

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรัง ให้มีขนาด 6-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้างแนวเส้นทางที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร (รูปที่ 1.1-1)

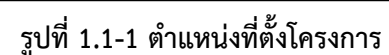
แนวเส้นทางโครงการบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และบางส่วนอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร รวมทั้งมีแหล่งโบราณคดีและแหล่งประวัติศาสตร์ อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเขาพระ กุโบร์บ้านตลาดเก่า และเรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลโต๊ะหินขวาง) ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรายงานฯ ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง *โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่* โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

1) *กม.970+108.000 ถึง กม.977+625.000* : ระยะทาง 7.517 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทติ้ง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/8/2565 ลงวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญถิ่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

2) *กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000* : ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/6/2565 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,080 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ







## 1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2561) และเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในปี พ.ศ.2565 เพื่อเริ่มก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จึงจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.13/2566 ลงวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2567 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 360 วัน

### 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

### 1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ในครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ในเขตปกครองรวม 5 ตำบล 2 อำเภอของจังหวัดกระบี่ แต่จากการรวบรวมข้อมูลชุมชนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เทศบาลเมืองกระบี่ องค์การบริหารส่วนตำบลไสไทย องค์การบริหารส่วนตำบลทับปรี เทศบาลตำบลกระบี่น้อย องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือคลอง และเทศบาลตำบลเหนือคลอง พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตทางในปัจจุบัน ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล 2 อำเภอ รวม 21 ชุมชน ดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1

ส่วนการศึกษาประเมินผลกระทบด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) และด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจะศึกษาครอบคลุมพื้นที่ระยะ 2.0 และ 1.0 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ตามลำดับ ซึ่งถือเป็นพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ อย่างไรก็ตาม หากมีประเด็นปัจจัยผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการซึ่งมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ที่ปรึกษาได้พิจารณาเพิ่มเติมพื้นที่ศึกษาตามความจำเป็นในแต่ละประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม







ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ				
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	EIA <sup>1</sup>
กระบี่	เมืองกระบี่	ไสไทย	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกก หมู่ที่ 3 บ้านคลองจิหลาด	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกก หมู่ที่ 3 บ้านคลองจิหลาด
		กระบี่ใหญ่	ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน ชุมชนศฤงคารพัฒนา ชุมชนรักษ้ำ้วยน้ำแดง ชุมชนโกคาสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน	ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน ชุมชนศฤงคารพัฒนา ชุมชนรักษ้ำ้วยน้ำแดง ชุมชนโกคาสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน
		ทับปริก <sup>2</sup>	-	หมู่ที่ 8 บ้านท่าคลอง
		กระบี่น้อย	หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 6 บ้านกระบี่น้อย หมู่ที่ 11 บ้านนากอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง	หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 6 บ้านกระบี่น้อย หมู่ที่ 11 บ้านนากอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง
		เหนือคลอง	หมู่ที่ 3 บ้านไสโปะใต้ หมู่ที่ 5 บ้านไสโปะเหนือ ชุมชนตลาดนัด <sup>3</sup> ชุมชนตลาดใน <sup>3</sup> ชุมชนท่ากรวด <sup>3</sup> ชุมชนนาทุ่งเสม็ด <sup>3</sup> ชุมชนนาหลังตลาด <sup>3</sup> ชุมชนฝ้ายห้วย <sup>3</sup>	หมู่ที่ 3 บ้านไสโปะใต้ หมู่ที่ 5 บ้านไสโปะเหนือ ชุมชนศรีสุข ชุมชนเป็นสุข ชุมชนมั่งมี ชุมชนอยู่เย็น
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	21 ชุมชน	20 ชุมชน

หมายเหตุ : <sup>1</sup> = จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการพิจารณาขอบเขตพื้นที่ศึกษาจากแผนที่ 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร

<sup>2</sup> = จากการตรวจสอบแผนที่ปกครองขององค์การบริหารส่วนตำบลทับปริก พบว่า ขอบเขตพื้นที่ของตำบลทับปริกมีระยะห่างจากเขตทางเป็นระยะทาง มากกว่า 500 เมตร

<sup>3</sup> = เป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อนปี พ.ศ.2560 ซึ่งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทาง แต่ไม่ได้แสดงในรายงาน EIA

## 1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **ขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ **“ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564”** รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้



## 1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

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

## 2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวนและติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางหลวง โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการและการศึกษานี้ รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรคและ/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ด้วยอย่างชัดเจน

## 3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรมประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

## 4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.5-1



ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>■ อุณหภูมิ</li> <li>■ ความนำไฟฟ้า</li> <li>■ ความลึก</li> <li>■ ความเร็วของกระแสน้ำ</li> <li>■ ความโปร่งแสง</li> <li>■ ความขุ่น*</li> <li>■ ความเค็ม*</li> <li>■ ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>■ ออกซิเจนละลายน้ำ</li> <li>■ BOD</li> <li>■ ของแข็งแขวนลอย</li> <li>■ ปริมาณของแข็งละลายน้ำ*</li> <li>■ น้ำมันและไขมัน</li> <li>■ ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย</li> <li>■ โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด</li> </ul>	3		1 ครั้ง/เดือน	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187)</li> <li>■ คลองเนียง (กม.976+512)</li> <li>■ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)</li> </ul>
2. อากาศและบรรยากาศ <ul style="list-style-type: none"> <li>■ TSP</li> <li>■ PM-10</li> <li>■ CO</li> <li>■ NO<sub>2</sub></li> <li>■ ทิศทางและความเร็วลม</li> </ul>	3	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ วัดควนสบาย (กม.972+500)</li> <li>■ มัสยิดบ้านนอก (กม.975+450)</li> <li>■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)</li> </ul>
3. ระดับเสียง <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L<sub>eq</sub> 24 hr</li> <li>■ L<sub>max</sub></li> <li>■ L<sub>90</sub></li> <li>■ L<sub>eq</sub> 8 hr*</li> <li>■ L<sub>dn</sub>*</li> </ul>	17	5 วันต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ชุมชนรักษั้วน้ำแดง (กม.970+108)</li> <li>■ ชุมชนโคกสามัคคี (กม.971+400)</li> <li>■ ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) (กม.971+850)</li> <li>■ ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) (กม.972+300)</li> <li>■ วัดควนสบาย (กม.972+500)</li> <li>■ ชุมชนบ้านท่าคลอง (กม.973+175)</li> <li>■ ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) (กม.973+175)</li> <li>■ ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) (กม.974+450)</li> <li>■ หมู่ที่ 11 บ้านนอก (ฝั่งซ้าย) (กม.974+725)</li> <li>■ หมู่ที่ 11 บ้านนอก (ฝั่งขวา) (กม.974+725)</li> <li>■ มัสยิดบ้านนอก (กม.975+450)</li> </ul>

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
3. ระดับเสียง (ต่อ)					<ul style="list-style-type: none"> <li>โรงเรียนบ้านนากอก (กม.975+450)</li> <li>หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง (ฝั่งซ้าย) (กม.976+700)</li> <li>หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน (ฝั่งขวา) (กม.976+700)</li> <li>หมู่ที่ 3 บ้านไผ่โป๊ะใต้ (กม.979+600)</li> <li>ชุมชนศรีสุข (กม.983+600)</li> <li>โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)</li> </ul>
4. ความสั่นสะเทือน <ul style="list-style-type: none"> <li>ความถี่</li> <li>ความเร็วอนุภาคสูงสุด</li> </ul>	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอด ระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>วัดควนสบาย (กม.972+500)</li> <li>มัสยิดบ้านนากอก (กม.975+450)</li> <li>โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)</li> </ul>
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ <ul style="list-style-type: none"> <li>แพลงก์ตอนพืช</li> <li>แพลงก์ตอนสัตว์</li> <li>สัตว์หน้าดิน</li> </ul>	3		1 ครั้ง/ เดือน	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187)</li> <li>คลองเนียง (กม.976+512)</li> <li>คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)</li> </ul>
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุ และความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณจราจร</li> <li>สถิติอุบัติเหตุ</li> <li>การติดตั้งป้ายเตือน</li> </ul>	-		4 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก 9 จุด</li> <li>สำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน 1 จุด</li> <li>สถิติอุบัติเหตุตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>ตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นโครงการ 33 แห่ง</li> </ul>
7. การระบายน้ำ และการควบคุม น้ำท่วม* <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสิทธิภาพการระบายน้ำ</li> <li>การสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ</li> <li>สภาพปัญหา น้ำท่วมขัง บริเวณ 2 ฝั่งแนวเส้นทาง และบริเวณใกล้เคียง</li> </ul>	-	-	2 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางระบายน้ำ และอาคารระบายน้ำ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li> </ul>



ตารางที่ 1.5-1

## ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
8. เศรษฐกิจ สังคม <ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบจากกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</li> <li>สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</li> <li>ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> <li>ปัญหาการเรียน</li> <li>ข้อเสนอแนะต่อโครงการ</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้นำชุมชน</li> <li>หน่วยงานราชการ</li> <li>พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>ครัวเรือน</li> </ul>

หมายเหตุ : - หมายถึง ตามมาตรฐานเทคนิคและวิธีการตรวจวัดที่มีความเหมาะสม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

4.1) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดเก็บตัวอย่าง เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นต้น โดยใช้แผนที่ประกอบคำบรรยาย รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบของจุดเก็บตัวอย่าง รวมถึงโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม โครงการปรับปรุงหรือก่อสร้างอื่นๆ เป็นต้น

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันที่

## 5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงผลประกอบอย่างชัดเจน

## 1.6 แผนและผลการปฏิบัติงาน

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2567) บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินงานแล้วเสร็จครบถ้วน (100%) ตามแผนงานที่วางไว้ (รูปที่ 1.6-1) โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานประกอบด้วย

1) ดำเนินการสำรวจพื้นที่ภาคสนาม และหารือมาตรการ ร่วมกับกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ และผู้รับเหมาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2566 ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ตอน 2

