่ที่ตัดฟันต้นไม้ และตรวจสอบบัญชีไม้หลังจากการตัดฟันต้นไม้แล้วเสร็จ เพื่อป้องกันการลักลอบตัดฟันต้นไม้นอกเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (2) การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมไม้ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการเฉพาะต้นไม้ที่ทำเครื่องหมายตัดและอยู่ในพื้นที่เขตก่อสร้างเท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนพื้นที่ส่วนอื่น ๆ (3) การตัดฟันต้นไม้ต้องมีการควบคุมไม่ให้ตัดฟันไม้ นอกเหนือจากพื้นที่โครงการโดยเด็ดขาด และทิศทางการล้มไม้ต้องมีทิศทางเข้าหาเขตทางหรือไม่ล้มทับกับไม้ที่อยู่นอกเหนือพื้นที่โครงการ หรือที่ต้องตัดฟันทิ้ง เพื่อป้องกันไม่ให้ต้นไม้อื่นได้รับความเสียหาย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	มากที่สุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ 1) ประดูป่า <i>Pterocarpus macrocarpus</i> Kurz 2) เสลา <i>Lagerstroemia loudonii</i> Teijsm. & Binn. 3) สะแกนา <i>Combretum quadrangulare</i> Kurz 4) ตีนเป็ด <i>Alstonia scholaris</i> (L.) R. Br. 5) อะราง <i>Peltophorum dasyrrhachis</i> (Miq.) Kurz หากมีการพัฒนาโครงการจะทำให้มีการสูญเสียต้นไม้ในพื้นที่เขตทางหลวงดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามต้นไม้ที่พบบริเวณพื้นที่แนวเขตทางไม่ได้เป็นต้นไม้ที่หายากหรือขึ้นประจำถิ่นแต่อย่างใด จึงคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศในระดับต่ำ	(4) ให้ทำการขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศออกจากบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศและสัตว์ป่า (5) ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ (6) ห้ามใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมันหรือขยะต่าง ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า รวมถึงไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ (7) ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากทั้งพืชและสัตว์ ลักลอบตัดไม้ เก็บหาของป่าล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุง รักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศวิทยาทางบก	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
(2) ทรัพยากรสัตว์ป่า	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการก่อสร้างอาจมีผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศเพียงเล็กน้อย เนื่องจากการก่อสร้างโครงการดำเนินการอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมของถนนทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งจากการสำรวจไม่พบสัตว์ในระบบนิเวศที่สำคัญ สัตว์ส่วนใหญ่เป็นสัตว์จำพวกนก ซึ่งเป็นสัตว์ป่าอพยพ มักอาศัยอยู่ตามริมแหล่งน้ำหรือพื้นที่ชุ่มน้ำเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทางโครงการไม่ได้ก่อสร้างไปถมพื้นที่แหล่งน้ำแต่อย่างใด ทั้งนี้	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ให้ดำเนินการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนเพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่เข้า (2) หลีกเลี่ยงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างในพื้นที่ที่มีพืชพรรณปกคลุมหนาแน่น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ไม่พบสัตว์ป่าสงวนแต่อย่างใด พบสัตว์ป่าที่เป็นสัตว์ป่าคุ้มครองบางส่วน และพบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) 2563 และ IUCN 2021 จึงสรุปได้ว่าการพัฒนาโครงการมีผลกระทบในด้านการสูญเสียแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่กิจกรรมของสัตว์ป่า พื้นที่แหล่งอาหาร และพื้นที่เจริญสีบพันธุ์เพียงเล็กน้อย อีกทั้งสัตว์ในระบบนิเวศที่พบมีความใกล้เคียงกับลักษณะทางนิเวศของชุมชน มีความสามารถในการปรับตัวเข้าอยู่อาศัยร่วมกับชุมชนได้เป็นอย่างดี จึงมีผลกระทบระดับต่ำ	(3) ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ (4) ให้ดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนถึงฤดูกาลอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก (5) ในช่วงอพยพของนกให้เพิ่มความเข้มงวดในการกำกับ ดูแล และควบคุมการปฏิบัติงานของแรงงานและเจ้าหน้าที่ในการระมัดระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับนกอพยพเป็นพิเศษ (6) หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาต่อเนื่องนานๆ ในช่วงฤดูกาลอพยพของนก (7) ในช่วงที่มีการอพยพของนกกำหนดให้ลดกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ และควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหลและให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ (8) ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากทั้งพืชและสัตว์ ลักลอบตัดไม้ เก็บหาของป่าล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อกรรบกวนแหล่งอาศัย แหล่งหากินและแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2) นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน จะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลานั้นๆ และกิจกรรมส่วนใหญ่จะต้องจำกัดให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้มีการวางแผนเอาไว้ การจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างนั้น กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง การก่อสร้างสำนักงาน บ้านพักคนงานและโรงหล่อ โรงซ่อมบำรุง จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ ระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบจากตะกอนดิน - การเตรียมพื้นที่ งานดิน งานทาง และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ซึ่งมีกิจกรรมที่ต้องมีการเปิดหน้าดิน การขุดเจาะการบดอัดหรือถมดิน ในกรณีที่มีฝนตก อาจทำให้เกิดการชะล้างของเศษตะกอนดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ ทำให้มีปริมาณความขุ่นสูงชันมากขึ้น ทำให้คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำด้อยคุณภาพลงชั่วคราวในช่วงที่มีการดำเนินงานก่อสร้าง โดยตะกอนดินที่เกิดขึ้นนั้นไม่มีผลกระทบต่อ การเพิ่มขึ้นของปริมาณความสกปรกในรูปบีโอดี แต่หากปริมาณความขุ่นมีความเข้มข้นสูงผิดปกติจนกระทั่งมีการส่องผ่านของแสงในน้ำลดลง อาจส่งผลกระทบต่อ การสังเคราะห์แสงของพืชน้ำ และสัตว์ในระบบหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ทำให้ความอุดมสมบูรณ์ของน้ำ (Fertility) ลดลง มีผลกระทบต่อเนื้อไปยังระบบนิเวศวิทยาทางน้ำได้ อย่างไรก็ตาม ตะกอนเหล่านี้เป็นตะกอนหนัก ซึ่งจะค่อย ๆ ตกตะกอนลงสู่พื้นท้องน้ำและสารแขวนลอยในน้ำกลับเข้าสู่สภาพปกติในระยะเวลาไม่นานนัก จึงคาดว่า จะมีผลกระทบต่อการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานโครงการ เพื่อป้องกันการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็นและการพัดพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ (2) ดำเนินการตัดฟันต้นไม้/ขุดต่อและนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการตัด/ปรับถมและบดอัดหน้าดินให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง หากไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้งให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนัก (3) เมื่อเปิดพื้นที่บริเวณแนวถนนแล้วเสร็จ ให้ทำการปรับเกลี่ยพื้นที่และบดอัดหน้าดินให้มีความมั่นคงแข็งแรง (4) ห้ามกองวัสดุดินทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือใกล้กับแม่น้ำ และลำน้ำสาธารณะทุกแห่งบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งนี้หากมีวัสดุดินที่ได้จากกิจกรรมการก่อสร้างต้องมีรถบรรทุกสำหรับขนส่งดินไปใช้ประโยชน์สำหรับงานปรับถมคันทางและใช้เป็นแหล่งวัสดุก่อสร้าง หรือดำเนินการจัดเก็บในพื้นที่เก็บกองดินให้มีความเหมาะสมต่อไป (5) การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างชั้นทางและผิวทางบริเวณแม่น้ำ และลำน้ำสาธารณะทุกแห่งบริเวณพื้นที่โครงการให้ดำเนินการแล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดินลงสู่แม่น้ำ และลำน้ำสาธารณะทุกแห่งบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งนี้หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างขุดรางระบายน้ำขนานกับพื้นที่เปิดหน้าดินทั้ง 2 ฝั่ง พร้อมก่อสร้างบ่อดักตะกอนดินชั่วคราวขนาด 2x5x1.5 เมตร ระยะห่างระหว่างบ่อประมาณ 50 เมตร เพื่อรองรับน้ำที่ไหลบ่าหน้าดินลงสู่ลำรางและบ่อดักตะกอนก่อนที่น้ำไหลส่วนบนจะระบายลงสู่ลำน้ำต่อไป	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำอยู่ในระดับปานกลาง ● ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน - ในระยะก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่หรือคนงานก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่โครงการประมาณ 200 คน ซึ่งจะมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นโดยประมาณ 160 กิโลกรัม/วัน (อัตราการเกิดมูลฝอย 0.80 กิโลกรัม/คน/วัน) และมีการปล่อยน้ำเสียออกมาประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ในโครงการ โดยความต้องการใช้น้ำ = 200 ลิตร/คน/วัน, ความต้องการใช้น้ำรวม 200 ลิตร x 200 คน = 40,000 ลิตร/วัน หรือ 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน ดังนั้นปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจึงเท่ากับ $(40 \times 80) / 100 = 32$ ลูกบาศก์เมตร/วัน) ขยะและน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทั้งหมดมีการจัดการ/บำบัดที่เหมาะสม จึงมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศแหล่งน้ำผิวดินอยู่ในระดับต่ำ	(6) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดสร้างที่พักคนงานให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร รวมทั้งจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอต่อจำนวนคนงาน (7) การล้างทำความสะอาดเครื่องจักร เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วยน้ำหรือน้ำมัน ต้องดำเนินการภายในพื้นที่สำนักงานโครงการในบริเวณที่มีลานคอนกรีต วางระบายน้ำและปอดักตะกอนรองรับ ห้ามมิให้ล้างทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างและแหล่งน้ำธรรมชาติ (8) บริเวณพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานของโครงการ ต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศให้มีขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ (9) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ โดยให้มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำสาธารณะ พร้อมทำการรวบรวมไว้ในบริเวณที่จัดเตรียมไว้อย่างเหมาะสม และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารับขนไปกำจัดต่อไป	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศแหล่งน้ำผิวดิน	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
1) การคมนาคมขนส่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างของโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการศึกษาและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ได้แก่ งานการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง จะใช้เส้นทางร่วมกับประชาชนในงานขนย้าย โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416 ถึง กม. 147+425 ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร โดยมีระยะเวลาการเกิดผลกระทบแค่เพียงชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับต่ำ ระยะก่อสร้าง - ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะก่อสร้างของโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการศึกษาและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ได้แก่ ● ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง - กิจกรรมในระยะก่อสร้างโครงการที่อาจส่งผลกระทบในด้านการคมนาคม ด้านความสะดวกและความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง จำแนกตามกิจกรรมการพัฒนาโครงการได้ดังนี้ 1. การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก จำนวน 5 ตำแหน่ง ดังนี้ 1) สะพานข้ามทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม.131+762 - เป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับมีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางแยกยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 1 ช่องจราจร และ ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือตรง 1	ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง (2) ก่อนเริ่มงานก่อสร้างจะต้องประสานงานสถานีตำรวจภูธรอำเภอกบินทร์บุรี สถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีมหาโพธิ์ สถานีตำรวจภูธรอำเภอนมสารตามสถานีตำรวจภูธรอำเภอเขาหินซ้อน และสถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีมหาโพธิ์ เพื่อหาข้อสรุปในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หรือผู้ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบถึงเส้นทางเลี่ยงพื้นที่อย่างทั่วถึง และเพื่อประสานงานในการปรับปรุงเส้นทาง การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรก่อสร้าง (3) ก่อนเริ่มทำการก่อสร้างในบริเวณที่จะเกิดผลกระทบต่อพื้นผิวจราจรทางเดิมจะต้องหารือกับหน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่เกี่ยวกับกำหนดวันเริ่มงานเพื่อลดปัญหาความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางเข้าออกของประชาชน (4) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทางล่วงหน้า 30 วัน ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้ (5) การจอดเครื่องจักรหลังเลิกงานในแต่ละวัน กำหนดให้จอดในขอบเขตของพื้นที่ก่อสร้างหรือในสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้าง และบ้านพักคนงานเท่านั้น รวมทั้งจัดให้มีไฟส่องสว่างหรือไฟกระพริบบริเวณที่จอด (6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 6.00-9.00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น 16.00-19.00 น. (7) ควบคุมและจำกัดความเร็วยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะบริเวณทางร่วมทางแยกและบริเวณชุมชน	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ช่องจราจร ทางตรง 1 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนสวนอุตสาหกรรมโรจนะ กำหนดให้ เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร 2) สะพานข้ามทางแยกจุดตัดถนนคชาวุธิต ที่ กม.134+875 - เป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยก บนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับมีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรง 3 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 3 ช่องจราจร และ เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนคชาวุธิต กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 3 ช่องจราจร 3) สะพานข้ามทางแยกกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+304 - เป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับ มีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก	(8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ให้เป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมจราจรในการก่อสร้าง งานบูรณะ งานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจนและใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตราย โดยการกำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้องดำเนินการดังนี้ - ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น - ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น - ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด - แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต และหลอดไฟ ซึ่งติดตั้งตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง - ที่ระยะ 100 เมตร หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างแล้ว (9) ในกรณีที่ต้องปิดการสัญจรในถนนเดิมชั่วคราวผู้รับเหมาต้องหารือกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับแผนการปิดการสัญจรและการจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อใช้ทดแทนถนนเดิมพร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และติดประกาศให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 30 วัน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการใช้เส้นทางเข้าออกของประชาชน	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 2 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนน ทล.3078 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร 4) สะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข 3016 ที่ กม. 140+250 - เป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยกบนแนวทางหลวงหมายเลข 304 สะพานยกระดับ มีความยาวประมาณ 600 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ส่วนทางยกระดับพื้นออกแบบเป็นทางแยกแบบสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้ ทางตรง 2 ช่องจราจร และเลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก 5) สะพานข้ามทางแยกคลองรัง และจุดตัด ทล.3079 ที่ กม.141+908 ถึง กม.142+611 - เป็นทางยกระดับรูปแบบสะพานข้ามแยก บนแนวทางหลวงหมายเลข 304 มีความยาวประมาณ 1,400 เมตร มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร	(10) ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จตามแต่ละขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจร (11) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจรแก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาในแนวเส้นทางช่วงที่มีการก่อสร้างระมัดระวังให้มีการกีดขวางทางเข้า - ออกชุมชน หรือทางสัญจรของชุมชนในท้องถิ่นตามแนวเส้นทางโครงการที่มีการก่อสร้าง ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจร ต้องจัดทำทางเบี่ยงหรือทางเข้าออกให้สัญจรได้ตามปกติ พร้อมทั้งติดป้ายและสัญญาณไฟเตือน ในระยะการติดตั้งที่เหมาะสมและเห็นชัดเจนตลอดเวลากลางวันและกลางคืน (12) การขนส่งอุปกรณ์ต่างๆ โดยเฉพาะอิฐ หิน ปูน ทรายต้องจัดให้มีผ้าคลุมผ้าใบคลุมมิดชิดเพื่อป้องกันวัสดุร่วงหล่นและฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองซึ่งอาจมีผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้เส้นทางขนส่งพร้อมทั้งตรวจสอบและควบคุมไม่ให้มีวัสดุตกหล่นกีดขวางเส้นทางคมนาคม กรณีที่มีการร่วงหล่นของเศษหิน และดินจากการขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงโครงการโดยรอบให้ทำการเก็บกวาดให้สะอาดเรียบร้อย (13) บันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีผลมาจากการก่อสร้าง เช่น รถขนส่งอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการกองวัสดุก่อสร้างหรือการก่อสร้างอื่นๆ กีดขวางการจราจรรวมทั้งบันทึกสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทาง การแก้ไขปัญหาทั้งบนแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการและเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้างรวมทั้งรายงานต่อนายช่างผู้รับผิดชอบโครงการเป็นประจำทุกเดือนตลอดในช่วงเวลาก่อสร้าง (14) ผู้รับเหมาต้องซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางหลวงโครงการ ในกรณีเส้นทางถนนเดิมชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งานขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งจัดเตรียมงบประมาณสนับสนุนให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกรณีที่มีการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง เพื่อให้มีความสะดวกต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- แยกคลองรัง กม.141+908 ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 5 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนทล.3281 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร - จุดตัด ทล.3079 ที่ กม.142+611 ช่องจราจรบริเวณทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 304 ทิศทางจาก จ.ฉะเชิงเทรา ไป จ.ปราจีนบุรี กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ทิศทางจาก จ.ปราจีนบุรี ไป จ.ฉะเชิงเทรา กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรง 1 ช่องจราจร ทางตรง 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 4 ช่องจราจร พร้อมช่องกลับรถบริเวณทางแยก ช่องจราจรบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 3079 กำหนดให้เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 2 ช่องจราจร ขอยกเว้นหมอบ กำหนดให้เลี้ยวซ้ายหรือทางตรงหรือเลี้ยวขวา 1 ช่องจราจร รวม 1 ช่องจราจร การก่อสร้างสะพานทั้ง 5 แห่ง มีกิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค/ปรับพื้นที่ การขุดเจาะและถมคันทาง ซึ่งมีพื้นที่ดำเนินงานอยู่ในบริเวณเขตทางหลวง	(15) หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมการก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	หมายเลข 304 ทั้งนี้ใช้พื้นที่ในการดำเนินงานก่อสร้างมีความกว้างอย่างน้อย 10 เมตร เพื่อให้สามารถนำเครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ เข้า - ออกพื้นที่ได้ โดยการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกมีพื้นที่ในการก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนน จึงทำให้เกิดอุปสรรคต่อการใช้ทางและอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากการลุล้ำผิวทาง โดยมีระยะเวลาการเกิดผลกระทบตลอดช่วงการก่อสร้างของโครงการ ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง 2. การก่อสร้างทางเท้าพร้อมท่อระบายน้ำ - การก่อสร้างทางเท้าพร้อมท่อระบายน้ำตามแนวนอนด้านซ้ายทาง ตั้งแต่ กม. 126+416.000 ถึง กม. 147+425.000 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวอยู่ในเขตทาง การขุดเพื่อวางท่อส่งน้ำจะทำให้พื้นที่ตามแนวนอนมีสภาพเป็นร่องลึกเป็นช่วง ๆ และต้องทำการปิดกั้นพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าวอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการใช้ทางและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อย่างไรก็ตามเมื่อวางท่อระบายน้ำแล้วเสร็จจะมีการปรับผิวจราจรให้คงสภาพเดิมอีกทั้งกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวเฉพาะช่วงที่มีการก่อสร้างทางเท้าและการวางท่อระบายน้ำเท่านั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ ● ผลกระทบจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามแนวเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง - การขนส่งวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรกลเข้าสู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ใช้ทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งจะทำให้การจราจรบนเส้นทางโครงการเพิ่มขึ้น ดังนี้ - ปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ อาทิ รถบรรทุกดินรถบรรทุกน้ำ รถบรรทุกคอนกรีต และรถผสมคอนกรีต เป็นต้น จำนวน 10 คัน ($10 \times 2.5 = 25$ PCU/วัน)		