2) ผลการทบทวนข้อมูลรายละเอียดรูปแบบแนวเส้นทางโครงการ

2) ผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อจัดทำรายงานเบื้องต้น

4) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) จัดทำรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เสนอต่อกรมทางหลวงพิจารณา เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2566

6) ดำเนินการหารือการออกแบบระบบระบายน้ำ และทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ร่วมกับกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ ผู้แทนสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ผู้รับเหมาก่อสร้าง และ บริษัทที่แอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด (ผู้ออกแบบโครงการ) เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2566 ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ตอน 1

7) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ และเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-26 เมษายน พ.ศ.2566

8) นำเสนอรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ต่อคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2566

9) ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

10) ประสานงานกับผู้แทนสำนักสำรวจและออกแบบ เพื่อดำเนินการแก้ไขแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ



11) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ และเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 2 รวมทั้งประสานงานเพื่อขออนุญาตติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 18-20 พฤษภาคม พ.ศ.2566

12) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ และเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-18 มิถุนายน พ.ศ.2566

13) ประสานงานกับท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ เพื่อขออนุญาตใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) ในการ ถ่ายรูปแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2566

14) ตรวจสอบปริมาณจราจร ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 มิถุนายน พ.ศ.2566

15) เสนอแผนการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ต่อกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนดำเนินการ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ.2566

16) จัดทำรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เสนอต่อกรมทางหลวงพิจารณา เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2566

17) นำเสนอรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ต่อคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ.2566

18) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 4 และตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-24 กรกฎาคม พ.ศ.2566

19) สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 3-31 สิงหาคม พ.ศ.2566

20) ตรวจสอบปริมาณจราจร ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 22-24 สิงหาคม พ.ศ.2566

21) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม – 5 กันยายน พ.ศ.2566

22) จัดทำรายงานระยะกลาง (Interim Report) เสนอต่อกรมทางหลวงพิจารณา เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2566

23) นำเสนอรายงานระยะกลาง (Interim Report) ต่อคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2566

24) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 29-30 กันยายน พ.ศ.2566

25) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 17-19 ตุลาคม พ.ศ.2566

26) ประสานงานกับท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ เพื่อขออนุญาตใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) ในการ ถ่ายรูปแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

27) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 8 และตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 23-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

28) ตรวจสอบปริมาณจราจร ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 14-16 ธันวาคม พ.ศ.2566

29) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 19-20 ธันวาคม พ.ศ.2566

30) จัดทำร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report) เสนอต่อกรมทางหลวงพิจารณา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2567

31) นำเสนอร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report) ต่อคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2567

รูปที่ 1.6-1 แผนและผลการปฏิบัติงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่

ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สัดส่วนงาน (%)	2566														2567			สัดส่วน (%)			
		มี.ค.	เม.ย.		พ.ค.	มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		ต.ค.		พ.ย.	ธ.ค.			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
1. งานทบทวนรายงานการศึกษา	10.00																					
1.1 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5.00	3.00	2.00																			
		3.00	2.00																			
1.2 การทบทวนรูปแบบ และเปรียบเทียบรูปแบบกับงานก่อสร้าง	5.00	2.00	2.00		1.00																	
		3.00	2.00																			
2 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	5.00				1.25	1.25		1.25	1.25													
					1.25	1.25		1.25	1.25													
3 การปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษา	20.00																					
3.1 การทบทวนมาตรการกั้นข้างโครงการ และผู้รับเหมาก่อสร้าง	5.00		2.50		2.50																	
			2.50		2.50																	
3.2 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษา	15.00				0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75	
					0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75		0.75	0.75	
4 การสำรวจภาคสนามและการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	40.00																					
4.1 คุณภาพอากาศ	5.00							1.25	1.25					1.25	1.25							
								1.25	1.25					1.25	1.25							
4.2 ระดับเสียง	5.00							1.25	1.25					1.25	1.25							
								1.25	1.25					1.25	1.25							
4.3 ความสั่นสะเทือน	5.00							1.25	1.25					1.25	1.25							
								1.25	1.25					1.25	1.25							
4.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	5.00			0.50	0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25	
				0.50	0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25	
4.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ	5.00			0.50	0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25	
				0.50	0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25		0.25	0.25	
4.6 คมนาคม อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	5.00					0.50	0.75			0.50	0.75				0.50	0.75			0.50	0.75		
					0.50	0.75				0.50	0.75				0.50	0.75			0.50	0.75		
4.7 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5.00							1.25	1.25					1.25	1.25							
								1.25	1.25					1.25	1.25							
4.8 เศรษฐกิจ และสังคม	5.00							0.50	0.50		1.00	1.00										
								1.25	1.25		1.25	1.25										
5 การสรุปผลการติดตามตรวจสอบ	5.00					0.50	0.50			0.50	0.50				0.50	0.50			1.00	1.00		
						0.50	0.50			0.50	0.50				0.50	0.50			1.00	1.00		
6 การพิจารณาข้อเสนอแนะ	5.00					0.50	0.50			0.50	0.50				0.50	0.50			1.00	1.00		
						0.50	0.50			0.50	0.50				0.50	0.50			1.00	1.00		
7 การเสนอรายงาน	15.00																					
7.1 รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	2.00	18 เม.ย. 66	2.00																			
		2.00																				
		16 เม.ย. 66																				
7.2 รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	3.00							14 ก.ค. 66	3.00													
								3.00														
								15 ก.ค. 66														
7.3 รายงานระยะกลาง (Interim Report)	3.00										13 ก.ย. 66	3.00										
											3.00											
											13 ก.ย. 66											
7.4 ร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report)	3.00															11 มี.ค. 67	3.00					
																3.00						
																11 มี.ค. 67						
7.5 รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report)	2.00																		11 มี.ค. 67	2.00		
																			2.00			
																			12 มี.ค. 67			
7.6 รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	2.00																		11 มี.ค. 67	2.00		
																			2.00			
																			12 มี.ค. 67			
ความก้าวหน้าในแต่ละเดือน (แผน)	10.50	6.00	8.50	3.50	6.25	7.00		10.50	7.50	8.25	4.25	1.25	2.50	13.75	4.50	4.75	2.00	5.50	4.00			
ความก้าวหน้าสะสม (แผน)	41.75	6.00	14.50	18.00	24.25	31.25		41.75	49.25	57.50	61.75	63.00	65.50	79.25	83.75	88.50	90.50	96.00	100.00			
ความก้าวหน้าในแต่ละเดือน (จริง)	9.75	5.00	8.50	4.50	5.00	8.25		9.75	6.75	7.75	5.25	2.25	2.50	12.50	5.75	4.25	1.25	6.75	4.00			
ความก้าวหน้าสะสม (จริง)	41.00	5.00	13.50	18.00	23.00	31.25		41.00	47.75	55.50	60.75	63.00	65.50	78.00	83.75	88.00	89.25	96.00	100.00			

การดำเนินการตามแผน

การดำเนินการจริง



32) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 19-21 มกราคม พ.ศ.2567

33) ตรวจสอบปริมาณจราจร ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 14-17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

34) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ระหว่างวันที่ 27-29 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

35) จัดเตรียมรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) เสนอต่อกรมทางหลวงพิจารณา โดยมีรายละเอียดดังที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

## 1.7 แผนการส่งมอบรายงาน

จากแผนงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่** ซึ่งใช้ระยะเวลาในการศึกษา 360 วัน นับจากวันเริ่มต้นสัญญา บริษัทที่ปรึกษาจะจัดส่งรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและเอกสารต่างๆ ทั้งหมดที่ใช้ประกอบในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยจัดทำเป็นภาษาไทย ทั้งนี้จะส่งมอบรายงานภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 1.7-1)

1) **รายงานเบื้องต้น (Inception Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานให้กรมทางหลวงภายใน 30 วัน นับจากวันลงนามในสัญญา (ภายในวันที่ 16 เมษายน พ.ศ.2566) จำนวน 8 (แปด) ฉบับ โดยจะต้องมีรายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ ผังโครงสร้างการทำงานของบุคลากร แผนการดำเนินงาน แผนการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ และกำหนดเวลาทำงาน ผลการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และเสนอแนวทางพร้อมทั้งวิธีการศึกษา เพื่อให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการในรายละเอียดต่อไป

2) **รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานให้กรมทางหลวงภายใน 120 วัน (ภายในวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ.2566) นับจากวันลงนามในสัญญา จำนวน 8 (แปด) ฉบับ โดยอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดประกอบด้วย ผลการศึกษาทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานจริงตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสรุปภาพรวมของผลการติดตาม และในกรณีที่พบว่าโครงการไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ หรือปฏิบัติตามมาตรการฯ ไม่ครบถ้วนหรือผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีค่าเกินมาตรฐาน ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจนที่เป็นไปได้จริงในทางปฏิบัติ เพื่อให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการในขั้นต่อไป

3) **รายงานระยะกลาง (Interim Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานให้กรมทางหลวงภายใน 180 วัน นับจากวันลงนามในสัญญา (ภายในวันที่ 13 กันยายน พ.ศ.2566) จำนวน 8 (แปด) ฉบับ พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) แนบท้ายรายงาน โดยอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดประกอบด้วย สรุป วิเคราะห์ และแสดงภาพรวมของการศึกษาการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งหมดในระยะเวลา 180 วัน ที่ผ่านมามาตามขอบเขตการศึกษาในหัวข้อ 4 โดยละเอียด และในกรณีที่พบว่าโครงการไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ หรือปฏิบัติตามมาตรการฯ ไม่ครบถ้วนหรือผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีค่าเกินมาตรฐาน ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจนที่เป็นไปได้จริงในทางปฏิบัติ เพื่อให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการในขั้นต่อไป ให้กรมทางหลวงพิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการในขั้นต่อไป

4) **ร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานให้กรมทางหลวงภายใน 300 วัน (ภายในวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2567) นับจากวันลงนามในสัญญา จำนวน 8 (แปด) ฉบับ โดยจะต้องมีรายละเอียดประกอบด้วยการสรุปวิเคราะห์ และแสดงภาพรวมของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่ผ่านมาโดยละเอียดและสรุปครบถ้วนตามขอบเขตการศึกษาที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งสรุปแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจนที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการจัดทำเป็นรายงานขั้นสุดท้าย

5) **รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานให้กรมทางหลวงภายใน 360 วัน นับจากวันลงนามในสัญญา (ภายในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2567) จำนวน 8 (แปด) ฉบับ พร้อมต้นฉบับ และแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) แนบท้ายรายงาน เมื่อศึกษาแล้วเสร็จตามสัญญา โดยจะต้องมีรายละเอียดผลการศึกษาคือการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการของกรมทางหลวงโดยสมบูรณ์ครบถ้วนตามขอบเขตการศึกษาที่กำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นของกรมทางหลวงต่อร่างรายงานขั้นสุดท้าย และนำไปจัดทำเป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำนวน 2 (สอง) ฉบับ พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) แนบท้ายรายงาน เพื่อจัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป ทั้งนี้ให้ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายในเวลา 30 วัน นับจากวันที่กรมทางหลวงพิจารณาเห็นชอบรายงานขั้นสุดท้าย

6) **รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)** ที่ปรึกษาจะต้องส่งพร้อมกับรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) ให้กรมทางหลวงภายใน 360 วัน (ภายในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2567) นับถัดจากวันลงนามในสัญญา จำนวน 8 (แปด) ฉบับ พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) แนบท้ายรายงาน โดยรายงานดังกล่าวจะต้องสรุปภาพรวมของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจากที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานขั้นสุดท้ายให้มีสาระสำคัญครบถ้วน สั้นกระชับ และสามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย

ตารางที่ 1.7-1

## แผนและผลการส่งมอบรายงาน

ลำดับ	รายงาน	จำนวน	กำหนดเวลาในการส่งมอบงาน	
			ตามขอบเขตงาน (TOR)	ดำเนินการส่งมอบจริง
1.	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	8	16 เมษายน พ.ศ.2566	18 เมษายน พ.ศ.2566
2.	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	8	15 กรกฎาคม พ.ศ.2566	14 กรกฎาคม พ.ศ.2566
3.	รายงานระยะกลาง (Interim Report)	8	13 กันยายน พ.ศ.2566	13 กันยายน พ.ศ.2566
4.	ร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report)	8	11 มกราคม พ.ศ.2567	11 มกราคม พ.ศ.2567
5.	รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report)	8	12 มีนาคม พ.ศ.2567	11 มีนาคม พ.ศ.2567
6.	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	8	12 มีนาคม พ.ศ.2567	11 มีนาคม พ.ศ.2567

## บทที่ 2

### รายละเอียดโครงการ

#### 2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

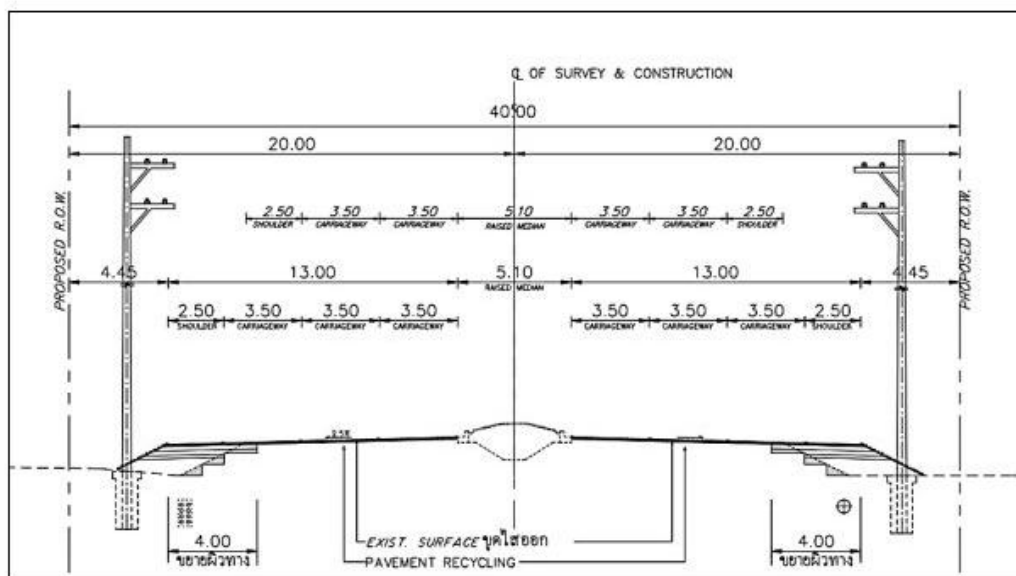
การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง ตำบลไสไทย อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างขยายแนวเส้นทางหลวงขนาด 4-6 ช่องจราจรเดิมให้มีขนาด 6-8 ช่องจราจร ตามมาตรฐานทางขั้นพิเศษ พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยก และจุดกลับรถ รวม 3 แห่ง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ ในเขตตัวเมืองกระบี่ และเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง อำนวยความสะดวกปลอดภัย ทำให้การเดินทางมีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพดีขึ้น สำหรับตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการ ในแผนที่ของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 แสดงดังรูปที่ 1.1-1

##### 2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

###### 1) รูปตัดทางหลวงโดยทั่วไป

รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ เป็นการปรับปรุงขยายถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร โดยประกอบด้วย 3 รูปแบบ ดังนี้

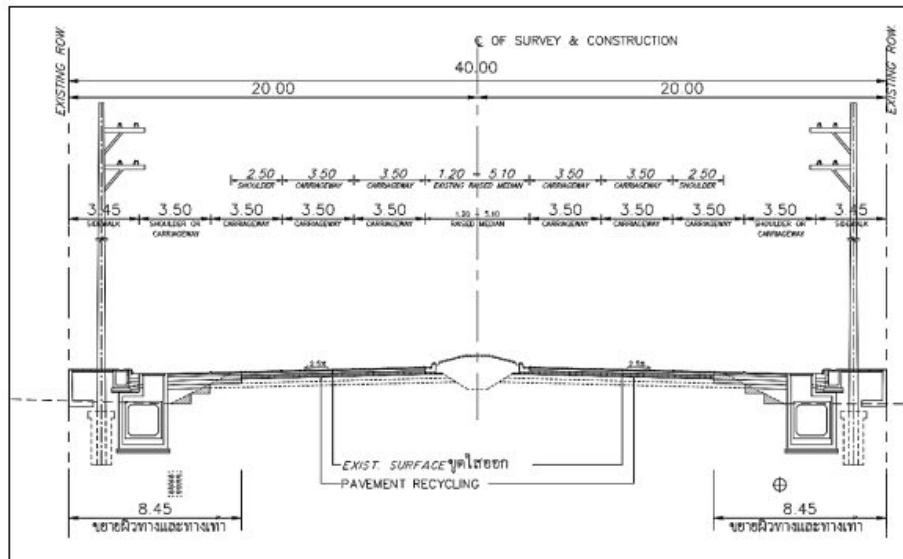
1.1) **รูปแบบที่ 1 :** เป็นการปรับปรุงแนวเส้นทางในบริเวณที่ไม่มีชุมชน หรือมีชุมชนเบาบาง ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ดังรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1 รูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

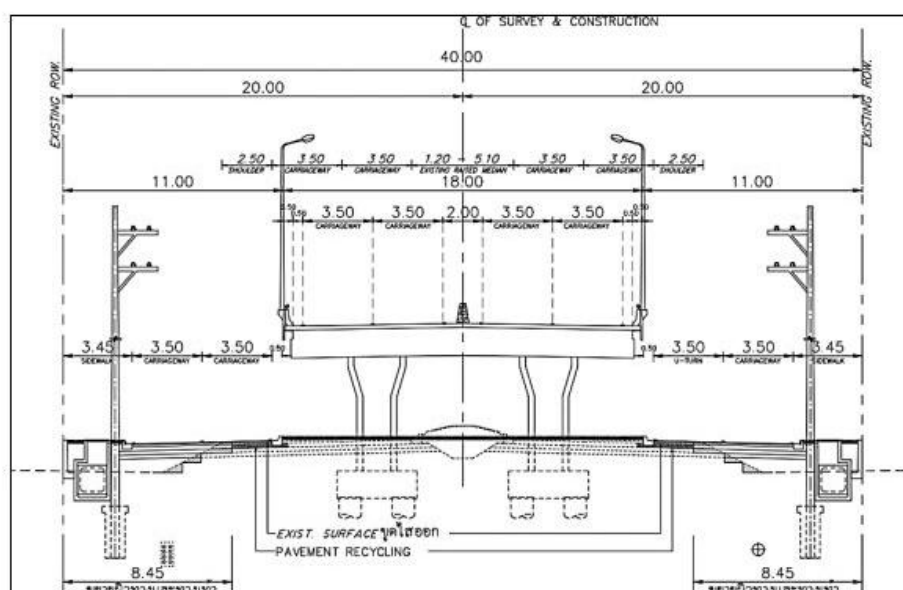


1.2) รูปแบบที่ 2 : เป็นการปรับปรุงถนนบริเวณที่มีชุมชนสองข้างทางหนาแน่น และอยู่ประชิดเขตทาง และมีการสัญจรของคนเดินเท้าสองฝั่งถนนจำนวนมาก โดยเป็นการปรับปรุงให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า และระบบระบายน้ำ ดังรูปที่ 2.1-2



รูปที่ 2.1-2 รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) รูปแบบที่ 3 : เป็นการปรับปรุงให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า และระบบระบายน้ำ พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass) ซึ่งประกอบด้วย ทางแยกตลาดเก่า จุดกลับรถหน้าเรือนจำ และทางแยกสนามบิน ดังรูปที่ 2.1-3