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- ปริมาณรถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) เพื่อขนส่งคนงานก่อสร้างไปบริเวณก่อสร้างในตำแหน่งต่างๆ และรถยนต์นั่งของผู้ควบคุมงาน และวิศวกร จำนวน 200 คน 20 คัน ($20 \times 1.5 = 30$ PCU/วัน) ดังนั้น ในระยะก่อสร้างคาดว่าจะมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เท่ากับ 55 PCU/วัน ซึ่งเพิ่มขึ้นน้อยมาก จึงสรุปได้ว่าปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างจะทำให้สภาพความคล่องตัวของจราจรไม่แตกต่างจากสภาพปัจจุบัน และเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ จึงคาดว่าปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบต่อในระดัต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อภารกิจขวางและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ - การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของโครงการ คือ เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกการเข้า - ออกของพื้นที่โครงการ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้ทางทั้งในระดับชุมชน อำเภอ และจังหวัดดีขึ้น ซึ่งเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> (1) กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรอำเภอกบินทร์บุรี สถานีตำรวจภูธรอำเภอสรีมหาโพธิ สถานีตำรวจภูธรอำเภอนมสารคาม สถานีตำรวจภูธรอำเภอเขาหินซ้อน และสถานีตำรวจภูธรอำเภอสรีมโหสถ ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบโครงการในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักกิโลเมตร ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆและระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดียู่เสมอ (3) ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง หรือลาดคันทาง กรมทางหลวงต้องติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้เป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในการก่อสร้าง งานบูรณะ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		งานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง ก่อนถึงบริเวณที่มีการก่อสร้างซ่อมแซม (4) จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง (5) จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันตกลงบนพื้นถนน	
2) สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/บ้านพักคนงาน (Camp Site) งานเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ การก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) งานดำเนินการอยู่ภายในพื้นที่หน่วยก่อสร้าง และงานการก่อสร้างถนนชั่วคราว สำหรับงานก่อสร้าง (Access Road) /ทางเบี่ยงชั่วคราว และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง ดำเนินการอยู่บนถนนทางหลวงเดิม ไม่มีกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบการพัฒนาโครงการ การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน ระยะก่อสร้าง - การดำเนินกิจกรรมในระยะก่อสร้างผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เสาไฟฟ้า ท่อประปา โทรศัพท์ คือ งานการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างในเขตทาง อาจส่งผลกระทบต่อสาธารณูปโภคที่ตั้งอยู่บริเวณเขตทาง เช่น ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น อาจทำให้ไฟฟ้าดับ น้ำประปาไม่ไหล โทรศัพท์ใช้ไม่ได้ ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นเกิดความเดือดร้อนในการใช้สาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะบางส่วนของแนวเขต	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค (1) จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน ก่อนทำการรื้อย้าย ซึ่งกำหนดโดยหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค พร้อมทั้งติดตั้งป้ายประกาศไว้ที่บริเวณก่อสร้าง (2) ระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภค ควรดำเนินการระหว่างช่วงเวลา 00.00 - 04.00 น. เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนหรือดำเนินการในช่วงวันหยุดราชการ ทั้งนี้ต้องมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น แผ่นพับป้ายประกาศในพื้นที่ทำการรื้อย้ายเพื่อให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน (3) ระยะเวลาในการตัดต่อสายไฟเข้าสู่ตำแหน่งใหม่ ควรดำเนินการในช่วงเวลา 9.00 น. ถึง 15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณการใช้ไฟน้อยที่สุดในแต่ละวัน เพื่อรบกวนการใช้ไฟฟ้าของชุมชนให้น้อยที่สุด (4) หากสาธารณูปโภคได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้าง ให้เร่งดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขโดยด่วน โดยทำการประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบสาธารณูปโภคแต่ละประเภท	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ทางโครงการเท่านั้น ทั้งนี้การดำเนินการกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเท่าที่จำเป็นเท่านั้น หากไม่มีการประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการให้ประชาชนทราบก่อนล่วงหน้า จะทำให้ผู้ได้รับผลกระทบไม่ได้เตรียมความพร้อมล่วงหน้าไว้ อาจได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคดังกล่าวได้ ขอบเขตของการเกิดผลกระทบเพียงแค่วัสดุในพื้นที่ที่ดำเนินการเท่านั้น และผลกระทบที่เกิดขึ้นเพียงแค่วัสดุชั่วคราว หลังจากการดำเนินการกิจกรรมเสร็จสิ้นประชาชนในพื้นที่สามารถใช้ประโยชน์จากสาธารณูปโภคได้ดังเดิม ดังนั้นจึงมีผลกระทบระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน การคมนาคมบนถนนทางหลวงของโครงการ ไม่มีกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเพิ่มเติม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
3) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) การดำเนินการกิจกรรมดังกล่าวคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ เนื่องจากไม่มีกิจกรรมใดดำเนินอยู่ใกล้ลำน้ำ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ให้ตรวจสอบและทบทวนความเหมาะสมระบบระบายน้ำ อาคารระบายน้ำทั้งหมดก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ (2) วางแผนการวางระบบระบายน้ำของโครงการให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้งเพื่อป้องกันการชะล้างดินและเศษวัสดุก่อสร้างลงทางระบายน้ำซึ่งจะส่งผลให้เกิดขบวนการไหลของน้ำ (3) จัดให้มีคนงานตรวจตราและเก็บวัสดุต่างๆ จากการก่อสร้างออกจากทางระบายน้ำเป็นประจำเพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ (4) ห้ามกองเศษวัสดุจากการรื้อย้าย เศษหิน หิน และวัสดุก่อสร้างที่เหลือใช้ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องขนย้ายออกไปจากพื้นที่ทันที เพื่อป้องกันการชะล้างลงท่อ/แหล่งน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ ได้แก่ งานก่อสร้างระบบระบายน้ำและงานขยายถนน เนื่องจากการก่อสร้างอาจมีเศษดินจากการขุดดินเพื่อก่อสร้าง ทำให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับลำน้ำที่เป็นคลองธรรมชาติ ได้แก่ คลองรัง และคลองหนองคล้า ดังนั้นจึงมีผลกระทบในระดับปานกลาง - กิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบในระดับที่รองลงมา ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ ประกอบด้วยการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง งานแผ้วถางและปรับพื้นที่ งานก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางลัด/ทางเบี่ยงจราจรชั่วคราว งานดิน งานผิวทางและชั้นทาง การดำเนินกิจกรรมต่างๆ อาจมีเศษดิน เศษหิน หรือวัสดุก่อสร้างชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านได้ หากดำเนินการในช่วงฤดูฝน ซึ่งเป็นสาเหตุให้แหล่งน้ำตื้นเขิน อาจส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ อย่างไรก็ตามผลกระทบที่เกิดขึ้นเฉพาะบริเวณลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านเท่านั้น ไม่ได้เกิดขึ้นโดยตรงกับลำน้ำ ดังนั้น จึงมีผลกระทบระดับต่ำ	(5) ห้ามมิให้มีการทิ้ง/ปล่อยเศษวัสดุที่ติดค้างมากับรถบรรทุกลงบนถนน/ทางระบายน้ำ (6) อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง และโครงการฯ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรีบนำออกจากพื้นที่ทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบ เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการกีดขวางการไหลของน้ำ (7) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กรองโดยเฉพาะและต้องปิด/ปกคลุม เพื่อป้องกันการชะล้างลงท่อหรือแหล่งน้ำ (8) การก่อสร้างในฤดูฝนต้องระมัดระวังการเกิดน้ำท่วมขังในคันไถด้านหนึ่งของถนน หากพบการท่วมขังเกิดขึ้นต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อไม่ให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน (9) หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำให้ทำการขุดลอกทันที (10) จัดให้มีเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการควบคุมการระบายน้ำในช่วงที่มีฝนตก (11) หากจำเป็นต้องมีการปิดกั้นลำน้ำ ต้องจัดทำทาง/ช่องระบายน้ำชั่วคราวเพื่อให้สามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ตามปกติ (12) ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องทำการตรวจสอบท่อระบายน้ำต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวเส้นทาง ซึ่งอาจได้รับความเสียหายและอาจได้รับผลกระทบจากการตกทับถมของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง และทำการซ่อมแซมขุดลอกในบริเวณที่พบการตกทับถมของตะกอนดิน/เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้สะดวก	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน และการคมนาคมบนทางหลวงของโครงการ ดำเนินการอยู่บนผิว	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (1) ดูแลบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำทั้งหมดให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง “คู่มือการบำรุงรักษาทางหลวงเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัวของเชิงลาด ของสำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง”	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จราจรโครงการ จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ หรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ ทั้งนี้ในการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้พิจารณาออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดของกรมทางหลวง โดยพิจารณาออกแบบขนาดช่องเปิดและรูปแบบของอาคารระบายน้ำให้เหมาะสม เพียงพอกับปริมาณน้ำหลากที่ไหลผ่านทั้งในตามแนวขวางและแนวขนานของพื้นที่โครงการ ซึ่งรูปแบบโครงสร้างอาคารระบายน้ำได้พิจารณาทั้งในรูปแบบของสะพานคอนกรีตท่อกลมคอนกรีต และรางระบายน้ำคอนกรีต รวมถึงระบบระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ ในพื้นที่ที่เป็นลักษณะพื้นที่ลุ่มต่ำได้ออกแบบติดตั้งระบบสูบน้ำเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ และได้พิจารณาออกแบบขนาดช่องเปิดให้เหมาะสม ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ ในการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการจึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	(2) บำรุงรักษาตลอดถนน โดยการบำรุงรักษาคอนกรีตที่แตกร้าวและวัสดุป้องกันการกัดเซาะ (3) ดูแลรักษาความสะอาด ตรวจสอบและกำจัดวัชพืชบริเวณตลอดถนน กำจัดขยะและกิ่งไม้ซึ่งเข้าไปอุดตันหรือกีดขวางการระบายน้ำบริเวณปากท่อและในท่อลอด และการขุดลอกตะกอนบริเวณท่อลอดถนนจนถึงแนวสิ้นสุดเขตทางที่สามารถทำได้ (4) บำรุงรักษากระบบระบายน้ำข้างถนนซึ่งอยู่ในเขตทาง เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น โดยการดูแลรักษาความสะอาด กำจัดวัชพืช กำจัดขยะซึ่งกีดขวางการระบายน้ำและขุดลอกตะกอนบริเวณทางระบายน้ำ	
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
1) เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/ บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) กิจกรรมดังกล่าวเป็นการดำเนิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการก่อสร้าง 30 วัน โดยชี้แจงถึงเหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงานก่อสร้าง รวมทั้งช่องทางในการติดต่อหรือแจ้งเรื่องราวร้องเรียน โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ประเภทแผ่นพับตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมที่มีการใช้แรงงานในพื้นที่ แต่คาดว่าจะไม่มีส่วนที่ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนลดน้อยลง ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ ● ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/ บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) กิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่มีการใช้แรงงานของคนในพื้นที่ รายได้จากค่าจ้างส่วนหนึ่งจะช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในชุมชน และทำให้มีการใช้จ่ายใช้สอยของคนงานโครงการในชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ คนในชุมชนจึงมีรายได้เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ ระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อการสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง กิจกรรมดังกล่าวจะทำให้การเดินทางไป - มาหาสู่กันค่อนข้างลำบาก เนื่องจากอาจมีสิ่งกีดขวางเกิดขึ้นในพื้นที่ และอาจส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนลดลงได้ อย่างไรก็ตามระยะเวลาการเกิดกิจกรรมค่อนข้างสั้น จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณโครงการเท่านั้น ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานแผ้วถางและปรับพื้นที่ งานดินและงานผิวทางและชั้นทาง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนบ้าง เพราะทำให้การเดินทางไป - มาหาสู่กันค่อนข้าง	(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 30 วัน โดยติดตั้ง 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 304 (กม.126+416) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (กม.147+425) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางให้รับทราบ (3) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างและจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 1 แห่ง ตั้งไว้ที่แขวงทางหลวงปราจีนบุรี เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อนายช่างควบคุมการก่อสร้างและผู้รับเหมาก่อสร้าง ติดตั้งไว้ในบริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน เพื่อรับทราบข้อมูลปัญหาหรือความคิดเห็น (4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบปฏิบัติในการอาศัยอยู่ร่วมกันภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อควบคุมความประพฤติของคนงาน/เจ้าหน้าที่ ไม่ให้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากมีกรณีฝ่าฝืนต้องมีบทลงโทษ เช่น ตักเตือน บันทึกความผิดเป็นลายลักษณ์อักษร พักงาน และไล่ออก เป็นต้น (5) ห้ามมิให้ผู้รับเหมาก่อสร้างวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางสัญจรหรือบริเวณทางเข้า-ออก ของที่พักอาศัยและบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน (6) กรณีมีการร้องเรียนจากประชาชนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน (7) ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลด	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ลำบาก แต่กิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นในระยะเวลาค่อนข้างสั้น และไม่ต่อเนื่อง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว และงานก่อสร้างระบบระบายน้ำตามแนวนอนโครงการด้านซ้ายทางและขวาทาง ตั้งแต่ กม. 126+416 ถึง กม. 147+425 พื้นที่ดำเนินการจะอยู่บริเวณเขตทางเท้าเป็นส่วนใหญ่ การกีดขวางของกิจกรรมจากท่อระบายน้ำที่วางบนถนนพื้นที่โครงการและเครื่องจักรเพื่อทำการขุดร่องระบายน้ำ อาจจะทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของชุมชนในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการค่อนข้างลำบาก โดยเฉพาะชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้ระบบระบายน้ำของโครงการ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นในระยะเวลาค่อนข้างสั้นและไม่ต่อเนื่อง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางลัด/ทางเบี่ยงจราจรชั่วคราว เป็นการจัดการทางเบี่ยงบนพื้นที่ผิวจราจรเดิม โดยดำเนินการก่อสร้างสะพานที่ละฝั่ง จึงเบี่ยงการจราจรไปอีกฝั่งของถนนบนทางหลวงหมายเลข 304 แม้ว่ากิจกรรมในช่วงการก่อสร้างทางเบี่ยงจะใช้ระยะเวลาสั้น แต่ผลกระทบจากการเบี่ยงการจราจรเพื่อก่อสร้างถนนโครงการและสะพานข้ามแยกต่างระดับมีระยะยาวจนกระทั่งก่อสร้างถนนและสะพานข้ามทางแยกต่างระดับจนแล้วเสร็จ จึงจะสามารถเปิดให้สัญจรได้เป็นปกติ การเดินทางไป-มาหาสู่กันของชุมชนในระยะ 500 เมตร จึงค่อนข้างลำบาก แต่คนในชุมชนเคยชินกับความสับสนที่มีถนนทางหลวงแบ่งแยกชุมชนอยู่แล้ว อีกทั้งโครงการ	ปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ (8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องพิจารณาจ้างแรงงานคนในท้องถิ่นที่มีความรู้ความสามารถเป็นคนงาน โดยให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก และพยายามจ้างให้ได้เป็นจำนวนมากที่สุด	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จัดเตรียมจุดกลับรถให้เหมาะสมด้วย ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย ส่งผลกระทบให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรบนถนนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากทำให้เกิดการเดินทางไปยังชุมชนอีกฟากถนนได้ลำบากมากขึ้น เพราะความกังวลเรื่องอุบัติเหตุซึ่งส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ได้ระยะเวลาก่อเกิดกิจกรรมค่อนข้างนาน แต่จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณโครงการเท่านั้น อีกทั้งชุมชนเคยชินกับความสัมพันธ์ที่มีถนนทางหลวงแบ่งแยกชุมชนอยู่แล้ว ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การก่อสร้างเสาเข็มฐานรากและตอม่อสะพานยกระดับและงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนและราวสะพานยกระดับ เป็นโครงสร้างที่กีดขวางการเดินทางข้ามไปยังอีกฝั่งถนนของทางหลวงหมายเลข 304 กิจกรรมดังกล่าวมีระยะเวลานาน แต่จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณโครงการเท่านั้น อีกทั้งชุมชนเคยชินกับความสัมพันธ์ที่มีถนนทางหลวงแบ่งแยกชุมชนอยู่แล้ว ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ● ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางงานแผ้วถางและปรับพื้นที่ งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย และการจัดระบบสาธารณูปโภค สุขาภิบาลและความปลอดภัย อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกด้านเศรษฐกิจในชุมชน เกิดจากการจ้างแรงงานในท้องถิ่น โดยเฉพาะลักษณะงานที่ใช้แรงงานทั่วไป ซึ่งโดยลักษณะงานที่กล่าวมาข้างต้น จำเป็นต้องใช้แรงงานที่อาจจะ		



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สามารถจ้างได้จากคนในพื้นที่ อีกทั้งรายได้จากค่าจ้างส่วนหนึ่งจะช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในชุมชน เพราะทำให้มีการจับจ่ายใช้สอยของคนงานโครงการในชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการด้วย ทำให้คนในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นผลกระทบโดยอ้อมจากโครงการ เป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะเวลาก่อสร้าง จึงมีผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ - ลักษณะของงานที่กีดขวางการเดินทางไปยังร้านค้า/สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ เช่น การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดิน งานผิวทางและชั้นทาง งานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ และงานก่อสร้างระบบระบายน้ำ กิจกรรมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อ การเข้าถึงของลูกค้าที่จะเข้าไปยังร้านค้า/สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ริมถนนทางหลวงได้ โดยที่บางช่วงเวลา กิจกรรมโครงการจำเป็นต้องก่อสร้างบริเวณด้านหน้าหรือ ถนนทางเข้าร้านค้า/สถานประกอบการ อีกทั้งลูกค้าชาจรที่ เห็นว่ามีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณร้านค้า/สถานประกอบการอาจจะหลีกเลี่ยงการเดินทางผ่านจนทำให้ร้านค้า/สถานประกอบการขาดรายได้จากลูกค้าชาจรได้ ซึ่งเป็นผลกระทบตลอดระยะเวลาก่อสร้างกิจกรรมดังกล่าว แต่เกิดผลกระทบในพื้นที่จำกัดเฉพาะร้านค้า/สถานประกอบการที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการ ใกล้กับพื้นที่โครงการเท่านั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง - กิจกรรมการก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางลัดลอง/ทางเบี่ยงจราจรชั่วคราว เป็นการจัดการทางเบี่ยงบนพื้นที่ผิวจราจรเดิม โดยดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการและสะพานข้าม		



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ทางแยกที่ละฝั่ง จึงจำเป็นต้องเบี่ยงการจราจรไปอีกฝั่งของถนนทางหลวงหมายเลข 304 ระยะเวลาในการก่อสร้างทางเบี่ยงไม่นานนัก แต่ผลกระทบค่อนข้างนานจนก่อสร้างสะพานทางแยกต่างระดับแล้วเสร็จ จึงจะสามารถเปิดให้ใช้ถนนได้ตามปกติ ในช่วงเวลาดังกล่าวสถานประกอบการที่อยู่ริมถนนทางหลวงหมายเลข 304 และบริเวณทางแยกที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ในช่วงที่ต้องปิดกั้นถนนเพื่อเบี่ยงการจราจรอาจจะขาดลูกค้าทั้งลูกค้าประจำและลูกค้าขาจรได้ และเป็นผลกระทบตลอดระยะเวลาก่อสร้างกิจกรรมดังกล่าวมีผลกระทบในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ● ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - กิจกรรมงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน กิจกรรมดังกล่าวเป็นการบำรุง รักษาทางหลวงอยู่เป็นประจำ จะไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ ● ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน - กิจกรรมการคมนาคมบนทางหลวง เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้มีการใช้เส้นทางแล้ว คาดว่าจะมีผลกระทบทางบวกด้านเศรษฐกิจของประชาชนในรูปของการประหยัดเวลาและค่าเชื้อเพลิงในการเดินทาง เมื่อการก่อสร้างของโครงการแล้วเสร็จ คาดว่าจะช่วยให้ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416.000 ถึง กม. 147+425.000 มีความคล่องตัว	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (1) ในกรณีมีเรื่องร้องเรียน หรือตรวจสอบพบว่าประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ ให้กรมทางหลวงดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	มากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อทางบกในด้านการประหยัดเวลา และค่าเชื้อเพลิงในการเดินทาง ประกอบกับทำให้เกิดการเจริญเติบโตของธุรกิจ การค้าและการบริการที่อยู่ในชุมชน รวมทั้งผลผลิตต่าง ๆ ของชุมชนด้วย ซึ่งเป็นผลกระทบทางบกในระยะยาว ขอบเขตของพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์จะกระจายไปสู่ชุมชนต่าง ๆ ทั้งในพื้นที่ศึกษาและชุมชนใกล้เคียง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางบกในระดับปานกลาง		
2) การสาธารณสุข	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ปัญหาสุขภาพอนามัย กิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุข สุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง คือ งานปรับพื้นที่ งานดิน/หิน การก่อสร้างคันทาง งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานโครงสร้างสะพาน/ทางยกระดับ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เกิดสารมลพิษทางอากาศจากท่อไอเสียรถบรรทุก และเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และเสียงดังรบกวนจากการขุดเจาะฐานรากไปสู่ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมลพิษดังกล่าวเป็นสาเหตุของปัญหาสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะโรคทางเดินหายใจ ระบบการได้ยินของประชาชนในชุมชนที่อยู่อาศัยใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งโรคระบาดจากคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตามเป็นเพียงระยะเวลาค่อนข้างสั้นและไม่ได้เกิดขึ้นถาวร ผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญเท่านั้น ประกอบกับพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ค่อนข้างเปิดโล่ง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันโรคติดต่อตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ.2558 - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องให้ความสนใจในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณ สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน เพื่อรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันที - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้ประสานงานและสนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ปราจีนบุรี โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปรีอวใหญ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเขาหินซ้อน เป็นต้น - แจ้งพนักงานและคนงานทุกคนในเรื่องการรักษาความสะอาด และให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและรณรงค์เรื่องการรักษาความสะอาดในบริเวณบ้านพักคนงาน - จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ฝุ่นละอองและมลพิษสามารถฟุ้งกระจายไปในอากาศ ซึ่งลดความเข้มข้นได้ อีกทั้งขอบเขตของผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่กำหนดเฉพาะบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างเท่านั้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ● ขีดความสามารถในการบริการด้านสาธารณสุข - กิจกรรมในระยะก่อสร้างทุกกิจกรรม ที่ดำเนินการจากเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการ จำนวน 200 คน เข้ามาเกี่ยวข้อง โดยบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการการรักษาพยาบาลในระบบประกันสังคมที่สามารถเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลในเขตเมืองได้โดยไม่เพิ่มภาระในการให้บริการของประชาชนในพื้นที่ แต่ทั้งนี้จำนวนผู้ป่วยที่อาจเพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของการรองรับผู้ป่วยได้ ซึ่งพบว่า สถานบริการสาธารณสุขที่มีขอบเขตการให้บริการอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการจำนวน 5 แห่ง คือ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง, โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ปราจีนบุรี, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเขาหินซ้อน และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปรีอวายุใหญ่ มีระยะห่าง 69, 89, 141, 150 และ 302 เมตรตามลำดับ ซึ่งมีการให้บริการด้านสาธารณสุขต่างๆ เช่น ด้านการรักษาพยาบาล งานควบคุมป้องกันโรค งานส่งเสริมสุขภาพ และฟื้นฟูสภาพจากการเจ็บป่วย ทั้งนี้พบว่า มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอสามารถรองรับผู้ป่วยได้ จึงไม่มีผลกระทบ	(7) ในกรณีที่จัดให้มีบ้านพักคนงานชั่วคราวจะต้องทำการจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ ประกาศกระทรวงสาธารณสุขที่ 7/2538 กำหนดจำนวนคนงานต่อพื้นที่อาคารที่พักของคนงานก่อสร้าง เป็นต้น (8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ. 2548	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - เมื่อมีการดำเนินโครงการ ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่าย ซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ด้านสาธารณสุข เกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ และเสี่ยงจากการจราจรบนท้องถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ - สำหรับกิจกรรมงานบำรุงรักษาปกติและตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรเป็นช่วงเวลาสั้นๆ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดปัญหาด้านสาธารณสุข เมื่อพิจารณาในภาพรวมผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการ และบำรุงรักษามีน้อยมาก ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ		
3) อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินงานจะมีกิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่เขตทางหรือพื้นที่ดำเนินการในเขตก่อสร้างออก การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง มีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างหรือการปฏิบัติงานได้ โดยเฉพาะลักษณะงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ของมีคม อุปกรณ์ไฟฟ้า งานติดตั้งเชื่อม อาจทำให้เศษหินกระเด็นเข้าตาหรือกระแทกร่างกายทำให้เกิดการบาดเจ็บได้ การใช้อุปกรณ์ตัดเหล็ก/เชื่อมเหล็ก จะทำให้เกิดแสงจ้า ทำให้ตาพล่ามัวหรือปวดตาการใช้เลื่อยยนต์หรืออุปกรณ์มีคมในการตัดฟันต้นไม้/วัชพืชคลุมดินเพื่อเปิดพื้นที่ หรือการใช้เครื่องจักรกลหนักต่างๆ ในงานปรับพื้นที่ก่อสร้างและงานเจาะ/เคลื่อนย้ายหินบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อาจทำให้เศษดิน/หินกระเด็นโดนร่างกายทำให้ได้รับบาดเจ็บสภาวะแวดล้อมในการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น การทำงานกลางแจ้งในแดดร้อนจัด อาจทำให้เจ็บป่วยได้ ทั้งนี้หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่างๆ การควบคุมและกำกับ (2) ดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 (3) กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุ กระเด็นตกลงและพังทลายและจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ. 2564 (4) จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแล บำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่าง ๆ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	รับผิดชอบหรืออุปกรณ์เครื่องจักรมีสภาพชำรุดไม่พร้อมใช้งาน จะเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บตั้งแต่ระดับน้อยไปจนถึงการสูญเสียอวัยวะ หรืออาจรุนแรงจนถึงการเสียชีวิต กรณีที่ไม่มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่ถูกหลักวิชาการ บุคลากรผู้ให้การปฐมพยาบาลขาดความรู้ ความชำนาญ และอุปกรณ์ไม่มีความพร้อมในการดูแลคนเจ็บก่อนนำส่งโรงพยาบาล จะทำให้ระดับความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยมีขอบเขตอยู่ในพื้นที่เขตทางและทางแยกต่างระดับ พื้นที่กิจกรรมของโครงการ และชุมชนใกล้เคียง และมีระยะเวลาการเกิดผลกระทบตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ดังนั้นจึงพิจารณาให้มีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องทำการซ่อมแซมทันที หากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา (5) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงาน/คนงานสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากากปิดหน้า ป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) ฯลฯ รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่างๆ เช่น ถังดับเพลิง ชนิด A, B และ C ฯลฯ อย่างเพียงพอและจัดให้มีกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้ (6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณ สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน เพื่อรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันที (7) เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่างซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแฉกไว้ เพื่อให้ทราบว่าเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างซ่อมแซม ห้ามนำไปใช้งาน (8) จัดให้มีมาตรการแผนฉุกเฉินในช่วงก่อสร้าง ได้แก่ แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นต้น โดยแผนต้องประกอบด้วย แผนการป้องกัน แผนการตอบสนอง และแผนฟื้นฟูเป็นอย่างน้อย ซึ่งรวมถึงการอบรม การตรวจสอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และการตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการตามแผนฉุกเฉิน โดยจัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนฉุกเฉินอย่างน้อยทุก 6 เดือน (9) จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การบำรุงรักษาตามแนวเส้นทาง ทั้งการบำรุงรักษาตามปกติ การบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และการบำรุงรักษาพิเศษ การบูรณะและซ่อมแซมบำรุงฉุกเฉิน หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในการที่รับผิดชอบ ไม่ทราบกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บตั้งแต่ระดับเล็กน้อยจนถึงการเสียชีวิตได้ แต่เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมไม่แตกต่างจากการดำเนินโครงการในปัจจุบัน เป็นกิจกรรมการดำเนินงานปกติของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ซึ่งมีประสบการณ์ในการดำเนินการบำรุงรักษามาแล้วในหลายเส้นทาง การดำเนินงานในแต่ละครั้งไม่ได้ใช้ระยะเวลานาน จึงพิจารณาให้มีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
4) อุบัติเหตุและความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/ บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) กิจกรรมดังกล่าวจะดำเนินการในพื้นที่ราบและเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณจำกัด/เฉพาะในพื้นที่ก่อสร้าง ประกอบกับกิจกรรมนั้นเกิดขึ้นในระยะเวลาอันสั้น ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านการเกิดอุบัติเหตุมีน้อยมาก ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ ระยะก่อสร้าง - การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เป็นกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวอาจมีบางส่วนล้ำเข้ามาในบริเวณผิวจราจร เมื่อมีการสัญจรผ่าน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ให้เป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมจราจรในการก่อสร้าง งานบูรณะ งานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจนและใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตราย โดยการกำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้องดำเนินการดังนี้ - ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น - ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	พื้นที่ดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แต่คาดว่าผลกระทบจะเกิดขึ้นบางพื้นที่ของแนวเขตทางเท่านั้น ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางลัด/ทางเบี่ยงจราจรชั่วคราว การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดิน งานโครงสร้างสะพาน/ทางยกระดับ งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างสัญญาณไฟจราจร ระบบไฟฟ้าและระบบแสงสว่าง เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวอาจมีบางส่วนล้ำเข้ามาในบริเวณผิวจราจร เมื่อมีการสัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับพื้นที่โครงการมีจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 4 แห่ง คือ ทางแยกทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ที่ กม. 131+750, ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3078 หรือแยกระเบาะไผ่ ที่ กม.137+300, ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3281 หรือแยกคลองรัง ที่ กม.141+925 และทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 ที่ กม.143+600 ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง - งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย เป็นกิจกรรมการขนส่งที่จะใช้เส้นทางร่วมกับประชาชนในงานการขนย้ายบนทางหลวงหมายเลข 304 บริเวณช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับบริเวณพื้นที่โครงการมีจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงดังกล่าว ซึ่งกิจกรรมการขนส่งเกิดขึ้นตลอดช่วงการก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	- ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างข้างหน้า และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด - แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต และหลอดไฟ ซึ่งติดตั้งตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง - ที่ระยะ 100 เมตร หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างแล้ว (2) ในระหว่างก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและกำหนดไม่ให้มีการกองวัสดุ/อุปกรณ์ เครื่องจักรต่างๆ กีดขวางการสัญจรหรือข้างทาง (3) จัดให้มีอุปกรณ์ในบริเวณจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น แผงกันกรวย เครื่องหมายจราจร ป้ายเตือน ไฟกระพริบ เพื่อใช้ปิดกั้น เตือนผู้ใช้รถใช้ถนนก่อนถึงพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางบริเวณจุดตัดถนนต่างๆในระยะ 1 กิโลเมตรให้เด่นชัด (4) ควรดำเนินกิจกรรมเฉพาะช่วงเวลา 07.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างต้องมีวิศวกรโครงการกำกับดูแลควบคุมงาน (5) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชน (6) กิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังและฝุ่นละออง ควรจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากและผ้าปิดจมูก เป็นต้น ให้เพียงพอต่อคนงาน (7) หลีกเลี่ยงการขนส่ง เครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงเวลาเร่งด่วน (8) กำกับดูแลให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างอย่างระมัดระวังไม่ให้มีเศษวัสดุตกหล่นบนผิวจราจร	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	งานจัดการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เป็นงานที่ช่วยในการส่งเสริมด้านความปลอดภัย ป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการสัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้สัญจรโดยลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นน้อยลงได้ค่อนข้างมาก ดังนั้น จึงมีกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	(9) จัดให้มีไฟแสงสว่าง สัญญาณเตือน ป้ายเตือน และตั้งแผงกั้นแนวเขตในบริเวณก่อนเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างและในเขตพื้นที่ก่อสร้างให้เพื่อความปลอดภัยของประชาชนที่สัญจรไป-มา (10) ติดป้ายสัญญาณ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในกรณีที่มีการกองวัสดุไวบนไหล่หรือทำการใดๆ บนผิวจราจรของถนนที่ใช้ทางอยู่ในปัจจุบัน เพื่อลดอันตรายของผู้ใช้ทางและเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะและคนเดินถนน	
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา การคมนาคมบนทางหลวง สำหรับผลกระทบด้านอุบัติเหตุในระยะดำเนินงาน บริเวณทางแยกต่างระดับของโครงการจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในปัจจุบันได้ เนื่องจากบริเวณทางแยกที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 4 แห่ง รูปแบบโครงการจะเป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 304 พร้อมจัดการจราจรใต้สะพานเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร ส่งผลให้การคมนาคมสะดวกยิ่งขึ้นและเพิ่มความปลอดภัยในการคมนาคมด้วย ประกอบกับสะพานได้มาตรฐานความปลอดภัย เป็นผลกระทบทางบวกที่มีระยะเวลาในการเกิดผลกระทบต่อเนื่องยาวนาน และเกิดขึ้นอย่างถาวร ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (1) จัดให้มีป้ายและสัญญาณเตือนก่อนเข้าสู่เขตพื้นที่ซ่อมบำรุงผิวทางไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร เพื่อควบคุมการจราจรในตำแหน่งที่เหมาะสมและตามมาตรฐานของกรมทางหลวง (2) จัดให้มีป้ายเตือน สัญญาณเตือน และติดแผงกั้นแนวเขตในบริเวณพื้นที่ซ่อมบำรุงให้ชัดเจน และทำการซ่อมบำรุงเฉพาะภายในขอบเขตที่กำหนดไว้เท่านั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางสัญจร (3) การดำเนินการบำรุงรักษาตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะทำให้ทางหลวงโครงการอยู่ในสภาพใช้งานได้ดีเสมอ ซึ่งส่งผลในด้านการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางได้ด้วย	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -
5) สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในชุมชน เนื่องจากกิจกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดเตรียมถังรองรั่วในบริเวณอาคารสำนักงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ง่ายและสะดวกต่อการเข้าเก็บขนไปกำจัด (2) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลหรือเทศบาลในพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานโครงการ ที่มีศักยภาพในการจัดเก็บ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -

ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดังกล่าวไม่ทำให้เกิดขยะมูลฝอย ของเสียและน้ำเสีย ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ ระยะก่อสร้าง - การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง และ งานแผ้วถางและปรับพื้นที่ เนื่องจากทำให้เกิดขยะประเภท เศษขยะปูนซีเมนต์ เศษเหล็ก และเศษกิ่งไม้ เป็นต้น ซึ่ง ปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการมีการจัดการขยะค่อนข้างดี แต่ ยังมีปัญหาขยะสะสมตกค้างบ้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ - กิจกรรมงานจัดการมูลฝอย/น้ำเสีย บริเวณสำนักงาน ควบคุมงาน/บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย ของคนงานก่อสร้างของโครงการ คาดว่าจะก่อให้เกิดน้ำเสีย จากห้องน้ำ - ห้องส้วมของอาคารสำนักงานควบคุมการ ก่อสร้างโครงการ และขยะจากคนงานทั้งหมดจำนวน 200 คน ดังนี้ 1. น้ำเสียที่เกิดจากการใช้น้ำของเจ้าหน้าที่และคนงาน ก่อสร้าง (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม, 2560) กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง จะก่อให้เกิดน้ำเสีย โดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับ ร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้ - ความต้องการใช้น้ำ = 200 ลิตร/คน/วัน - ความต้องการใช้น้ำ 200 ลิตร x 200 คน = 40,000 ลิตร/วัน หรือ = 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน - ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น = $(40 \times 80) / 100 = 32$ ลบ.ม./วัน - ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ประมาณ 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน	และกำจัดขยะ ในการเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจาก โครงการ (3) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรณรงค์ให้คนงานและเจ้าหน้าที่สำนักงาน โครงการคัดแยกประเภทขยะก่อนนำไปทิ้งยังถังรองรับขยะ เพื่อความ สะดวกในการจัดเก็บของหน่วยงานท้องถิ่น (4) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องจัดการกับเศษวัสดุก่อสร้างโครงการที่สามารถ หมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ได้ ให้นำกลับมาใช้ใหม่ในการก่อสร้างโครงการ หรือจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อของเก่าเพื่อนำไปรีไซเคิลต่อไป (5) ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพัก คนงานหรือในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด (6) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงาน ชั่วคราว และบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อห้องน้ำ 1 ห้อง (7) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบถังเกรอะ-กรองไร้อากาศที่มีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับน้ำเสียจาก ห้องน้ำ-ห้องส้วม จากพื้นที่หน่วยก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ของโครงการ (8) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประสานงานองค์การบริหารส่วนตำบลหรือ เทศบาลในพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานโครงการ ให้เข้ามาดูสิ่งปฏิกูลจากถัง เกรอะ-กรองไร้อากาศที่รองรับน้ำเสียจากพื้นที่หน่วยก่อสร้างและ บ้านพักคนงานก่อสร้างของโครงการ (9) ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประสานงานองค์การบริหารส่วนตำบลหรือ เทศบาลในพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานโครงการ เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการ ก่อสร้างของโครงการให้เข้ามาดูสิ่งปฏิกูลจากถังเกรอะ-กรองไร้อากาศ ที่รองรับน้ำเสียจากพื้นที่หน่วยก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้างของ โครงการออกทั้งหมด ก่อนทำการขุดรื้อถังเกรอะ-กรองไร้อากาศ และ ปรับถมพื้นที่ให้มีระดับใกล้เคียงกับบริเวณโดยรอบ	



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	2. ขยะมูลฝอยจากกิจกรรมของเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง (พัฒนา, 2539) กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุม และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยจากกิจกรรมประจำวันของคนงาน โดยสามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างโดยคิดจากอัตราการเกิดขยะมูลฝอยเท่ากับ 0.80 กก./คน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ - อัตราการเกิดขยะมูลฝอย = 0.80 กก./คน/วัน - อัตราการเกิดขยะมูลฝอยรวม = 0.80 กก. x 200 คน = 160 กก./วัน - ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ประมาณ 160 กก./วัน - ความหนาแน่นของขยะมูลฝอย = 0.30 กก./ลิตร - ความหนาแน่นของขยะมูลฝอย = $\frac{160 \text{ กก./วัน}}{0.30 \text{ กก./ลิตร}}$ = 534 ลิตร/วัน - ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ประมาณ 534 ลิตร/วัน หากไม่มีการจัดการบำบัดน้ำเสียและกำจัดขยะที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม จะส่งผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอยของชุมชนและน้ำเสียชุมชนได้ จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง		
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> - กิจกรรมในระยะดำเนินการ เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างและไม่มีการจ้างแรงงานก่อสร้างเข้ามายังพื้นที่	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดังนั้น ในระยะดำเนินการ ไม่ทำให้ปริมาณขยะมูลฝอยและ น้ำเสียในพื้นที่เพิ่มขึ้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการสุขาภิบาลใน พื้นที่		
6) ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/ บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บ วัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อม เครื่องจักร (Work Shop) เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าว ดำเนินงานในพื้นที่เฉพาะ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ ใช้ในการเดินทาง ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง กิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่ดำเนินการบนถนนปัจจุบัน (ทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม.126+416.000 ถึง กม.147+425.000) อาจมีการกีดขวางการจราจรทำให้ผู้ใช้ ทางต้องชะลอความเร็วในการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ทำให้ ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ ทาง กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพียงระยะเว สั้น ๆ และสามารถหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางในช่วงที่มี การจราจรติดขัดได้ ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางลัด/ทางเบี่ยงจราจร ชั่วคราว และการก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว โดย กิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้อาจมีการรบกวนผิวจราจรบริเวณ โครงการ ทำให้ผู้ใช้ถนนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร ทำ ให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น เกิด ความเครียดในการเดินทาง และผู้ใช้ทางต้องเสียเวลา เดินทางเพิ่มขึ้นจากปัญหาจราจรติดขัด และ/หรือการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชน ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 30 วัน ทั้งแผนงานการ ก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน (2) ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง โดยดำเนินการ รื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิมและก่อสร้างสาธารณูปโภคใหม่ พร้อมกับการ ก่อสร้างขยายช่องจราจรโดยการกั้นแนวเขตก่อสร้างให้มีช่องจราจร สามารถใช้งานได้ 2 ช่องจราจร ไป-กลับ สำหรับทางเข้า-ออก พื้นที่ สองข้างทางที่มีการปิดกั้น Barrier จะได้มีการเว้นทางเข้า-ออก เพื่อให้ ประชาชนและผู้ใช้ทางสามารถสัญจรได้ดังเดิม (3) เมื่อก่อสร้างถนนส่วนขยายแล้วเสร็จ ปรับช่องทางจราจรจากถนนเดิม มาใช้ส่วนขยายแล้วจึงดำเนินการปิดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปรับปรุง โครงสร้างชั้นทางของถนนเดิมตามแบบรายละเอียด (4) ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง หรือลาดคันทาง กรมทางหลวง ต้องติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟชั่วคราว เครื่องหมาย แสดงขอบเขตก่อสร้าง ให้เป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ในการก่อสร้าง งานบูรณะ งานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน กรมทาง หลวง ก่อนถึงบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซ่อมแซม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ใช้ทางที่เป็นประชาชนที่มีที่พักอาศัย หรือที่ทำงานบริเวณพื้นที่โครงการ เนื่องจากเกิดผลกระทบในพื้นที่ที่มีขอบเขตจำกัด เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพียงระยะเวลานั้น ๆ ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ - การก่อสร้างเสาเข็มฐานรากและตอม่อสะพานยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน และราวสะพานยกระดับ เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการบนทางหลวงเดิม คือ ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง แม้จะดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลาง แต่มีระยะเวลาในการเกิดผลกระทบค่อนข้างนาน ขอบเขตของผลกระทบในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง ดังนั้น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง - งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย เป็นกิจกรรมการขนส่งซึ่งจะใช้เส้นทางร่วมกับประชาชนในงานการขนย้าย ทำให้มีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้น โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 304 ช่วง กม. 126+416.000 ถึง กม. 147+425.000 ส่งผลกระทบทำให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยกิจกรรมการขนส่งเกิดขึ้นตลอดช่วงการก่อสร้าง ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษา ตามกำหนด เวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจะดำเนินการบนถนนโครงการ ซึ่งอาจจะต้องปิดช่องจราจร 1 ช่องทาง เพื่อทำการบำรุงรักษา	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (1) ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง หรือลาดคันทาง กรมทางหลวงต้องติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ให้เป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ในการก่อสร้าง งานบูรณะ งานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง ก่อนถึงบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซ่อมแซม	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เส้นทางในรูปแบบต่างๆ แต่มีขอบเขตของผลกระทบจำกัดระยะเวลาในการเกิดผลกระทบค่อนข้างสั้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - การคมนาคมบนทางหลวง คาดว่าผู้ใช้ทางจะมีความสะดวกคล่องตัวในการเดินทางมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณทางแยกทั้ง 3 ทางแยก ซึ่งเป็นบริเวณที่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัดและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย เมื่อมีโครงการจะส่งผลให้การสัญจรมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	(2) จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทางและการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง	
7) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> - กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน (Site Office)/บ้านพักคนงาน (Camp Site) การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง (Stock & Store) และเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งสถานที่จอดรถยนต์ และการก่อสร้างโรงซ่อมเครื่องจักร (Work Shop) คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ เนื่องจากไม่ได้ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ <u>ระยะก่อสร้าง</u> - งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง ซึ่งเมื่อสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อย้ายจะถูกกองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและริมเขตทาง ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม และมีทัศนียภาพที่แตกต่างไปจากเดิม แต่อย่างไรก็ตามการกองวัสดุดังกล่าวเกิดขึ้นบริเวณเขตทางและผลกระทบที่เกิดขึ้นแค่เพียงระยะเวลาชั่วคราว ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ - กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกทำให้สภาพของพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากพื้นที่เปิดโล่งเป็น	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> (1) เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้กรมทางหลวงนำไปทิ้งในพื้นที่ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นกำหนด ไม่ปล่อยทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (2) การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย มีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (3) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะทำความสะอาดและปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง (4) กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมารักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (5) กำหนดให้มีการจัดภูมิทัศน์ในพื้นที่เกาะกลางและพื้นที่ข้างถนนเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและความสวยงามของท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ ด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	พื้นที่เสาทายกระดับ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม บดบังสายตาและช่องมอง ผลกระทบเกิดขึ้นหลาย ๆ ช่วงของการก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง จึงส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ไปจากเดิม แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริเวณทางแยกทั้ง 3 ทางแยกที่มีการก่อสร้างสะพานยกระดับไม่มีทัศนียภาพที่โดดเด่น จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - การคมนาคมบนทางหลวง รูปแบบของโครงการเมื่อแล้วเสร็จอาจจะส่งผลกระทบต่อ การบดบังทัศนียภาพของพื้นที่ได้ แต่อย่างไรก็ตามบริเวณที่มีสะพานยกระดับข้ามทางแยกทั้ง 3 ทางแยก ไม่มีทัศนียภาพที่โดดเด่นดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินโครงการในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้พิจารณาคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การจัดประชุมที่มุ่งประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึง และมีบทบาทในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ตาม “แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) (ปรับปรุงครั้งที่ 4: ตุลาคม 2563) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง” และ “ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566” ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบ

กลุ่มที่ 2 : ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 : ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ

กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ

กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน

กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป

9.2 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนมีรายละเอียดดังนี้ ดังแสดงขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.2.1 แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้ เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถาม ข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ดังนี้