รูปที่ 2.1-3 รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร กรณีที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## สำหรับสรุปรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการ มีรายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 สรุปรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ช่วงกิโลเมตร	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียดการปรับปรุง	หมายเหตุ
กม.970+108 ถึง กม.970+800	0.692	ขยายช่องจราจรของทางระดับพื้น จากถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.970+800 ถึง กม.972+000	1.200	ปรับปรุงถนนขนาด 6 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.972+000 ถึง กม.973+211.400	1.211	ปรับปรุงถนนขนาด 6 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกตลาดเก่า	รูปที่ 2.1-3
กม.973+211.400 ถึง กม.974+210	0.999	ปรับปรุงถนนขนาด 5 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกตลาดเก่า	รูปที่ 2.1-3
กม.974+210 ถึง กม.974+634	0.424	ปรับปรุงถนนขนาด 4 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกตลาดเก่า	รูปที่ 2.1-3
กม.974+634 ถึง กม.976+450	1.816	ขยายช่องจราจรของทางระดับพื้น จากถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.976+450 ถึง กม.977+360	0.910	ปรับปรุงถนนขนาด 4 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามจุดกลับรถหน้าเรือนจำ	รูปที่ 2.1-3
กม.977+360 ถึง กม.979+132	1.772	ขยายช่องจราจรของทางระดับพื้น จากถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.979+132 ถึง กม.979+400	0.268	ปรับปรุงถนนขนาด 4 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-2
กม.979+400 ถึง กม.980+500	1.100	ขยายช่องจราจรของทางระดับพื้น จากถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.980+500 ถึง กม.981+470	0.970	ปรับปรุงถนนขนาด 4 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกสนามบิน	รูปที่ 2.1-3
กม.981+470 ถึง กม.983+800	2.330	ขยายช่องจราจรของทางระดับพื้น จากถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-1
กม.983+800 ถึง กม.984+544	0.744	ปรับปรุงถนนขนาด 4 ช่องจราจรเดิม ให้เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร	รูปที่ 2.1-2

## 2) ทางแยก

รูปแบบการปรับปรุงทางแยกตลอดแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงทางแยกระดับพื้นจำนวน 6 แห่ง การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก จำนวน 2 แห่ง และการก่อสร้างสะพานข้ามจุดกลับรถ จำนวน 1 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

### 2.1) การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น :

ประกอบด้วย การปรับปรุงผิวจราจร เกาะกลางถนน Curb and Gutter, ทางเท้า, การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก และการปรับภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน โดยมีการปรับปรุงทางแยกระดับพื้น รวม 6 แห่ง รายละเอียดดังนี้

2.1.1) แยกปลาลัง กม.970+108 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.2) แยกทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนมหาราช-ถนนผังเมือง กม.971+407 : การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.3) แยกพลศึกษา กม.974+050 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.4) แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 : การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.5) แยกกระบี่น้อย กม.978+853 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.6) แยกเหนือคลอง กม.984+544 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

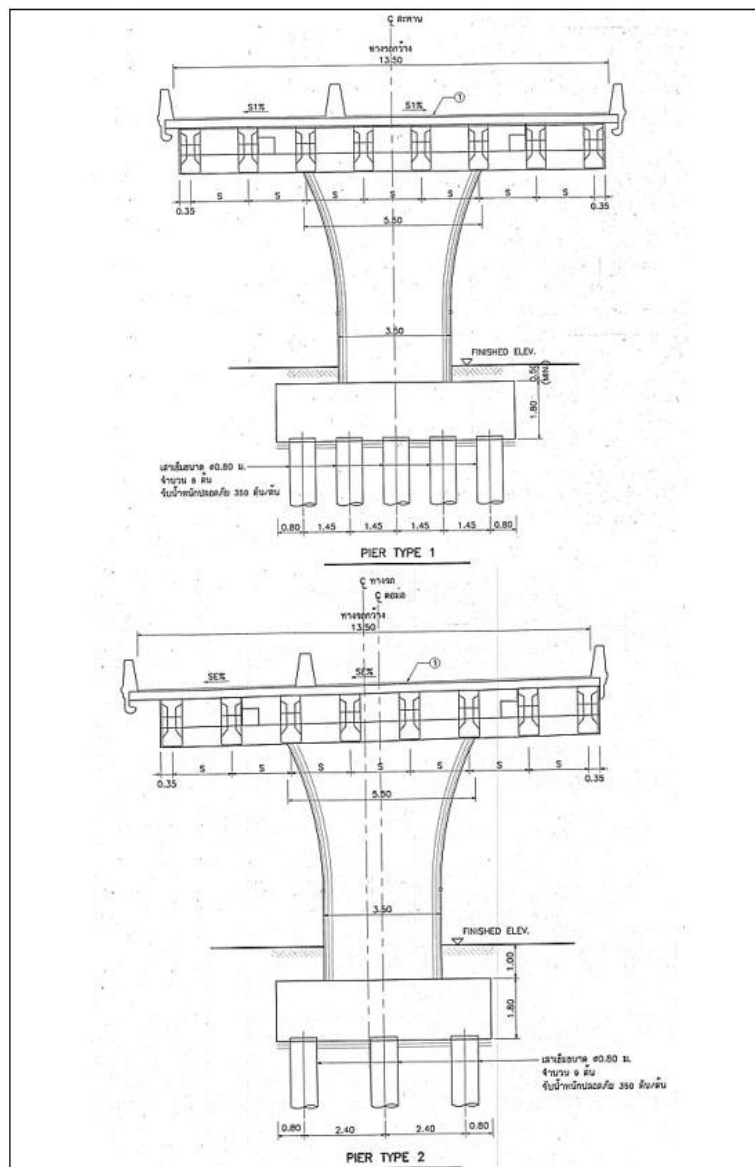
### 2.2) การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass)

2.2.1) ทางแยกตลาดเก่า กม.972+732 : ลักษณะเป็นสามแยกจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 4 กับ ทางหลวงหมายเลข 411 ซึ่งจะดำเนินการปรับปรุงโดยก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานเป็น I-Girder เสาเดี่ยวมีความยาว 330 เมตร ความกว้างสะพานรวม 13.50 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร และไหล่ทางกว้างข้างละ 1.0 เมตร ตัวสะพานยาว 565 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 1 ช่องจราจร และทิศทางมุ่งหน้าไปจังหวัดกระบี่ จำนวน 2 ช่องจราจร และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ (รูปที่ 2.1-4)

2.2.2) ทางแยกสนามบินกระบี่ กม.981+015 : ลักษณะเป็นสามแยกจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 4 กับ ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งจะดำเนินการปรับปรุงโดยก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานเป็น I-Girder มีความยาว 490 เมตร ความกว้างสะพานรวม 23.10 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร และไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.5 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 ช่องจราจร และทิศทางมุ่งหน้าไปจังหวัดกระบี่ จำนวน 2 ช่องจราจร และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ (รูปที่ 2.1-5)



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า



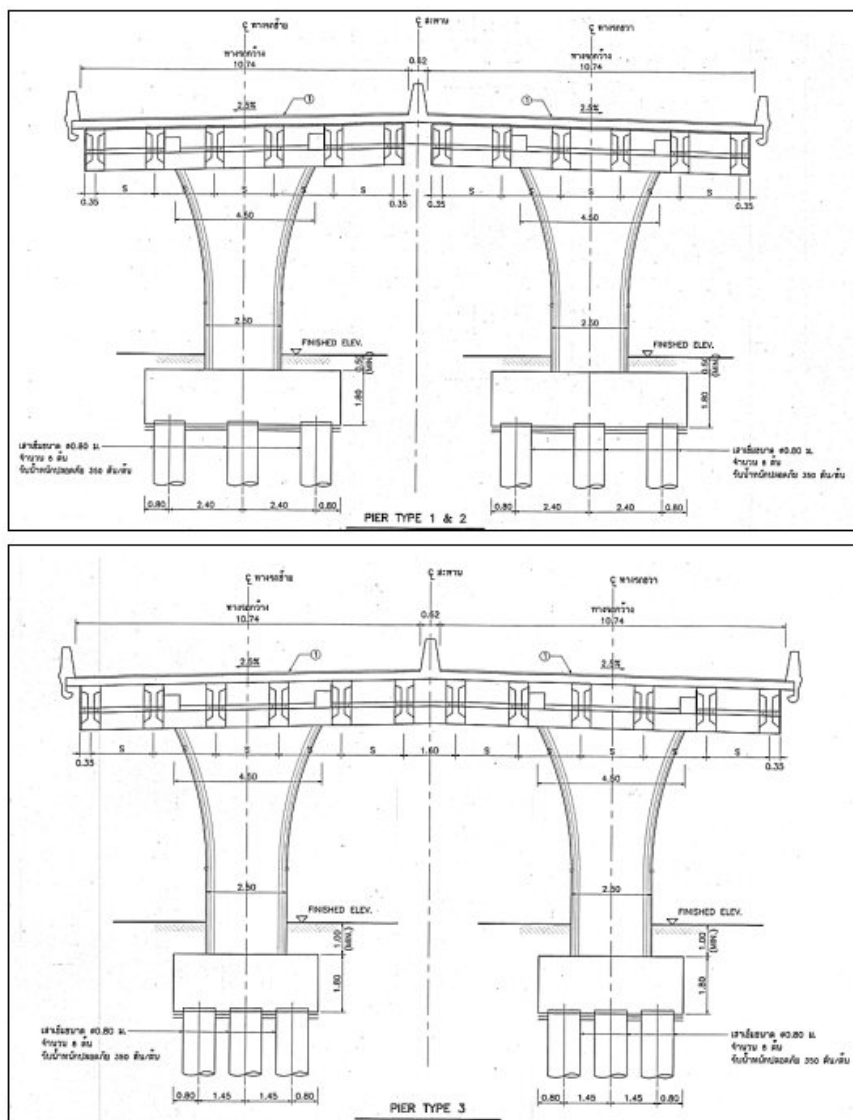
ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า

รูปที่ 2.1-4 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกตลาดเก่า  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม





ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่



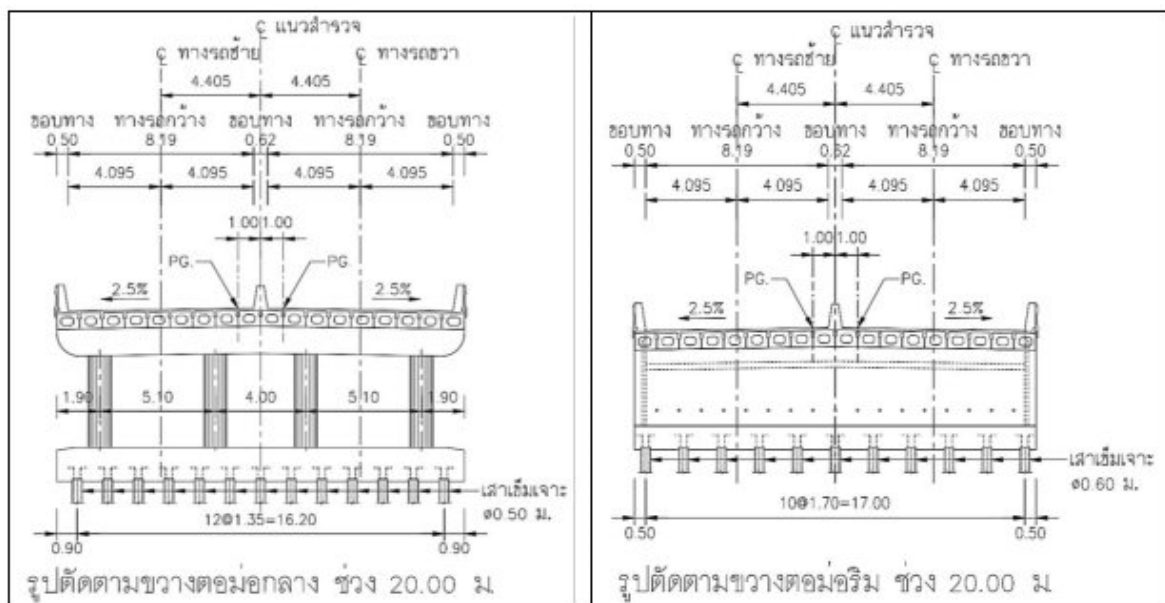
ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่

รูปที่ 2.1-5 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2.3) สะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ กม.977+000 : เป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับที่รูปแบบโครงสร้างสะพาน แบบ Box Beam มีความยาว 120 เมตร และมีความกว้างสะพานรวม 18.0 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร ข้ามจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 4 และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ รวมทั้งปรับปรุงจุดกลับรถเดิมบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน โดยมีความสูงช่องลอด 3.5 เมตร และยกเล็กสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถเดิม (รูปที่ 2.1-6)



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ

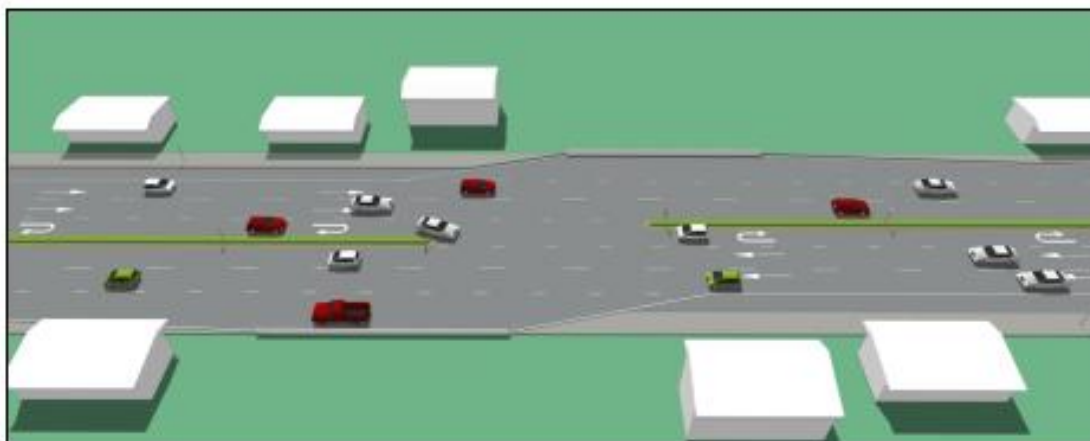


ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ

รูปที่ 2.1-6 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 3) จุดกลับรถ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีจุดกลับรถทั้งหมด 11 จุด ประกอบด้วย จุดกลับรถแบบ 2 ทิศทาง จำนวน 10 จุด และแบบ 1 ทิศทาง จำนวน 1 จุด ดังนั้น เมื่อมีการปรับปรุงทางหลวงให้เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร จึงจะมีการปรับปรุงจุดกลับรถ (U-Turn) ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ เพื่อเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้ทาง และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัย รวมถึงไฟส่องสว่างในบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังรูปที่ 2.1-7



รูปที่ 2.1-7 การออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะเป็นการปรับปรุงจุดกลับรถเดิม จำนวน 9 แห่ง โดยทำการยกเลิกจุดกลับรถเดิม จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดกลับรถ บริเวณ กม.983+035 และ กม.984+000 และทำการก่อสร้างจุดกลับรถใหม่ทดแทนจุดกลับรถเดิมที่ยกเลิกไป อีก จำนวน 3 แห่ง ในบริเวณ กม.982+850, กม.983+400 และ กม.984+300 ดังนั้นภายหลังการก่อสร้าง/ปรับปรุง แนวเส้นทางโครงการ จะมีจุดกลับรถรวมทั้งสิ้น 12 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	บริเวณ	รูปแบบทิศทาง	สรุปการปรับปรุง
1	กม.970+280	จุดกลับรถ ก่อนถึงแยกปลาลัง	1	คงไว้
2	กม.971+015	จุดกลับรถ ศูนย์ Mitsubishi-Mazda	2	คงไว้
3	กม.972+485	จุดกลับรถ วัดควนสวาย	2	คงไว้
4	กม.973+650	จุดกลับรถ โรงเรียนเมืองกระบี่	2	คงไว้
5	กม.975+675	จุดกลับรถ Big C-Outlet	2	คงไว้
6	กม.976+825	จุดกลับรถ Lotus-Isuzu-เรือนจำ	2	คงไว้
7	กม.977+845	จุดกลับรถ โรงเรียนบ้านน้ำจาน	2	คงไว้
8	กม.979+725	จุดกลับรถ บ้านพักวิทยุการบิน	2	คงไว้
9	กม.982+220	จุดกลับรถ บ้านพักสนามบิน	2	คงไว้
10	กม.982+850	ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไสเมาะ 185 เมตร	1	ก่อสร้างเพิ่ม
11	กม.983+035	จุดกลับรถ โรงเรียนบ้านไสเมาะ	2	ยกเลิก
12	กม.983+400	ระหว่างโรงเรียนไสเมาะ และ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ก่อสร้างเพิ่ม
13	กม.984+000	จุดกลับรถ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ยกเลิก
14	กม.984+300	หลังโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	1	ก่อสร้างเพิ่ม

#### 4) ระบบระบายน้ำ

การพัฒนาาระบบระบายน้ำภายในโครงการ ประกอบด้วย การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 3 แห่ง และการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว และอาคารระบายน้ำตามแนวขวาง รายละเอียดดังนี้

##### 4.1) สะพานข้ามลำน้ำ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำทั้งสิ้น 3 แห่ง ดังนี้

**4.1.1) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438) :** ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม จำนวน 1 ตัว และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete จำนวน 3 ตัว รายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1-8)

สะพานด้านซ้าย มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้ายกว้าง 1.5 เมตร

สะพานตัวกลาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 13.5 เมตร ทางเท้ากว้างด้านละ 1.5 เมตร

สะพานด้านขวาทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวา กว้าง 1.5 เมตร

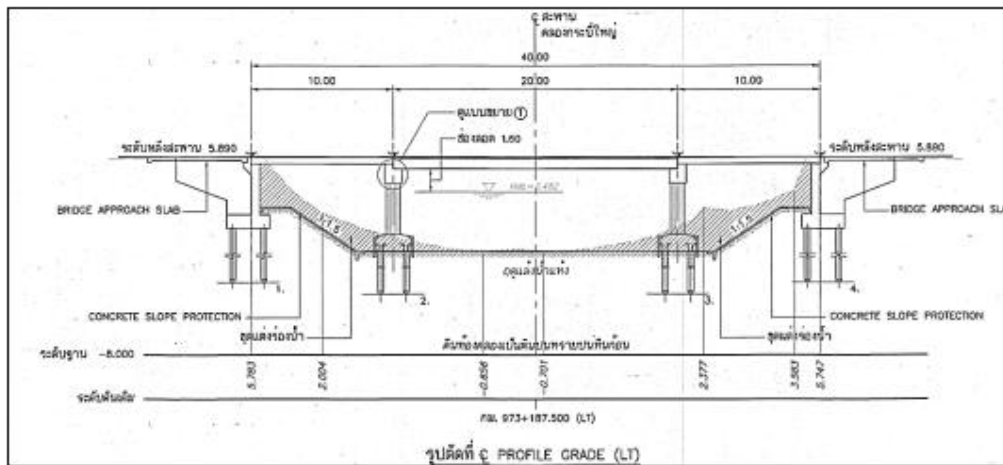
**4.1.2) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) :** ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร (รูปที่ 2.1-9)

**4.1.3) สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204.014) :** ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 30.6 เมตร ทางเท้ากว้าง ข้างละ 1.5 เมตร (รูปที่ 2.1-10)