- 1) เว็บไซต์โครงการ (Website) : www.hwy304khaohinon-lattakhian.com
- 2) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) : [304 เขาคันทรง-ลาดตะเคียน](https://www.facebook.com/304khaohinon-lattakhian)
- 3) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) : [304เขาคันทรงตอน1](https://www.line.me/tw/304khaohinon)
- 4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
- 5) การติดบอร์ดประชาสัมพันธ์การประชุม บริเวณสถานที่ราชการ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

9.2.2 แผนการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

การเข้าพื้นที่โครงการในช่วงเตรียมการก่อนที่จะมีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยเข้า พบเพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้นให้รับทราบเกี่ยวกับโครงการรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินการ พร้อมทั้งปรึกษาหารือเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้ง ขอข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เหมาะสม โดยดำเนินการเข้าพบหน่วยงาน ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม ในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ ที่ว่าการอำเภอ กบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ์ องค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ องค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า

9.2.3 แผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ชี้แจงข้อมูลของโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการ เพื่อนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ไปพิจารณาประกอบการศึกษา และวางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับความต้องการ ของท้องถิ่น โดยจัดให้มีการประชุม 5 ครั้ง ดังนี้

1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

นำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของ การศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

นำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่าง ๆ รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ เสนอในการคัดเลือกรูปแบบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือก รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

3) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

นำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป

4) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

นำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการให้มีความเหมาะสม

5) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

นำเสนอผลการศึกษาโครงการทั้งทางด้านวิศวกรรม การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง การศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาในทุก ๆ ด้านของโครงการให้มีความถูกต้องเหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด

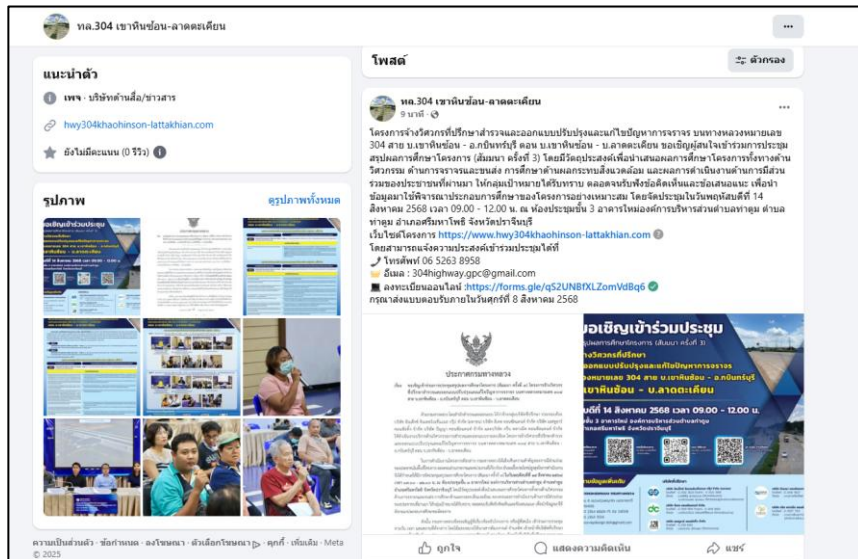
9.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

9.3.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

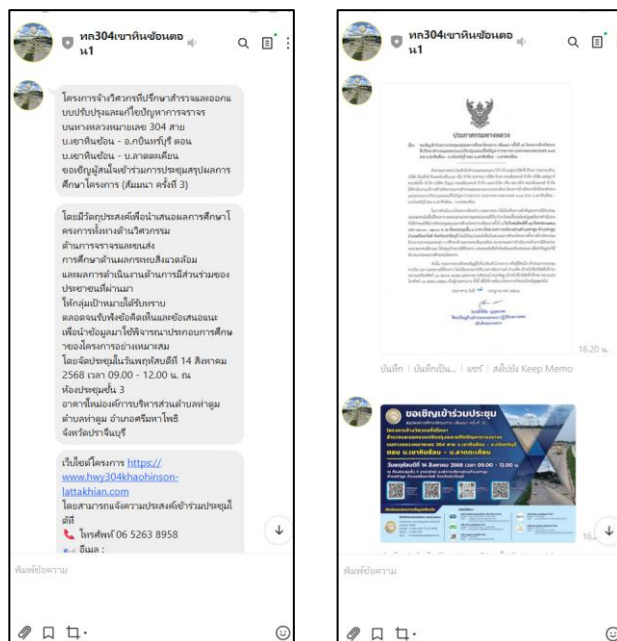
เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ป้ายประกาศ เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 9-2 ถึง รูปที่ 9-6



รูปที่ 9-2 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ (Website)



รูปที่ 9-3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านเฟซบุ๊กโครงการ (Facebook)



รูปที่ 9-4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านบัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) โครงการ



กม.126+000 บริเวณตรงข้าม ปตท เขานินช้อน



กม.130+000 บริเวณตลาดเปิดท้ายโรจนะ



ถนน 304 กม.133+400
บริเวณโรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76



กม.137+200 บริเวณสามแยกกระเปาะไผ่



เทคนิคบูรพาปราจีน



แยกคลองรัง



องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม
รูปที่ 9-5 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านการติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม
บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



กม.143+600 บริเวณตลาดนัดประสบโชค



กม.145+700 บริเวณแยกเข้าวัดทุ่งประพาส



กม.147+400 สะพานข้ามคลอง

รูปที่ 9-5 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านการติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม
บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)



สำนักงานจังหวัดปราจีนบุรี



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี



แขวงทางหลวงปราจีนบุรี



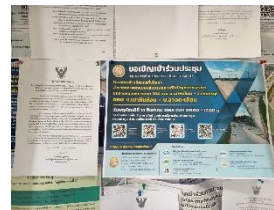
องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี



ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม



ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ



ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี



ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์



องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไชย



องค์การบริหารส่วนตำบลเขานินซอน



องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน



องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์



องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม



องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง



องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ์

รูปที่ 9-6 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านการติดบอร์ดประชาสัมพันธ์การประชุม
บริเวณสถานที่ราชการ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

9.3.2 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบเพื่อหารือและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ในวันที่ 17-19 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 1 สิงหาคม 2567 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้หน่วยงาน ผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการรับทราบข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งปรึกษาหารือและรับทราบข้อเสนอแนะโครงการฯ รวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งให้ช่องทางการติดต่อในการเสนอแนะเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เหมาะสม โดยดำเนินการเข้าพบหน่วยงาน จำนวนทั้งสิ้น 12 หน่วยงาน ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม และในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลรอกสมบุญณ์ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะดังแสดงในตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม อำเภอพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ 1) นางปิ่นทิรา เก่งการพานิช นายอำเภอพนมสารคาม 2) นายเพทาย ศิริมสุลิกะ ปลัดอำเภอพนมสารคาม 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการทำจิตรกรรมฝาผนังบริเวณอุโมงค์ทางลอดใต้สะพานต่างระดับเขาคินซอ ช่วงกม.ที่ 127+250 • เสนอให้มีการเชิญผู้นำชุมชนเขาคินซอเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในการจัดประชุมแต่ละครั้ง • มีการจราจรติดขัดช่วงเช้าบริเวณถนนขาเข้าเมือง เนื่องจากมีผู้ใช้เส้นทางในเวลาเดียวกันปริมาณมาก • เสนอให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เป็นคอนกรีต เนื่องจากพื้นผิวจราจรเดิมเป็นลาดยาง ทำให้ชำรุดได้ง่าย
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล โคกไทย อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายเบิ้ม ฉัตรชูสิน นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 2) นายปรีดา นกอยู่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 3) นายอำนาจ นาคารย์ ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีเส้นทางคู่ขนานตั้งแต่บ้านเอื้ออาทรจังหวัดปราจีนบุรี (ศรีมโหสถ) - หน้าโรงงานคูราซิกิ สยาม รับเบอร์ จำกัด • เสนอให้มีการเพิ่มความสูงของอุโมงค์กลับรถใต้สะพานอย่างน้อย 2.5 เมตร เนื่องจากมีรถตู้ทับ และรถบรรทุกขนาดเล็กใช้งานเป็นจำนวนมาก • บริเวณแยกคีรี มีประชาชนในพื้นที่ประท้วงเรื่องความสูงของทางคู่ขนาน เนื่องจากมีผู้สัญจรเป็นจำนวนมาก ทำให้มีปัญหาในการเข้า - ออกโรงงาน และไม่มีช่องทางการระบายน้ำ จึงเกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง



ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
			• ขณะปรับปรุงซ่อมแซมต้องปิดช่องจราจร จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัด • เสนอให้เพิ่มไฟส่องสว่างในช่วงที่มีการก่อสร้าง • เสนอให้มีทางคู่ขนานบริเวณบริษัท ฮีโนปราชินบุรี 304 จำกัด เนื่องจากมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง • ทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 319 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในช่วงฤดูฝน • เสนอให้เพิ่มจุดกลับรถ และทางคู่ขนาน รวมถึงขอให้จุดกลับรถมีระยะถี่ขึ้น เนื่องจากเดิมมีระยะห่างประมาณ 3 กิโลเมตร • เสนอให้มีป้ายบอกทางและแหล่งท่องเที่ยวบริเวณแยก 304 • มีการพิจารณาออกแบบสะพานลอยหรือไม่
วันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ อำเภอศรีมโหสถ จังหวัด ปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพิรพล ลือลำ นายอำเภอศรีมโหสถ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • สอบถามถึงรายละเอียดโครงการ ได้แก่ จุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุด และระยะเวลาในการศึกษา ของโครงการ และโครงการฯ จะมีผลกระทบในพื้นที่หรือไม่

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 – 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัด ปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอศรีมหาโพธิ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณหน้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะปราจีนบุรี ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นจุดที่มีการจราจรหนาแน่น ทำให้เกิดการจราจรติดขัด • เสนอให้มีสะพานลอยบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส • เมื่อมีการปรับปรุงซ่อมแซมทางจราจร ผู้รับเหมาก่อสร้างมักปรับปรุงช่องจราจรพร้อมกันทั้ง 2 ฝั่ง ทำให้เกิดการจราจรติดขัด • พื้นผิวจราจรมีความขรุขระ ทำให้เกิดอันตราย • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงก่อสร้าง • เห็นด้วย และสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) นายมานิช พูลเฉลิม นายกองค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ 2) นายพรรคพงษ์ แซ่เตียว วิศวกรโยธาชำนาญการ 3) นางสาวกฤติกา โรจนปัญญา ผู้ช่วยนักวิเคราะห์นโยบายและแผน	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณแยกคลองรัง และแยกระเบาะไผ่เนื่องจากมีปัญหาการจราจรติดขัด จุดกลับรถอยู่ไกล และการเจริญเติบโตระหว่างจำนวนประชากรกับเส้นทางการจราจรไม่สอดคล้องกัน • ถนนที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมใหม่เกิดการชำรุดเร็ว ขอให้มีการปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน • ทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงเวลาการเข้างานและเลิกงานมีผู้ใช้ทางจำนวนมาก ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเข้าเมืองได้และเป็นเส้นทางเชื่อมทางหลวงหมายเลข 304



ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
			เสนอให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เป็นคอนกรีต เนื่องจากมีรถบรรทุกใช้งานจำนวนมาก
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล หนองโพรง อำเภอสรีมโหฬาร จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ - นางเปรมณัส ฤทธิ์รอด ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง - นางกชพร จันทิมิห์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน - จำสิบเอกธีระ ปังประเสริฐ ผู้ช่วยนายช่างโยธา - นายพนมศักดิ์ ศรีธาตุ ผู้ช่วยนายช่างโยธา 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ - เสนอให้มีการสร้างสะพานลอยบริเวณโรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76 - ทางหลวงหมายเลข 304 เชื่อมไปยังทางหลวงหมายเลข 3078 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงมีน้ำท่วมขัง เนื่องจากการระบายน้ำไม่ทันในช่วงฤดูฝน - เสนอให้มีการขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร - ทางหลวงหมายเลข 304 ในช่วงเทศกาลมีปริมาณรถสัญจรค่อนข้างมากทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 18 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.30 – 15.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัด ปราจีนบุรี	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ 1) พันจ่าเอกจักรกฤษณ์ โชทนา องค์ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม (รักษาการแทน) 2) นายอนุวัต กุมสินพันธ์ หัวหน้าสำนักปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม 3) นางสาวพนิดา จอมสีก ผู้ช่วยนายช่างโยธา 4) นางสาวพรอุไร ทองเจียน เจ้าพนักงานธุรการ 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • ทางหลวงหมายเลข 304 มีสถานประกอบการ โรงงาน และโรงพยาบาลจำนวนมาก เนื่องจากมีการย้ายที่ตั้งโรงงานมาจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้ปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้น • รถบรรทุกมักใช้ช่องจราจรทางขวา ทำให้การจราจรติดขัดโดยเฉพาะแยกคลองรัง รวมถึงถนนพังชำรุดอย่างรวดเร็ว • ทางหลวงหมายเลข 3079 มีน้ำท่วมขังสูง เนื่องจากไม่สามารถระบายน้ำทันในช่วงฤดูฝน • ทางหลวงหมายเลข 304 ที่เชื่อมไปยังตำบลกรอกสมบูรณ์ มีการจราจรติดขัดในเวลาราชการ • เสนอให้ออกแบบถนนให้มีมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงก่อสร้าง • มักมีการย้อนศรของรถจักรยานยนต์บริเวณหน้าโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ปราจีนบุรี ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง • ทางคูขนานกลายเป็นจุดจอดรถของโรงงาน และสถานประกอบการ ทำให้เสียช่องทางการจราจร

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล กรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ 1) นายพีรมิตร สัมฤทธิ์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล กรอกสมบูรณ์ 2) นายประชา หิรัญเนตร ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณแยกคลองรังเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจาก มีรถจักรยานยนต์ขี่ย้อนศร • เสนอให้มีการสร้างสะพานลอยบริเวณหน้าโรงเรียน บ้านประพาส เนื่องจากมีประชาชน ผู้ปกครอง และนักเรียนเดิน ข้ามถนนบริเวณดังกล่าว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ • เสนอให้มีสะพานข้ามแยกคลองรัง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และแก้ปัญหาการจราจรติดขัด • เส้นทางที่มาจากฝั่งอำเภอกบินทร์บุรีมุ่งหน้าไปจังหวัดฉะเชิงเทรา บริเวณจุดกัลบรถ กม.ที่ 140+590 เมื่อรถจักรยานยนต์กลับรถ มักขี่ย้อนศรเข้าทางหลวงชนบทสาย ปจ.3016 ทำให้มีความเสี่ยง ที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ • เสนอให้ออกแบบถนนให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เกิด การชำรุด • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณข้างทางในระยะก่อสร้าง • สะพานลอยบริเวณแยกคลองรัง กม.142+600 ไม่มีผู้ใช้งาน เนื่องจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ • เสนอให้มีการออกแบบทางลอดใต้สะพานคลองรัง เพื่อลด ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดกัลบรถ

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 10.30 - 11.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายธัญญ์ศวัฒน สายพิน ผู้อำนวยการกองช่าง 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • บริเวณหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน มีรถบรรทุก สัญจรด้วยความเร็ว ทำให้เกิดอุบัติเหตุ • ทางหลวงหมายเลข 304 ในพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล ลาดตะเคียน มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย และไม่มีปัญหาเรื่องการ ระบายน้ำ
วันที่ 19 กรกฎาคม 2567 เวลา 13.00 - 14.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัด ปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับอำเภอ	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายธวัชชัย บุพลับ ปลัดอำเภอกบินทร์บุรี (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ) 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ครอบคลุมทุก กลุ่มเป้าหมาย • ในช่วงเทศกาล ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นอีกเส้นทางที่ผู้ใช้ ทางเลือกเดินทางเพื่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เกิด การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก • เสนอให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณข้างทางในระยะก่อสร้าง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย

ตารางที่ 9-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เข้าพบเพื่อการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