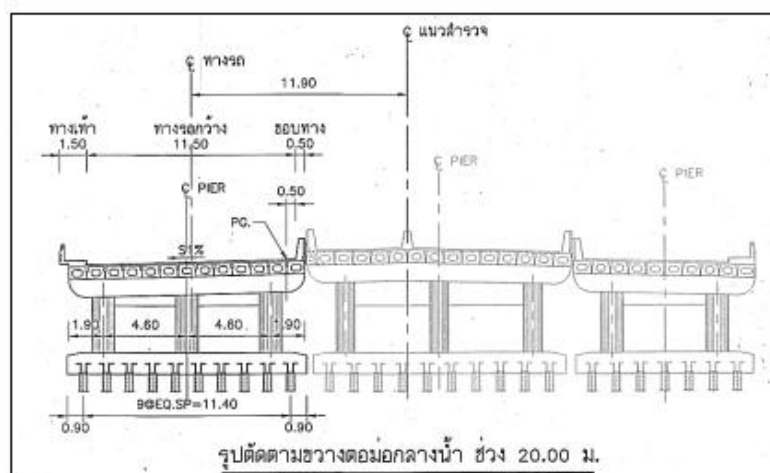
ตารางที่ 2.1-3 รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
ลำน้ำ	รูปแบบสะพาน	ขนาด	พื้นสะพาน กว้าง (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)		รูปแบบการปรับปรุง
				ซ้าย	ขวา	
1. คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438)	R.C. SLAB	$(1 \times 6.00) + (1 \times 8.00) + (1 \times 10.00) + (1 \times 8.00) + (1 \times 6.00) = 38.00$ เมตร	19.5	1.5	1.5	รื้อถอนสะพานเดิม
	Prestressed Concrete	$(1 \times 10.00) + (1 \times 20.00) + (1 \times 10.00) = 40.00$ เมตร	13.5	1.5	1.5	ก่อสร้างสะพานใหม่
	Prestressed Concrete	$(1 \times 10.00) + (1 \times 20.00) + (1 \times 10.00) = 40.00$ เมตร LT.	11.5	1.5	-	ก่อสร้างสะพานใหม่
	Prestressed Concrete	$(1 \times 10.00) + (1 \times 20.00) + (1 \times 10.00) = 40.00$ เมตร RT.	8	-	1.5	ก่อสร้างสะพานใหม่
2. คลองเนียง (กม.976+512.960)	R.C. SLAB	$(1 \times 5.00) + (1 \times 7.00) + (1 \times 5.00) = 17.00$ เมตร	19.5	-	-	รื้อถอนสะพานเดิม
	Prestressed Concrete	$(1 \times 17.00) = 17.00$ เมตร	30	1.5	1.5	ก่อสร้างสะพานใหม่
3. คลองกระบี่น้อย (กม.979+204.014)	R.C. SLAB	$(1 \times 6.00) + (1 \times 8.00) + (1 \times 10.00) + (1 \times 8.00) + (1 \times 6.00) = 38.00$ เมตร	19.5	-	-	รื้อถอนสะพานเดิม
	Prestressed Concrete	$(1 \times 10.00) + (1 \times 20.00) + (1 \times 10.00) = 40.00$ เมตร	30.6	1.5	1.5	ก่อสร้างสะพานใหม่



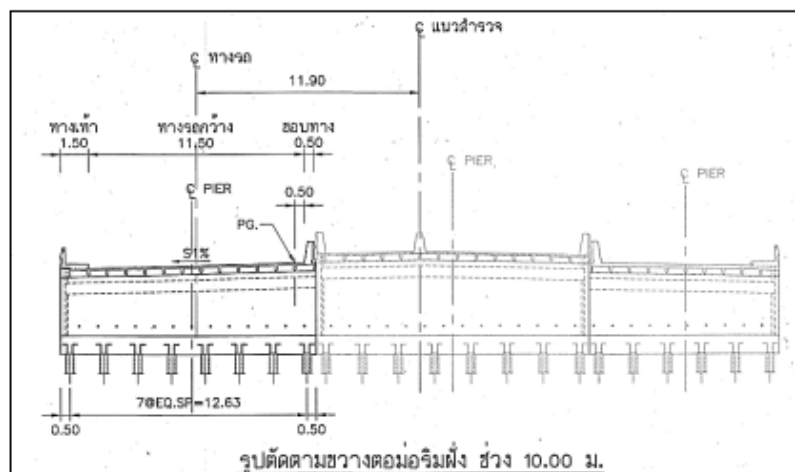




แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)



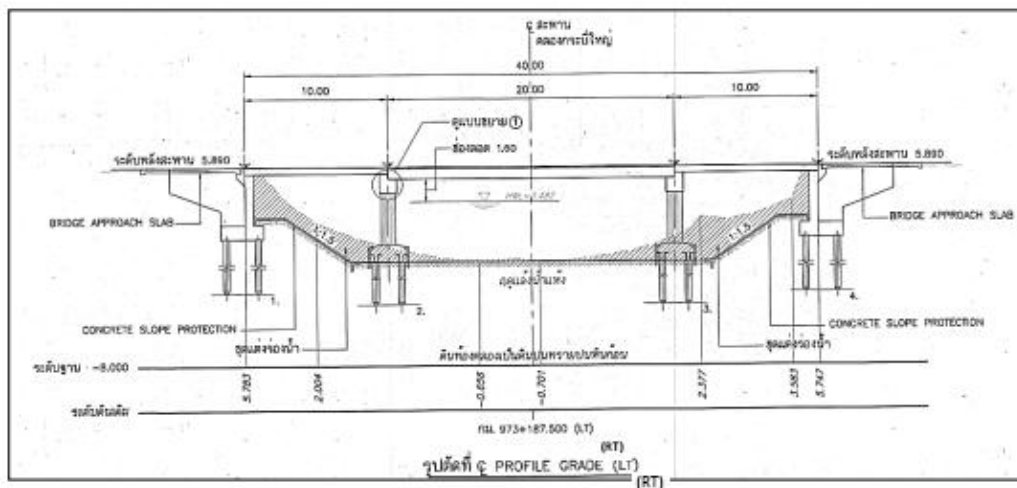
รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



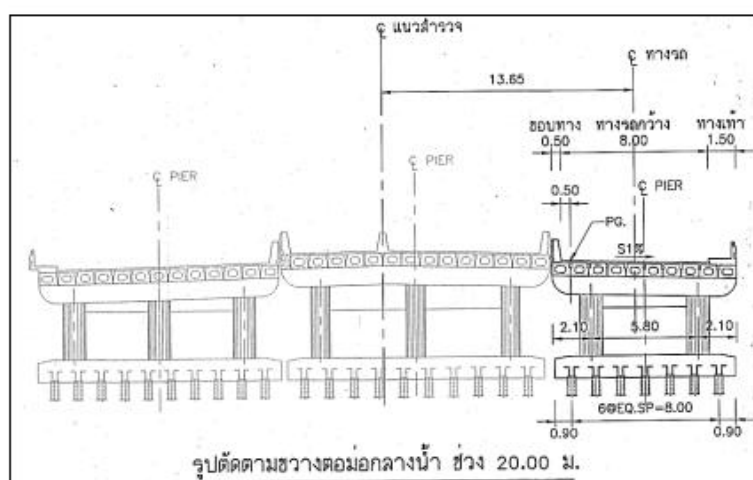
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ข) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)

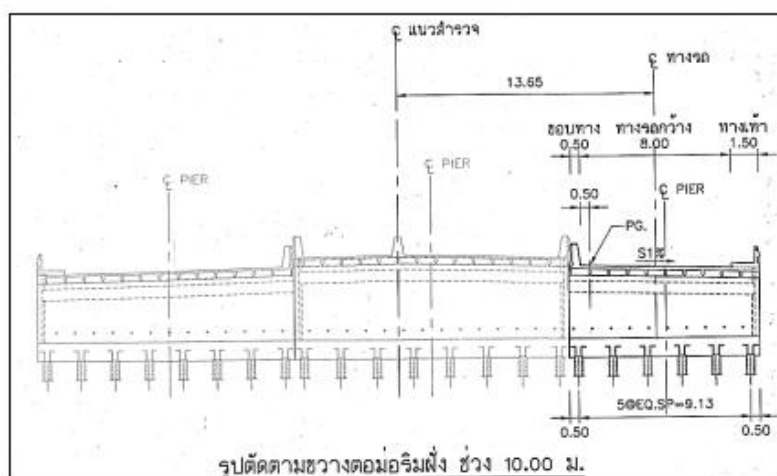
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านขวาทาง)



รูปตัดตามขวางต่อมอกกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร

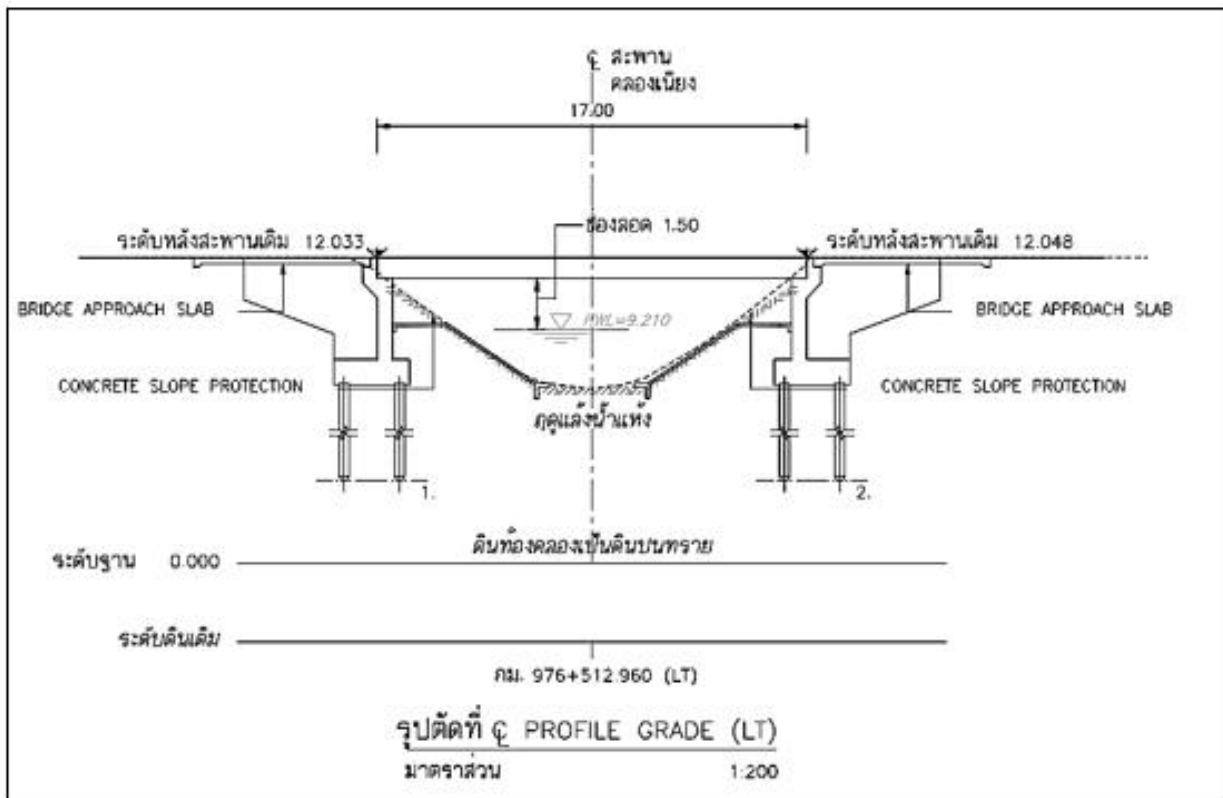


รูปตัดตามขวางต่อมอริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

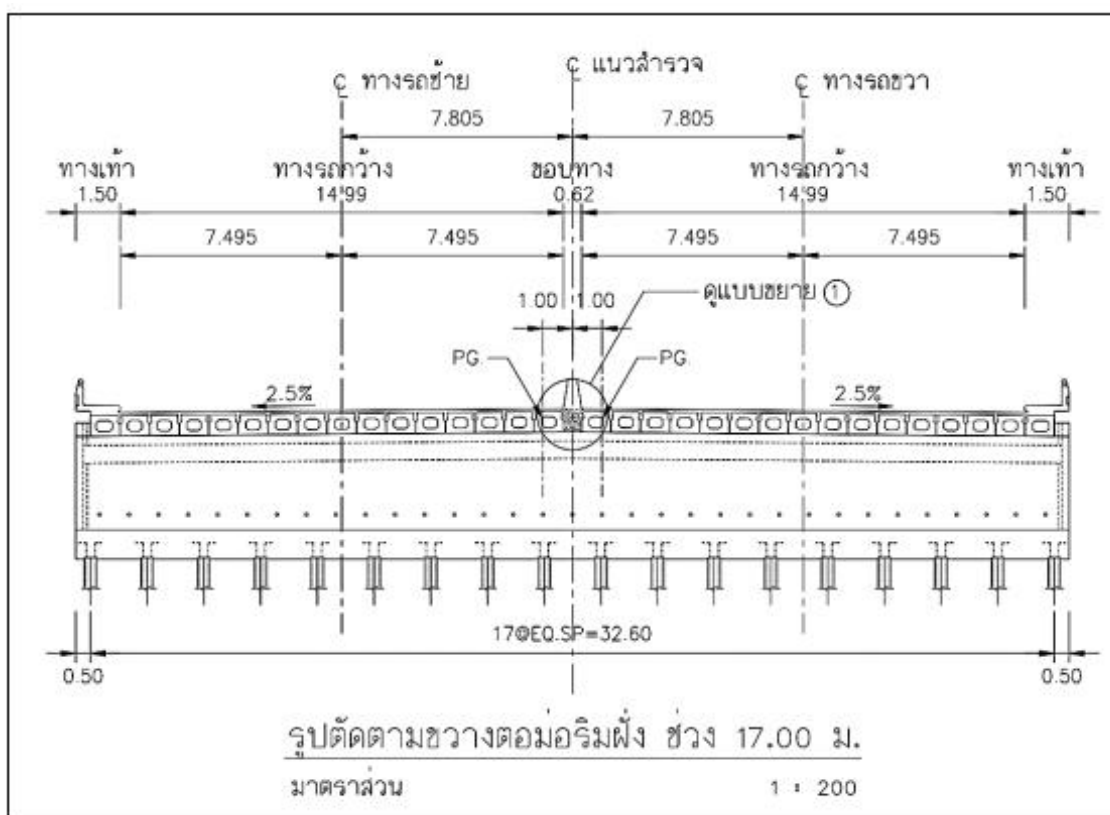
(ค) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านขวาทาง)

รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



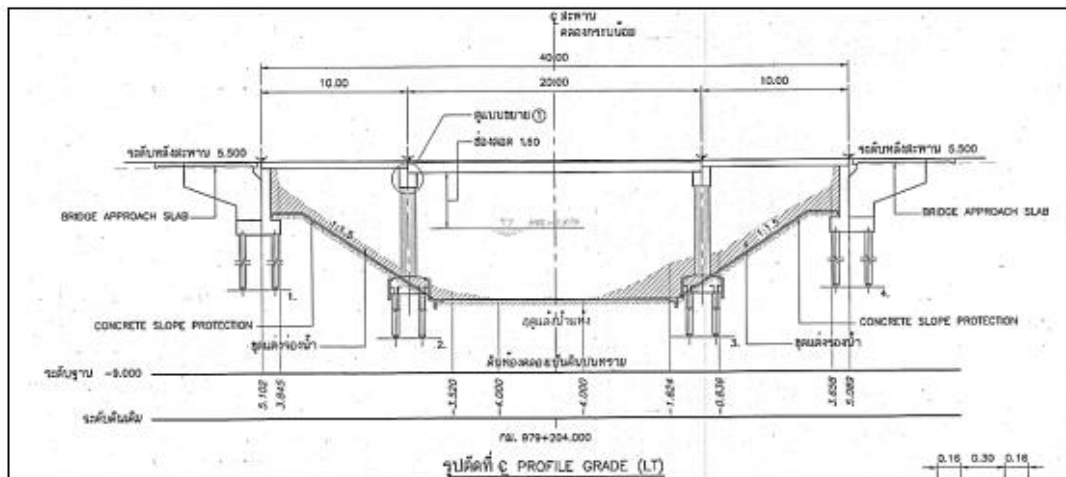


แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานตัวกลาง)

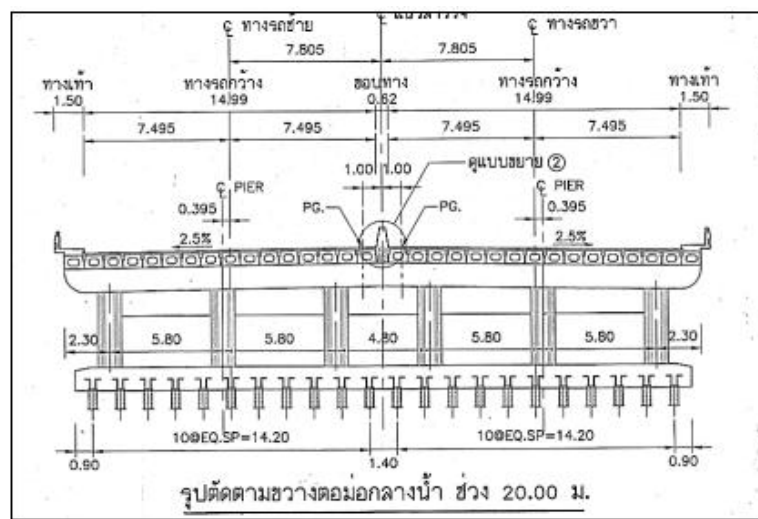


รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 17.0 เมตร

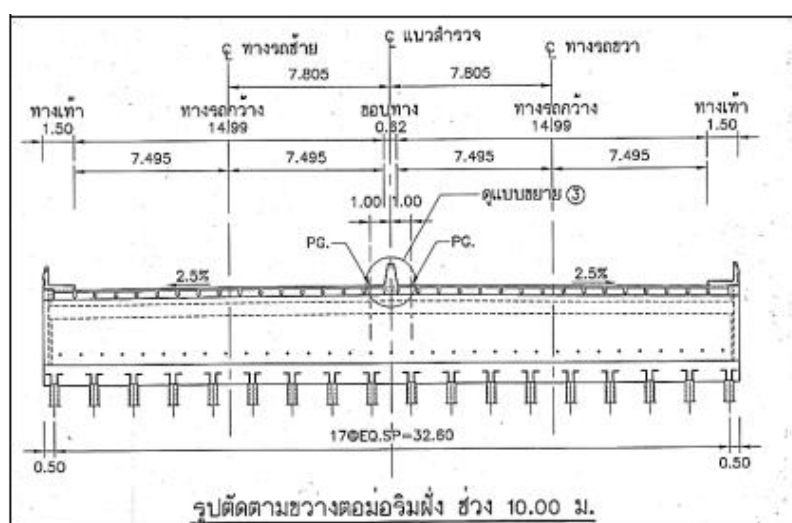
รูปที่ 2.1-9 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเบียง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย



รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

รูปที่ 2.1-10 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 4.2) ท่อระบายน้ำ

การปรับปรุงท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว เพื่อระบายน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ผิวจราจร ส่วนการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวขวาง ซึ่งประกอบด้วย ท่อลอดกลม และท่อลอดเหลี่ยม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 2.1-4)

**ท่อลอดกลม :** ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดกลม รวม 15 แห่ง โดยจะดำเนินการปรับปรุง 13 แห่ง ซึ่งมีรูปแบบการปรับปรุงโดยดำเนินการต่อเพิ่มความยาว จำนวน 5 แห่ง ขยายขนาดของท่อลอดกลม จำนวน 3 แห่ง และปรับปรุงให้เป็นท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 4 แห่ง รวมทั้งยกเลิกท่อลอดกลมเดิม จำนวน 1 แห่ง

**ท่อลอดเหลี่ยม :** ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม รวม 4 แห่ง โดยจะดำเนินการปรับปรุง 2 แห่ง ซึ่งมีรูปแบบการปรับปรุงโดยดำเนินการต่อเพิ่มความยาว จำนวน 1 แห่ง และขยายขนาดของท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 1 แห่ง