วัน/เวลา/สถานที่เข้าพบ	กลุ่มเป้าหมาย	บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล หัวหว้า อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายสุรัชย์ ทนสิงห์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว้า 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้มีการขยายทางหลวงหมายเลข 304 เป็น 6 ช่องจราจร • ขอให้ปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐาน และมีไฟส่องสว่างให้เพียงพอ • ขอให้ออกแบบท่อระบายน้ำบริเวณตำบลหัวหว้าให้เหมาะสมเนื่องจากช่วงฤดูฝนมักเกิดน้ำท่วมขัง • เสนอให้มีการทำถนนเป็นคอนกรีต เพื่อเพิ่มความแข็งแรงและมีระยะการใช้งานได้นานขึ้น • ขอให้มีการวางแผนในระยะก่อสร้างให้ดี เพื่อไม่ให้กระทบกับการจราจรในพื้นที่
วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 10.00 - 11.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัด ปราจีนบุรี	หน่วยงานระดับจังหวัด	จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ 1) นายพงษ์สิทธิ์ เนื่องจำนงค์ รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปราจีนบุรี 	สรุปประเด็นสำคัญ ดังนี้ • เสนอให้ศึกษาทางยกระดับบริเวณทางแยก เนื่องจากมีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก • แนะนำให้ออกแบบโครงสร้างถนนเพื่อรองรับน้ำหนักรถบรรทุกขนาดใหญ่ • เสนอให้ศึกษาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากชุมชนส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง

9.3.3 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 10 กันยายน 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมคอนเวนชัน ฮอลล์ ชั้น 1 โรงแรมทวารวดี รีสอร์ท ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 156 คน โดยมีนายรณรงค์ นครจินดา ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายอนุชา ทิพย์อุทัย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงาน สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-2 และภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-7

ตารางที่ 9-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
เสนอให้ศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ ให้รองรับปริมาณผู้ใช้งาน เนื่องจากในอนาคตจะมีโรงงานเปิดใหม่ ทำให้มีจำนวนประชากรที่เข้ามาทำงานเพิ่มขึ้นประมาณ 20,000 - 30,000 คน	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
เสนอให้มีสะพานลอยบริเวณโรงเรียนบ้านปรือวายใหญ่ สำหรับรถจักรยานยนต์ พร้อมกับสามารถให้ประชาชนเดินข้ามได้ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน	
เสนอให้ขยายถนนบริเวณแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ แยกคชาอุทิศ และแยกระเบาะไผ่	
เสนอให้ทำสะพานยกระดับและจุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อลดอุบัติเหตุ	
ต้องการไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และจุดกลับรถ เนื่องจากปัจจุบันชำรุด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	
เสนอให้ปรับปรุงถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ ก่อนจะสร้างถนนใหม่ เพื่อรองรับการสัญจรของประชาชน	
เสนอให้ศึกษาจุดกลับรถ และทางขนาน บริเวณหมู่บ้านเอื้ออาทร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีโรงงานและบริษัทที่มีพนักงานจำนวนมาก และมีการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่	

ตารางที่ 9-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
เสนอให้มีทางระบายน้ำ บริเวณ กม. 128+100 ถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ.3011 จุดตัดแยกบ้านศิริ เนื่องจาก มีน้ำท่วมขัง	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
เสนอให้เพิ่มแสงสว่าง และปรับภูมิทัศน์ บริเวณ กม. 128+100 ถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ.3011 จุดตัดแยกบ้านศิริ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจร	
สอบถามถึงการขยายถนนว่า จะพัฒนาเป็นถนนลาดยางหรือคอนกรีต หากเป็นไปได้ต้องการรูปแบบคอนกรีต เพื่อเพิ่มความแข็งแรงและได้มาตรฐาน	บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีรถจอด ส่วนใหญ่จะเกิดแรงกระแทกจากน้ำหนักรถ โครงการจะเลือกใช้ผิวจราจรเป็นคอนกรีต เพื่อเสริมความแข็งแรง ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
บริเวณทางแยกต่าง ๆ เสนอให้เป็นทางยกระดับ เพื่อลดปริมาณรถที่จอดรอสัญญาณไฟจราจร	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
เสนอให้มีสะพานลอยและศึกษาจุดกลับรถบริเวณวัดใหม่ประชุมชน และบริษัท มัยสโต้ แมนูแฟคเจอร์ จำกัด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน	
เสนอให้มีศาลาพักผู้โดยสารเพื่อรอรถรับ - ส่งนักเรียน	
หากมีการขยายถนน และโครงการแล้วเสร็จ ขอให้มีการประสานกับเจ้าของตลาดนัด หมู่ 10 ตำบลท่าตูม ให้มีพื้นที่ จอดรถบริเวณตลาดนัดให้เป็นสัดส่วน เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304	
โรงเรียนบ้านประพาส โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ปราจีนบุรี มีรถจอดข้างทาง ทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทาง	
เสนอให้มีช่องจราจรในบริเวณชุมชน สำหรับประชาชนสามารถขับสวนทางกันได้ เพื่อลดปัญหาการขัดยออันตราย	
เสนอให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในส่วนของบริษัท ไฟฟ้าและสายสื่อสารที่พาดผ่านข้ามถนน โดยแนะนำให้ นำสายไฟลงใต้ดิน เพื่อความปลอดภัยในการสัญจร ลดอุบัติเหตุ กรณีรถที่มีความสูงกว่าปกติวิ่งผ่านเกาะเกี่ยว ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และทำให้ไฟฟ้าขัดข้อง	
ต้องการให้ศึกษาและออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย เพื่อรองรับการข้ามถนนของนักเรียน เนื่องจากมีเด็ก	

ตารางที่ 9-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
นักเรียนข้ามถนนในช่วงเวลาเช้าเรียน และช่วงเวลาเลิกเรียน	
เสนอให้สร้างสะพานลอยให้มีหลังคาและไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อความปลอดภัยในเวลากลางคืน	
เสนอให้พิจารณาหาแนวทางแก้ไขการเปิดจุดในการลักลอบกลับรถ เนื่องจากทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	
ทางหลวงหมายเลข 304 มีรถบรรทุกจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณคลองรัง	
เสนอให้มีทางยกระดับบริเวณแยกอุตสาหกรรมโรจนะเพื่อลดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด	
ต้องการจุดกลับรถระยะทางที่ไม่ไกลกัน เพื่อความสะดวกในการเดินทาง	การกำหนดจุดกลับรถ พิจารณาจากแผนที่และความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ทั้งนี้ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษาและออกแบบต่อไป
ขอให้มีป้าย และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อระวังรถบรรทุก เข้า - ออก บริเวณโรงงาน แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี)	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567
บริเวณทางเข้าวิทยาลัยเทคนิคบูรพาปราจีน ถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ.3016 กม. 140+260 เป็นมุมแคบทำให้รถบรรทุกเข้า - ออกลำบาก	
เสนอให้ขยายไหล่ทางบริเวณหน้าบริษัท แลคตาซอย จำกัด (โรงงานปราจีนบุรี) เพื่อให้รถบรรทุกเข้า - ออกง่าย	
เสนอให้พิจารณาขยายถนนทางหลวงชนบท สาย ปจ. 3016 เนื่องจากมีการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	
เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 304 อินเตอร์ เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว ต่อการเข้ารับการรักษา	
เมื่อมีการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ เสนอให้ประสานแจ้งการประสานส่วนภูมิภาค สาขากบินทร์บุรี เพื่อตั้งงบประมาณในการรื้อ ย้าย แนวท่อ	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เสนอให้มีการจัดการขยะและน้ำเสีย ก่อนปล่อยลงสู่สาธารณะ	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็น และจะดำเนินการศึกษาและออกแบบต่อไป ทั้งนี้ จะมีการกำหนดมาตรการ

ตารางที่ 9-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
หลังจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นแล้ว ขอให้มีการสรุปผลการประชุม และแจ้งให้ประชาชนรับทราบด้วย	หลังจากการประชุมในแต่ละครั้ง โครงการจะมีการจัดทำสรุปและเผยแพร่ผลการประชุมให้ประชาชน ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบผ่านช่องทาง ดังนี้ • เว็บไซต์โครงการ : www.hwy304khaohinsonlattakhian.com • เฟซบุ๊กโครงการ : ทล.304 เขาคินซอน-ลาดตะเคียน • แอปพลิเคชันไลน์โครงการ : ทล304เขาคินซอนตอน1 • การติดประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์บริเวณสถานที่ราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ 1. ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี 2. องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี 3. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดปราจีนบุรี 4. แขวงทางหลวงปราจีนบุรี 5. ที่ว่าการอำเภอศรีมโหสถ 6. ที่ว่าการอำเภอกบินทร์บุรี 7. ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ 8. ที่ว่าการอำเภอพนมสารคาม 9. องค์การบริหารส่วนตำบลโคกไทย 10. องค์การบริหารส่วนตำบลลาดตะเคียน 11. องค์การบริหารส่วนตำบลกรอกสมบูรณ์ 12. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม 13. องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ 14. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง 15. องค์การบริหารส่วนตำบลหัวหว่า 16. องค์การบริหารส่วนตำบลเขาคินซอน



นายณรงค์ นครจินดา
ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายอนุชา ทัพย์อุทัย
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงานการประชุม



รูปที่ 9-7 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

9.3.4 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1** พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ์ และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 อาคารใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอสรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 78 คน โดยได้รับเกียรติจากนางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอสรีมหาโพธิ์ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายวิโรจน์ ล้อมวงษ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-3 และ ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-8

- **กลุ่มที่ 2** พื้นที่ตำบลเขาคินซอ อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโโรง อำเภอสรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมภูมิใจภักดิ์ ศูนย์ศึกษาการพัฒนาเขาคินซอ อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ตำบลเขาคินซอ อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 84 คน โดยได้รับเกียรติจากนายเพทาย ศิริมุสิก ปลัดอำเภออาวุโส อำเภอนมสารคาม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเอนก สวัสดิ์โสภณ หัวหน้าแขวงทางหลวงพนมสารคาม เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-4 และ ภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-9

ตารางที่ 9-3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
จุดเริ่มต้นโครงการช่วงเขาคินซอต้องการให้มีการออกแบบทางคู่ขนานเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้ใช้เส้นทางคู่ขนานแทนการใช้เส้นทางหลักเพื่อให้เกิดความสะดวกและลดการเกิดอุบัติเหตุ	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับโครงการ และขอให้พิจารณาเพิ่มเติมหากลดการติดสัญญาณไฟจราจรทั้งนี้ให้พิจารณาหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน และความเหมาะสมของโครงการ	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานมากที่สุด
แยกหนองปอ ซึ่งอยู่บริเวณบ้านปรือวายใหญ่ แยกดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งต้องการให้ทางโครงการออกแบบเพิ่มเติมบริเวณดังกล่าวด้วย	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
ถนนทางหลวงชนบท ปจ 3016 ผังที่เลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพมหานคร ต้องการให้มีการออกแบบยูเทิร์นเกือกม้า เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	บริษัทที่ปรึกษา ได้มีการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานบริเวณดังกล่าวไว้แล้ว แต่อย่างไรก็ตามจะขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานมากที่สุด

ตารางที่ 9-3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
บริเวณแยกคลองรัง หากมีการออกแบบให้สะพานมีความยาวมากเกินไปจะทำให้ผู้ประกอบการบริเวณดังกล่าวได้รับผลกระทบเนื่องจากผู้ใช้เส้นทางส่วนใหญ่จะใช้สะพานยกระดับข้ามทางแยกทำให้ผู้ประกอบการที่มีร้านค้าบริเวณแนวสะพานขาดโอกาสในการค้าขาย	บริเวณแยกคลองรังมีแนวทางในการออกแบบให้เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยก โดยปิดจุดกลับรถระดับดินเดิม และออกแบบให้มีสะพานกลับรถรูปเกือกม้าเพื่อทดแทนจุดกลับรถดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันหากเดินทางมาจากจังหวัดฉะเชิงเทราและต้องการเลี้ยวเข้าใช้เส้นทาง ทล. 3079 ต้องใช้จุดกลับรถบริเวณดังกล่าวจึงทำให้มีสะพาน 2 ตัว คือสะพานยกระดับข้ามทางแยกและสะพานกลับรถรูปเกือกม้า อาจจะทำให้ผู้ประกอบการที่มีร้านค้าบริเวณแนวสะพานเกิดความวิตกกังวลในเรื่องของการขาดโอกาสในการค้าขาย ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อห่วงกังวลดังกล่าวไปพิจารณาเพิ่มเติม
ในอนาคตเมื่อมีสะพานยกระดับข้ามทางแยก บริเวณใต้สะพานหากมีปริมาณจราจรไม่สูงมากนัก แนะนำให้ออกแบบเป็นวงเวียนใต้สะพานซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหารถติดเนื่องจากติดรอสัญญาณไฟจราจรได้	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
ในการออกแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกต้องการให้เพิ่มความยาวของสะพานโดยให้จุดขึ้น-ลงสะพานอยู่ห่างจากชุมชนเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง	
ควรมีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะบริเวณตรงข้ามโรงงานแลคตาซอย กรณีมีฝนตกจะเกิดน้ำท่วมขังเป็นประจำ ทำให้ได้รับความเดือดร้อนอย่างมาก	ในการสำรวจและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหารถติดของโครงการ มีการศึกษาด้านอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบระบบระบายน้ำที่ได้มาตรฐานควบคู่ไปพร้อมกัน ทั้งนี้บริเวณโรงงานแลคตาซอยที่ได้รับความเดือดร้อนที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาเพิ่มเติม
ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการควรมีป้ายสัญญาณเตือนเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเกิดความระมัดระวัง รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างควรติดตั้งให้เพียงพอเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณดังกล่าว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 9-3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ต้องการให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และ จุดกลับรถ ให้เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่มีไฟส่องสว่างเดิม อยู่แล้วควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ อยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะแยกคลอง รัง และแยกระเบาะไฟที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบ การศึกษาและพิจารณาในการออกแบบต่อไป เพื่อให้ สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามหลัก วิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
โครงการควรมีการกำหนดมาตรการที่ครอบคลุม ทั้งด้าน อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยเฉพาะบริเวณ ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งชุมชน หากค่าเสียงเกินมาตรฐาน ควรมีการกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง	การศึกษาโครงการฯ จะให้ความสำคัญกับทุกชุมชนใน พื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ แนวประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการ ประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และ ความสั่นสะเทือน เพื่อประเมินผลกระทบด้านคุณภาพ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน จากการ ดำเนินโครงการ และมีการกำหนดมาตรการป้องกัน ผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะด้านเสียง ซึ่งบริเวณใดที่มี ค่าเสียงเกินมาตรฐานจะมีการกำหนดมาตรการฯ ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณที่มีค่าเสียงดังเกินมาตรฐาน และจะมีการกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว สำหรับ ผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนจาก กิจกรรมการก่อสร้าง จะมีแนวทางในการลดผลกระทบ เช่นเดียวกับแนวทางการลดผลกระทบด้านเสียง คือ จะมีการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และ ความสั่นสะเทือน และนำผลที่ได้มากำหนดมาตรการ ป้องกันในระยะก่อสร้างเพื่อให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่าง เคร่งครัดเช่นเดียวกัน



นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน
นายอำเภอศรีมหาโพธิ
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายวิโรจน์ ล้อมวงษ์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงานการประชุม



รูปที่ 9-8 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1

ตารางที่ 9-4 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
ในการออกแบบทางแยกแต่ละทางแยกสามารถออกแบบให้เป็นอุโมงค์ทางลอดทุก ๆ ทางแยก จะมีโอกาสเป็นไปได้หรือไม่ เนื่องจากหากออกแบบให้เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยก อาจมีการเวนคืนที่ดินทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบ รวมถึงจะทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพเดิมอีกด้วย	การออกแบบโครงการพิจารณาจากความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม การเงิน และสิ่งแวดล้อม จึงได้รูปแบบทางเลือกที่นำมาเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ในครั้งนี้ ทั้งนี้การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณในการก่อสร้าง รวมถึงระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และระบบระบายอากาศ เป็นต้น ดังนั้นรูปแบบทางยกระดับข้ามทางแยกจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่ได้รับการพิจารณา อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะนำประเด็นดังกล่าวไปหารือร่วมกับกรมทางหลวงต่อไป
เสนอให้มีการออกแบบช่วงบริเวณทางแยกคชาอุทิศเพิ่มเติม เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และในอนาคตมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากมีการออกแบบเพื่อเตรียมรองรับปริมาณจราจรในอนาคตจะเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้	ที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาเพิ่มเติมเนื่องจากบริเวณแยกคชาอุทิศมีข้อจำกัดเรื่องสายส่งไฟฟ้าแรงสูงซึ่งต้องประสานเพื่อเข้าหารือร่วมกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตเพื่อรับฟังแนวทางและข้อคิดเห็นสำหรับนำมาใช้ในการออกแบบโครงการ
บริเวณช่วงที่ผ่านตลาดปรีอวาย ควรออกแบบให้มีขนาด 6 ช่องจราจร จากเดิมที่มีขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางคู่ขนานเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเลี่ยงการใช้เส้นทางหลักเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงออกแบบการวางระบบระบายน้ำให้ได้มาตรฐานไปพร้อมกับการออกแบบอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณา
บริเวณช่วงที่ผ่านโรงเรียนบ้านปรีอวายใหญ่ และโรงเรียนวัดใหม่โพธิ์ชุมพล ควรมีการออกแบบให้มีสะพานลอยแบบจักรยานยนต์ข้ามได้พร้อมคนเดินข้ามเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องจากจุดกลับรถเดิมมีระยะทางที่ไกล หากมีสะพานลอยดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ปกครองในการเดินทางมารับ - ส่งบุตรหลานได้	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปหารือร่วมกับกรมทางหลวงเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป อย่างไรก็ตามทางโครงการได้มีการออกแบบให้มีจุดกลับรถทุก ๆ 2.5 กิโลเมตร ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเหมาะสมและเพียงพอ
เสนอให้ออกแบบเป็นถนนยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการจะเป็นไปได้หรือไม่	จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการจำเป็นต้องขยายถนนออกเป็น 6 ช่องจราจร จากปัจจุบัน 4 ช่องจราจร และออกแบบทางคู่ขนานร่วมด้วยซึ่งเพียงพอต่อการใช้งาน จึงไม่จำเป็นต้องทำถนนยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 9-4 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ในการปรับปรุงถนนคูขนานบริเวณหน้าบริษัท ฮีโน่ ปราจีนบุรี 304 จำกัด จากซอยศิริถึงหมู่บ้านเอื้ออาทร ตำบลโคกไทย จะมีการปรับปรุงในลักษณะใด และมีระดับ ความสูงเป็นอย่างไร โดยปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนหิน คลุก มีหลุมบ่อ และมีระดับที่ต่ำกว่าถนนหลัก ทั้งนี้แนะนำให้ ให้ออกแบบเป็นทางคูขนานแบบสวนเลนได้เนื่องจากมี ประชาชนใช้เส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก หากเป็นทาง คูขนานแบบสวนเลนจะทำให้เกิดความสะดวกรถมากยิ่งขึ้น	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณา
บริเวณชุมชนบ้านปรือวาย พื้นที่ชุมชนอยู่ต่ำกว่าระดับ ถนนปัจจุบันมาก อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวไม่มีการวางท่อ ระบายน้ำจึงเป็นพื้นที่รับน้ำ และคาดว่าในอนาคตจะมี โรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นหลายแห่งในบริเวณดังกล่าว จึงต้องการให้พิจารณาออกแบบให้ไม่กระทบกับพื้นที่ เดิม และในการออกแบบควรเป็นการออกแบบที่ช่วย แก้ไขปัญหาคมนในชุมชนปรือวายประสบอยู่ในปัจจุบัน	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณาออกแบบให้มีความเหมาะสม และสามารถลดผลกระทบให้ได้มากที่สุด
ในการออกแบบทางคูขนานต้องการให้มีการออกแบบ ทางเดินเท้าและออกแบบการวางท่อระบายน้ำได้ ทางเดินเท้าพร้อมกันไปด้วย	แนวคิดเบื้องต้นของการออกแบบทางคูขนานคือในช่วงที่ ผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีการออกแบบให้มีทางเดินเท้าและมี ทางระบายน้ำอยู่ใต้ทางเดินเท้าพร้อมกันไปด้วย จึงขอให้ คลายความกังวลในประเด็นดังกล่าว
บริเวณแยกนิคมอุตสาหกรรมโรจนะและแยกหนองปอ ควรมีการออกแบบทางคูขนานร่วมด้วย เนื่องจากบริเวณ ดังกล่าวมีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ซึ่งมีพนักงานใช้ รถจักรยานยนต์เดินทางมาทำงานจำนวนมาก หากมีทาง คูขนานจะช่วยเพิ่มความสะดวกและลดการเกิดอุบัติเหตุได้	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไป ประกอบการพิจารณา
ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการควรมีป้ายสัญญาณเตือน เป็นระยะ เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางเกิดความระมัดระวัง รวมถึง การติดตั้งไฟส่องสว่างควรติดตั้งให้เพียงพอ เพื่อลดการเกิด อุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณดังกล่าว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษา รายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อ ดำเนินการออกแบบต่อไป
ในการติดตั้งสายจำหน่ายไฟฟ้า เห็นควรให้พิจารณา จัดเตรียมงบประมาณในการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินเพื่อ ความมั่นคงและมีความปลอดภัยในการจำหน่ายไฟ	บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นดังกล่าวไปหารือกับ หน่วยงานสาธารณสุขภาคที่เกี่ยวข้องต่อไป
ต้องการให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และ จุดกลับรถ ให้เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่มีไฟส่องสว่างเดิม อยู่แล้วควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ อยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและดำเนินการออกแบบ ตำแหน่งติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณแนวเส้นทาง ให้มีความเพียงพอ



นายแพทย์ ศิริมูสิกะ
ปลัดอำเภออาวุโส อำเภอพนมสารคาม
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นายเอก สวัสดิ์โสภณ
หมวดทางหลวงพนมสารคาม
กล่าวรายงานการประชุม



รูปที่ 9-9 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2

9.3.5 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันอังคารที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 อาคารใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 142 คน โดยมีนางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอศรีมหาโพธิ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายประยุทธ์ ยิ่งหาญ วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-5 และภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-10

ตารางที่ 9-5 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
บริเวณแยกหนองปอ ช่วงที่เป็นทางเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 304 กับทางหลวงชนบทสาย ปจ.3039 (โรจนะ เฟส 2) เสนอแนะให้พิจารณาออกแบบเพิ่มเติมเนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่ง จึงทำให้มีรถสัญจรจำนวนมาก อีกทั้งบริเวณดังกล่าวยังเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากออกแบบให้ได้มาตรฐานจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้	บริเวณจุดตัดทางเข้าสวนอุตสาหกรรมโรจนะจะมีจุดกลับรถที่สะพานข้ามทางแยกซึ่งสามารถใช้เพื่อการเข้า - ออก ทางหลวงชนบทสาย ปจ.3039 ได้
บริเวณแยกกระเบาไฟ เสนอแนะให้ออกแบบเป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้พร้อมทั้งออกแบบระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าที่ได้มาตรฐาน	ทางคู่ขนานบริเวณที่เข้าสู่ทางแยกจะไม่สามารถทำเป็นทางสวนเลนได้ เนื่องจากมีความอันตรายทำให้เกิดอุบัติเหตุในการเข้า - ออกทางแยกได้ อย่างไรก็ตามบริเวณที่สามารถดำเนินการเป็นทางขนานสวนเลนได้จะพิจารณาออกแบบเป็นทางสวนเลน สำหรับงานออกแบบระบบระบายน้ำจะเป็นการออกแบบระบายน้ำใต้ทางเท้าและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
บริเวณชุมชนบ้านปรือวาย พื้นที่ชุมชนอยู่ต่ำกว่าระดับถนนปัจจุบันมาก อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวไม่มีการวางท่อระบายน้ำจึงเป็นพื้นที่รับน้ำ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง ทั้งนี้ในการออกแบบควรพิจารณาออกแบบให้ไม่กระทบกับพื้นที่เดิม และควรเป็นการออกแบบที่ช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในชุมชนปรือวายประสบอยู่ในปัจจุบัน	ในการออกแบบจะมีการออกแบบให้มีทางคู่ขนานตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมีการออกแบบระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังไม่ให้เกิดพื้นที่น้ำท่วมขังและบ้านเรือนของประชาชน

ตารางที่ 9-5 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
บริเวณหน้าโรงเรียนวัดใหม่ประชุมชนมิตรภาพที่ 76 (กม.133+388) และโรงเรียนบ้านประพาส (กม. 143+626) ซึ่งเป็นบริเวณที่มีนักเรียนและผู้ปกครองข้ามถนนเป็นประจำ เสนอแนะให้ออกแบบให้มีสะพานลอยคนข้ามเนื่องจากมีการขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร หากไม่มีสะพานลอยคนข้ามอาจทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	รับประเด็นเรื่องสะพานลอยคนข้ามไปพิจารณา ทั้งนี้ หากบริเวณที่เป็นสะพานข้ามทางแยกจะพิจารณาทางม้าลายให้คนเดินข้ามได้สะพานข้ามทางแยกได้
บริเวณหน้าโรงงานแล้คตาซอย จากเดิมที่มีขนาด 4 ช่องจราจร เมื่อมีการขยายเป็น 6 ช่องจราจร จะมีการรื้อย้ายสะพานลอยคนข้ามเดิมหรือไม่ หากรื้อย้ายจะมีการก่อสร้างสะพานลอยใหม่เพื่อทดแทนสะพานลอยเดิมหรือไม่ เนื่องจากมีพนักงานของโรงงานแล้คตาซอย ต้องใช้สะพานลอยดังกล่าวเพื่อข้ามมาทำงานเป็นประจำ	มีการพิจารณาปรับปรุงให้สามารถใช้สะพานลอยคนเดินข้ามได้ปกติ
บริเวณทางแยก หรือบริเวณทางเลี้ยว เสนอแนะให้มีการออกแบบให้มีไหล่ทางสำหรับให้รถที่รอเลี้ยวสามารถจอดพักคอยเพื่อรอเลี้ยวได้โดยจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้	ช่องจราจรเพื่อเข้า - ออก จุดกลับรถ รวมถึงช่องรอเลี้ยว มีการดำเนินการออกแบบไว้เรียบร้อยแล้ว และเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ช่วงสะพานข้ามคลองหนองคล้า จะมีการออกแบบจุดกลับรถเพิ่มเติมหรือไม่ หรือยังคงจุดกลับรถเดิมไว้โดยที่ไม่มีการออกแบบเพิ่มเติม	สะพานข้ามคลองหนองคล้ามีการดำเนินการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานไว้เรียบร้อยแล้ว
เสนอแนะให้ออกแบบเป็น Smart traffic light (ไฟจราจรอัจฉริยะ) ในทุก ๆ แยกของโครงการที่มีสัญญาณไฟจราจร	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาออกแบบต่อไป
บริเวณแยกคลองรัง หากออกแบบให้สะพานมีความยาวข้ามคลองรังจะทำให้ไม่ทราบว่ามีการตั้งอยู่บริเวณนั้น เสนอแนะให้ออกแบบเป็นสะพานข้ามแยกเพียงแยกเดียวคือทางแยกบริเวณโถ่สซูปเปอร์มาร์เก็ต สำหรับทางแยกที่จะเลี้ยวไปถนนทางหลวงหมายเลข 3079 เสนอแนะให้ออกแบบเป็นสะพานเลี้ยวขวาเพื่อที่จะเข้าใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 3079 ทางเดียว	การออกแบบสะพานเลี้ยวขวาเข้าไปในทางหลวงหมายเลข 3079 จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการเวนคืน ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ชุมชนค่อนข้างหนาแน่น จึงออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทั้งสองทางแยกเพื่อให้จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 เป็นสี่แยกไฟแดงรองรับการจราจร สะดวกในการเข้า - ออก และไม่มีผลกระทบต่อการเวนคืน
จุดกลับรถบริเวณโรงงานแล้คตาซอย และบริเวณหน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวงศรีมหาโพธิ์ ที่คาดว่าจะถูกยกเลิกจะมีการพิจารณาออกแบบเพิ่มเติมและกำหนดตำแหน่งให้อยู่บริเวณใด	มีการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานในบริเวณใกล้เคียง (กม.140+000 บริเวณหน้าโรงงานแล้คตาซอย ใกล้กับสะพานลอยหน้าโรงงานแล้คตาซอย) เพื่อให้การเข้า - ออก ยังคงความสะดวกได้เช่นเดิม

ตารางที่ 9-5 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
บริเวณแยกคลองรัง เสนอแนะให้ออกแบบเป็น 6 ช่องจราจร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่สูง อีกทั้งยังมีผู้ใช้จักรยานยนต์ขับย้อนศรจำนวนมาก หากมีการออกแบบให้รองรับปริมาณจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันและมีการออกแบบให้มีทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้จะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้	ทางคู่ขนานบริเวณที่เข้าสู่ทางแยกจะไม่สามารถทำเป็นทางสวนเลนได้ เนื่องจากมีความอันตรายทำให้เกิดอุบัติเหตุในการเข้า - ออก ทางแยกได้ อย่างไรก็ตามบริเวณที่สามารถดำเนินการเป็นทางขนานสวนเลนได้ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบเพิ่มเติม
จุดกลับรถบริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง ผิวจราจรชำรุด ในการออกแบบเสนอแนะให้พิจารณาปรับปรุงผิวจราจรร่วมด้วย	ในการก่อสร้างถนนโครงการจะทำการปรับปรุงผิวจราจรใหม่ทั้งหมดเพื่อความแข็งแรงและได้มาตรฐาน
เสนอให้มีการออกแบบบริเวณทางแยกคชอุทิศเพิ่มเติม เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และในอนาคตมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากมีการออกแบบเพื่อเตรียมรองรับปริมาณจราจรในอนาคตจะเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ อีกทั้งทางแยกดังกล่าวยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางหลักได้หลายเส้นทาง จึงมีความจำเป็นในการออกแบบเพื่อให้ได้มาตรฐาน	บริเวณทางแยกจุดตัดถนนคชอุทิศได้มีการออกแบบเป็นสะพานบมมีจุดกลับรถได้สะพาน และเมื่อในกรณีที่มีการขยายตัวของปริมาณจราจรบริเวณดังกล่าวให้สามารถเปิดเป็นทางเข้า - ออกได้ในอนาคต
เสนอให้ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางแยก และจุดกลับรถ ให้เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่มีไฟส่องสว่างเดิมอยู่แล้วควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้อยู่เสมอ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะแยกคลองรังและแยกระเบาะไผ่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	รับข้อคิดเห็นจากที่ประชุมเพื่อเป็นข้อมูลนำเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป



นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน
นายอำเภอศรีมหาโพธิ์
กล่าวเปิดการประชุม



นายประยุทธ์ ยิ่งหาญ
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวง
กล่าวรายงาน



รูปที่ 9-10 ภาพบรรยากาศการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

9.3.6 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1** พื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ ตำบลท่าตูม ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอสรีมหาโพธิ และตำบลลาดตะเคียน อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันอังคารที่ 20 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมราชพฤกษ์ ตึกอำนวยการ ชั้น 3 วิทยาลัยเทคนิคบูรพาปราจีน ตำบลศรีมหาโพธิ อำเภอสรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 67 คน โดยได้รับเกียรติจากนางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอสรีมหาโพธิ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายวิโรจน์ ล้อมวงษ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-6 และภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-11

- **กลุ่มที่ 2** พื้นที่ตำบลเขาคินซอ อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ตำบลโคกไทย อำเภอศรีมโหสถ ตำบลหัวหว้า ตำบลหนองโพรง อำเภอสรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ดำเนินการจัดประชุมวันอังคารที่ 20 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมราชพฤกษ์ ตึกอำนวยการ ชั้น 3 วิทยาลัยเทคนิคบูรพาปราจีน ตำบลศรีมหาโพธิ อำเภอสรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 54 คน โดยได้รับเกียรติจากนางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอสรีมหาโพธิ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายวิโรจน์ ล้อมวงษ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 9-7 และภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 9-12

ตารางที่ 9-6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ประเด็นด้านวิศวกรรม	
จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงงานแลคตาซอยได้มีการออกแบบขยายช่องจราจรให้มีขนาดใหญ่ขึ้นหรือไม่ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยก เข้าทางหลวงชนบทสาย ปจ 3016 ควรขยายให้มีขนาดช่องจราจรที่กว้างขึ้นเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้	บริเวณจุดกลับรถหน้าโรงงานแลคตาซอยที่ปรึกษาได้ออกแบบให้มีช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวไว้แล้ว รวมถึงบริเวณแยกทางเข้าทางหลวงชนบทสาย ปจ 3016 ที่ปรึกษาได้ออกแบบให้มีช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้าย - ออก ทางหลวงชนบทสาย ปจ 3016 เพื่อรองรับในกรณีที่กรมทางหลวงชนบทมีแผนการขยายทางหลวงชนบทสายดังกล่าวในอนาคต โดยได้ออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานชั้นทางพิเศษของกรมทางหลวง
บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส (กม.143+626) ซึ่งเป็นบริเวณที่มีนักเรียนและผู้ปกครองใช้ข้ามถนนเป็นประจำ เสนอแนะให้ออกแบบให้มีสะพานลอยคนข้ามเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าว	บริษัทที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาออกแบบเพิ่มเติม ซึ่งการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ในครั้งนี้ ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและจะนำไปกำหนดตำแหน่งสะพานลอยคนข้ามต่อไป
ช่วงเปิดดำเนินการโครงการจะทำให้เกิดปัญหาการไปมาหาสู่ระหว่างชุมชน จึงต้องการให้พิจารณาออกแบบให้มีจุดกลับรถที่ไม่ไกลกันมากนัก เพื่อความสะดวกในการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่ง	เบื้องต้นได้มีการออกแบบให้มีจุดกลับรถทุก ๆ 2 กิโลเมตร ซึ่งตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถประมาณ 12 แห่ง ทั้งนี้หากออกแบบให้มีจุดกลับรถในระยะที่ใกล้จนเกินไปจะทำให้เกิดผลเสียต่อผู้ใช้ทาง อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

ตารางที่ 9-6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ปัญหาที่เกิดบริเวณจุดกลับรถหน้าโรงงานแลคตาซอย เนื่องจากโรงงานแลคตาซอยมีรถบรรทุกออกจากโรงงาน ประมาณ 60 คัน/วัน เฉลี่ยประมาณชั่วโมงละ 3 – 4 คัน รวมถึงรถขนาดใหญ่ที่ออกจากสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ช่วงเวลา 07.30 น. – 09.00 น. และเวลา 16.30 น. – 18.00 น. จะมีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก รถบรรทุกที่ออกจากโรงงานแลคตาซอย รวมถึงรถขนาดใหญ่ที่ออกจากสวนอุตสาหกรรมโรจนะ ไม่สามารถกลับรถได้ทันในบริเวณจุดกลับรถหน้าโรงงานแลคตาซอย ต้องไปกลับรถบริเวณจุดกลับรถหน้าโลตัส สาขาศรีมหาโพธิ์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด จึงเสนอแนะให้ออกแบบจุดกลับรถให้ตรงกับทางแยกทางหลวงชนบทสาย ปจ 3016 เพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบริเวณดังกล่าว	ที่ปรึกษารับประเด็นข้อเสนอดังกล่าว เพื่อหารือและพิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาร่วมกับกรมทางหลวงและจะสรุปรูปแบบและนำเสนอแก่ประชาชนในการประชุมครั้งต่อไป
สะพานยกระดับข้ามทางแยกบริเวณหน้าไทวัสดุ สาขาศรีมหาโพธิ์ ก่อนถึงแยกโลตัส สาขาศรีมหาโพธิ์ มีจุดเริ่มต้นจากบริเวณใดถึงบริเวณใด	สะพานยกระดับข้ามทางแยกบริเวณหน้าไทวัสดุ สาขาศรีมหาโพธิ์ ก่อนถึงแยกโลตัส สาขาศรีมหาโพธิ์ (สะพานข้ามแยกคลองรังและจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079) มีจุดเริ่มต้นจาก กม. 141+908 (เขรามิกเซ็นเตอร์ สาขาศรีมหาโพธิ์) ถึง กม. 142+611 (ห้างทองเตี้ย เสง หลี) ความยาวประมาณ 1.4 กิโลเมตร
บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง มีปัญหาไฟส่องสว่างชำรุดไม่สามารถใช้งานได้ รวมถึงมีปัญหาการขโมยอุปกรณ์ไฟฟ้า และพบปัญหาต้นไม้บดบังไฟส่องสว่างทำให้แสงสว่างไม่เพียงพออาจเกิดอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุได้	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการหารือร่วมกับกรมทางหลวงเพื่อประสานแขวงทางหลวงในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาในลำดับต่อไป
ปัจจุบันบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาส มีรถจักรยานยนต์ยี่ห้อสก๊อตจำนวนมาก ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ หากออกแบบให้มีทางคู่ขนานแบบสวนเลน จะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้	ในการออกแบบทางคู่ขนานจะมีการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ในบางจุด สำหรับทางคู่ขนานบริเวณที่เป็นสามแยก หรือสี่แยกสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความปลอดภัย ซึ่งบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านประพาสทิศทางไปอำเภอ กบินทร์บุรี สามารถออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้
ปัจจุบันบริเวณแยกทางเข้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรัง มีช่องจราจรขนาดเล็ก เสนอแนะให้มีการออกแบบขยายช่องจราจรบริเวณแยกดังกล่าวรวมถึงออกแบบไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน	ตลอดแนวเส้นทางของโครงการจะดำเนินการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานทั้งหมด รวมถึงบริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองรังด้วยเช่นกัน โดยออกแบบให้ขนาดช่องจราจรรวมถึงขนาดของไหล่ทางเป็นไปตามมาตรฐานชั้นทางของกรมทางหลวง

ตารางที่ 9-6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
มีความกังวลเรื่องระยะความสูงระหว่างสะพานยกระดับข้ามทางแยกกับสะพานลอยคนข้ามบริเวณซอยก้านหม้อ	สำหรับบริเวณซอยก้านหม้อไม่ได้ออกแบบให้มีสะพานลอยคนข้าม แต่ออกแบบโดยใช้ช่องว่างระหว่างตอม่อสะพานให้เป็นทางม้าลายลอดใต้สะพานแทน
บริเวณหน้าโรงงานแลคตาซอยเสนอแนะให้ออกแบบเป็นสะพานลอยสำหรับมอเตอร์ไซด์สามารถข้ามได้	บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปหารือร่วมกับกรมทางหลวง
บริเวณแยกทางหลวงชนบทสาย ปจ 3016 ต้องการให้วิศวกรผู้ออกแบบลงพื้นที่สังเกตการณ์ปริมาณจราจรช่วงเช้าและช่วงเย็น	ในขั้นตอนการสำรวจปริมาณจราจรได้มีการสังเกตการณ์สภาพการจราจร รวมถึงสำรวจปริมาณจราจรครอบคลุมทุกช่วงเวลาไว้แล้ว อย่างไรก็ตามที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะและจะดำเนินการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์สภาพการจราจรเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
ในการก่อสร้างโครงการจะใช้ระยะเวลาประมาณกี่ปี	สำหรับแผนในการก่อสร้างโครงการจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 36 เดือน (3 ปี)
สะพานยกระดับข้ามทางแยก บริเวณแยกคลองรังและจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 มีความยาวประมาณกี่กิโลเมตร	สะพานยกระดับข้ามทางแยก บริเวณแยกคลองรังและจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3079 มีระยะทางรวมประมาณ 1.4 กิโลเมตร
ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	
มีแนวทางในการป้องกันปัญหาฝุ่นละอองและเสียงดังที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างไรบ้าง	มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและเสียงให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ดังนี้ ด้านอากาศ กำหนดให้ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ใกล้กับพื้นที่ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปที่มีปริมาณฝุ่นละอองไม่เกินค่ามาตรฐาน ส่วนบริเวณที่มีค่าเกินมาตรฐานให้ดำเนินการฉีดพรมน้ำจำนวน 3 ครั้ง/วัน ยกเว้นวันที่มีฝนตกหรืออาจฉีดพรมน้ำเพิ่มเติมในกรณีที่ปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ เพื่อลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ด้านเสียง บริเวณใดที่มีค่าเสียงเกินมาตรฐานจะมีการกำหนดมาตรการฯ ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว และกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังหลาย ๆ เครื่องพร้อมกันบนพื้นที่เดียวกันและหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน



นางสาวจุฑามาศ บัวเพื่อน
นายอำเภอศรีมหาโพธิ
กล่าวเปิดการประชุม



นายวิโรจน์ ล้อมวงษ์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงาน



รูปที่ 9-11 บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 1

ตารางที่ 9-7 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 2

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ประเด็นด้านวิศวกรรม	
ในการพัฒนาโครงการบริเวณหมู่บ้านเอื้ออาทรที่อยู่ประชิดแนวเขตทางจะได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืนหรือไม่	ในการพัฒนาโครงการจะดำเนินการอยู่ภายในเขตทางของกรมทางหลวงเท่านั้น ดังนั้นหมู่บ้านเอื้ออาทรที่อยู่ประชิดแนวเขตทางจะไม่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืนแต่อย่างใด
ในการออกแบบทางคู่ขนานจะออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้หรือออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบเดินรถทางเดียว	ในการออกแบบทางคู่ขนานจะมีการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ในบางจุด สำหรับทางคู่ขนานบริเวณที่เป็นสามแยก หรือสี่แยกสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความปลอดภัย อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
บริเวณหน้าหมู่บ้านเอื้ออาทร จากเดิมที่มีจุดกลับรถอยู่แล้ว ในการพัฒนาโครงการได้มีการออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติมหรือไม่	บริเวณหน้าหมู่บ้านเอื้ออาทรที่มีจุดกลับรถเดิมอยู่แล้ว จะยังคงไว้ไม่ได้มีการออกแบบเพิ่มเติมแต่อย่างใด ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้มีการออกแบบให้มีจุดกลับรถเพิ่มเติมในบริเวณถัดไป คือ บริเวณบ้านปรีอวาย
ในการออกแบบทางคู่ขนานช่วงตลาดปรีอวาย ได้มีการออกแบบให้มีระดับความสูงของทางคู่ขนานแตกต่างจากระดับความสูงของตลาดปรีอวายน้อยเพียงใด	ในการออกแบบทางคู่ขนานได้มีการออกแบบให้ความสูงอยู่ในระดับเดิมที่มีการเชื่อมต่อกับชุมชนอยู่แล้ว หลังจากนั้นจะออกแบบให้ทางคู่ขนานไต่ระดับความสูงให้ไต่ระดับเดียวกับถนนหลักเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใช้เส้นทางหลักได้ สำหรับบริเวณตลาดปรีอวายก็เช่นเดียวกัน คือ ได้ออกแบบให้ทางคู่ขนานอยู่ในระดับเดิมเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใช้ทางคู่ขนานได้ หลังจากนั้นจะออกแบบให้ทางคู่ขนานไต่ระดับความสูงให้ไต่ระดับเดียวกับถนนหลัก
มีการออกแบบให้มีจุดเข้า - ออกระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนานบริเวณใดบ้าง หรือออกแบบให้มีทางเข้า - ออก ทุกระยะกี่กิโลเมตร	ได้มีการออกแบบให้มีจุดเข้า - ออก ระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนานเป็นช่วง ๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งนี้ได้พิจารณาตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ร่วมด้วยแล้ว
มีการแบ่งช่วงการก่อสร้าง หรือมีแผนการดำเนินงานก่อสร้างอย่างไรบ้าง	แผนเบื้องต้นจะดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนานให้แล้วเสร็จเรียบร้อยก่อนเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้ทางคู่ขนานในการเดินทางสัญจรได้ หลังจากนั้นจึงจะดำเนินการก่อสร้างทางหลัก และสะพานยกระดับข้ามทางแยกในลำดับถัดไป ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างจะมีการจัดการจราจรเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบในการเดินทางสัญจรในช่วงระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด

ตารางที่ 9-7 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 2 (ต่อ)

คำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
มีความกังวลเรื่องระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการ หากใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างยาวนานจะทำให้ร้านค้า/ผู้ประกอบการ ที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการได้รับผลกระทบจากการขาดโอกาสในการค้าขาย ทำให้ขาดรายได้	ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะมีการติดตั้งป้ายร้านค้าชั่วคราวให้เพื่อเป็นจุดสังเกตได้ง่าย รวมถึงกำหนดให้มีทางเข้า - ออก บริเวณร้านค้า/สถานประกอบการ เพื่อให้ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาจับจ่ายใช้สอยหรือใช้บริการในร้านค้า/สถานประกอบการสามารถเข้าไปใช้บริการได้ เพื่อลดผลกระทบจากการขาดรายได้เนื่องจากการก่อสร้างโครงการ
ในการออกแบบทางคู่ขนานจากตลาดปรีอวายไปถึงแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ และจากแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะไปจนถึงแยกหนองปอ ได้มีการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนหรือไม่	ในการออกแบบทางคู่ขนานช่วงตลาดปรีอวายไปจนถึงแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะ และจากแยกสวนอุตสาหกรรมโรจนะไปจนถึงแยกหนองปอได้มีการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ ยกเว้นบริเวณช่วงที่ใกล้ทางแยกสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบสวนเลนได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความปลอดภัย อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
บริเวณแยกคชาวุฒิศ ได้มีการออกแบบทางคู่ขนานให้เป็นแบบสวนเลนได้ หรือออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบทางเดียว	บริเวณแยกคชาวุฒิศได้มีการออกแบบให้เป็นทางคู่ขนานแบบเดินทางเดียวเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจรที่มีข้อจำกัดเรื่องความปลอดภัย มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	
โครงการจะมีแนวทางในการป้องกันปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างไรบ้าง	การศึกษาโครงการฯ จะให้ความสำคัญกับทุกชุมชนในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่แนวประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการดำเนินโครงการ และมีการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบดังกล่าว โดยกำหนดให้ในช่วงที่มืองานก่อสร้างเปิดหน้าดินใกล้กับพื้นที่ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปที่มีปริมาณฝุ่นละอองไม่เกินค่ามาตรฐาน ส่วนบริเวณที่มีค่าเกินมาตรฐานให้ดำเนินการฉีดพรมน้ำจำนวน 3 ครั้ง/วัน ยกเว้นวันที่มีฝนตกหรืออาจฉีดพรมน้ำเพิ่มเติมในกรณีที่มีปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ เพื่อลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ซึ่งเป็นมาตรการที่ช่วยลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ยังมีมาตรการอื่น ๆ ที่กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามเพื่อลดผลกระทบในด้านต่าง ๆ อีกเช่นเดียวกัน



นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน
นายอำเภอศรีมหาโพธิ
กล่าวเปิดการประชุม



นายวิโรจน์ ล้อมวงษ์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปราจีนบุรี
กล่าวรายงาน



รูปที่ 9-12 บรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) กลุ่มที่ 2



10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม

ศึกษาและปรับปรุงรูปแบบของโครงการตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมทางด้านวิศวกรรมยิ่งขึ้น

10.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม มาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น

10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินการประชาสัมพันธ์สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่

11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 1/814 ซอยอัมพร หมู่ 17 ถ.พหลโยธิน ตำบลคูคต

อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ : 0 2532 3623 โทรสาร : 0 2532 3566

ติดต่อ : นายพิสิฐ สุวรรณเวช (วิศวกรโครงการ)

นางสาวนงพร กระจ่าง (วิศวกรและผู้ประสานงานโครงการ)



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2619 9931 โทรสาร : 0 2619 9932

ติดต่อ : นายจันทวัฒน์ เจริญศรีศิริพงษ์ (วิศวกรโครงการ)



บริษัท เอสทูอาร์ คอนซัลติ้ง จำกัด

เลขที่ 68/9 ซอยพัฒนาการ 20 แขวง 4 แขวงสวนหลวง

เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250

โทรศัพท์ : 0 2101 6501

ติดต่อ : นายวรกร สท้านพบ (วิศวกรจราจร)



บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 125 อาคารเดอะปัญญา ชั้น 3 ถนนคลองลำเจียก แขวงนวมินทร์

เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2943 9600

ติดต่อ : นางสาวศรินทิพย์ คำดี (วิศวกรโครงการ)



บริษัท กรีน พลาเน็ต คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 215/15 ถนนรัชดาภิเษก ซอยเฉลิมสุข แขวงจันทระเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2007 7313

ติดต่อ : นางสาวพิมลกันต์ จานนพิศ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)





เว็บไซต์โครงการ : www.hwy304khaohinson-lattakhian.com



เฟซบุ๊กโครงการ : ทล.304 เขาคินซอน-ลาดตะเคียน



Line Official : ทล304เขาคินซอนตอน1