ตารางที่ 2.1-4 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รายละเอียดการปรับปรุง
1	กม.970+061.00	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ
2	กม.970+184.030	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 3 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 1 ช่อง
3	กม.971+752.030	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.1 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ช่อง
4	กม.973+555.925	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 36 เมตร
5	กม.974+177.535	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 2.1 x 2.1 เมตร ความยาว 41 เมตร จำนวน 2 ช่อง
6	กม.974+628.748	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 39 เมตร
7	กม.974+661.464	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32 เมตร จำนวน 1 ท่อ
8	กม.974+692.758	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 3 ท่อ ให้มีความยาว 34 เมตร
9	กม.976+169.215	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 30 เมตร จำนวน 3 ช่อง ให้มีความยาว 38 เมตร
10	กม.978+496.142	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 29 เมตร จำนวน 2 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 2 ช่อง
11	กม.978+594.091	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 39 เมตร
12	กม.979+775.666	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 40 เมตร
13	กม.980+290.591	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ท่อ
14	กม.980+778.037	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 3 ท่อ
15	กม.980+778.802	รื้อถอนท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.40 เมตร จำนวน 1 ท่อ
16	กม.982+141.184	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 3 ช่อง และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 3.6 x 3.6 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ช่อง



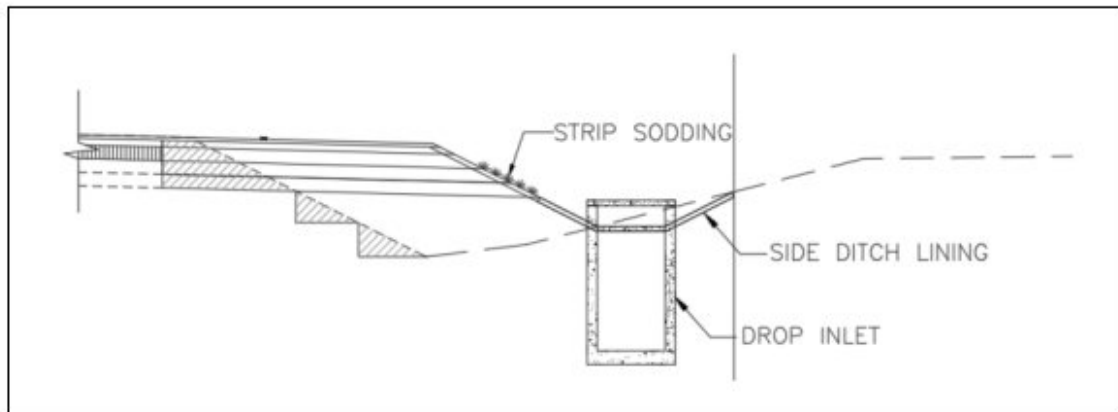
ตารางที่ 2.1-4 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)		
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รายละเอียดการปรับปรุง
17	กม.982+825.385	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.1 x 1.8 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 2 ช่อง
18	กม.983+533.071	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.4 เมตร ความยาว 39.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง
19	กม.984+598.000	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 2 ท่อ

#### 4.3) ระบบระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำ

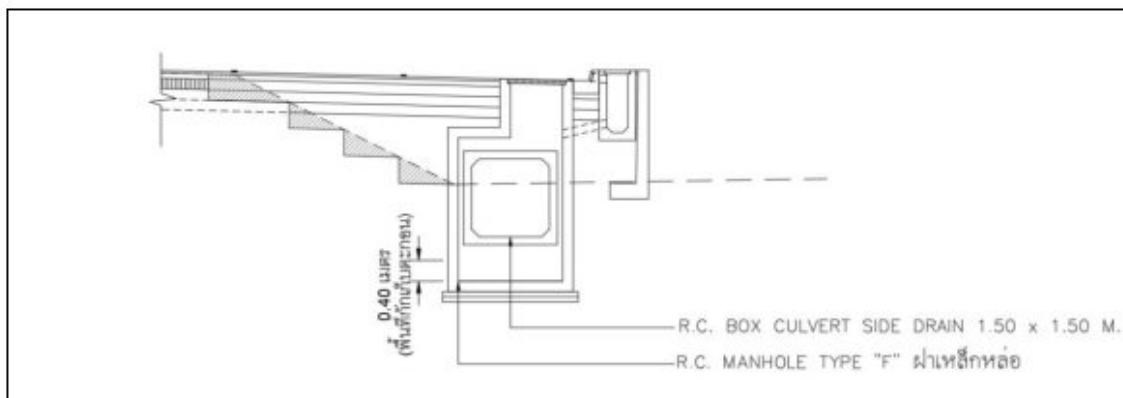
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ชุ่มน้ำ ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.970+290 ระยะทางประมาณ 0.182 กิโลเมตร และระหว่าง กม.980+280 ถึง กม.984+544 ระยะทางประมาณ 4.264 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางช่วงที่มีขนาด 6 ช่องจราจร จะมีระบบระบายน้ำในแนวยาว เป็นรางระบายน้ำรูปแบบ earth ditch ร่วมกับรางคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนแนวเส้นทางช่วงที่มีขนาด 8 ช่องจราจร จะมีระบบระบายน้ำในแนวยาว เป็น Box Culvert วางบริเวณทางเท้าตลอดแนว รวมทั้งมีการก่อสร้างบ่อดักตะกอนบริเวณจุดปล่อยน้ำลงลำน้ำ ซึ่งมี 2 รูปแบบ ดังนี้

**4.3.1) รูปแบบที่ 1 :** บ่อดักตะกอนที่มีการติดตั้ง Drop Inlet ร่วมกับ R.C Ditch Lining บริเวณจุดรับน้ำด้านข้างทั้ง 2 ฝั่งของลำน้ำ ขนาดกว้าง 0.80 เมตร ยาว 1.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร โดยติดตั้งทุกระยะ 15.0 เมตร จำนวน 3 จุด ก่อนปล่อยระบายลงสู่ลำน้ำทั้ง 2 ฝั่ง (รูปที่ 2.1-11)

**4.3.2) รูปแบบที่ 2 :** เป็นการปรับปรุงความสูงของ Manhole เพิ่มจากขนาดปกติ 0.40 เมตร (รูปที่ 2.1-11)



การติดตั้ง Drop Inlet ร่วมกับ R.C.Ditch Lining



Manhole ที่มีการปรับปรุงความลึกเพิ่มเติม

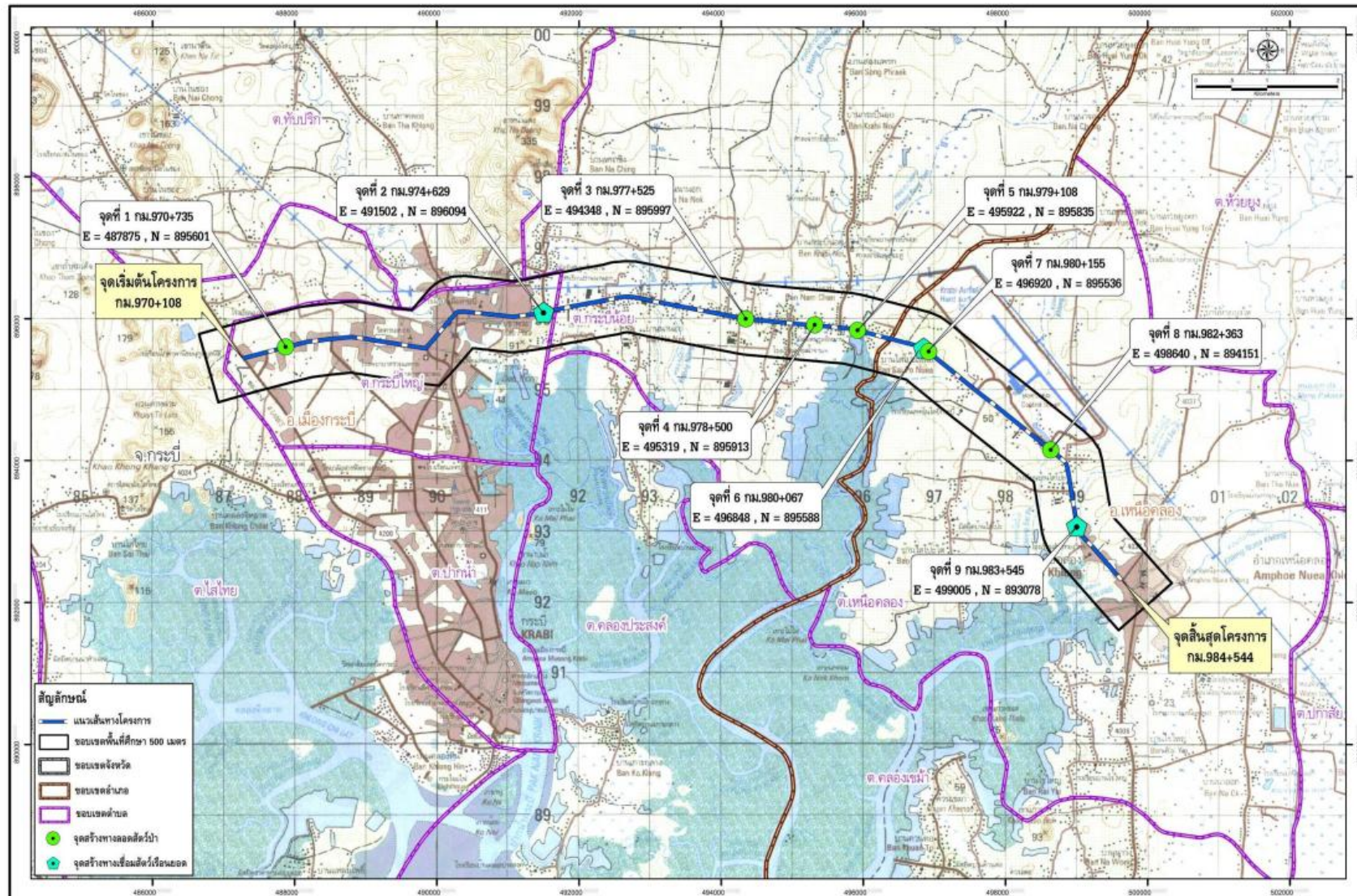
รูปที่ 2.1-11 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว ในแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ  
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 5) ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และ สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge)

ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้กำหนดให้มีทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) รวมทั้งสิ้น 9 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1-12 และรูปที่ 2.1-13)

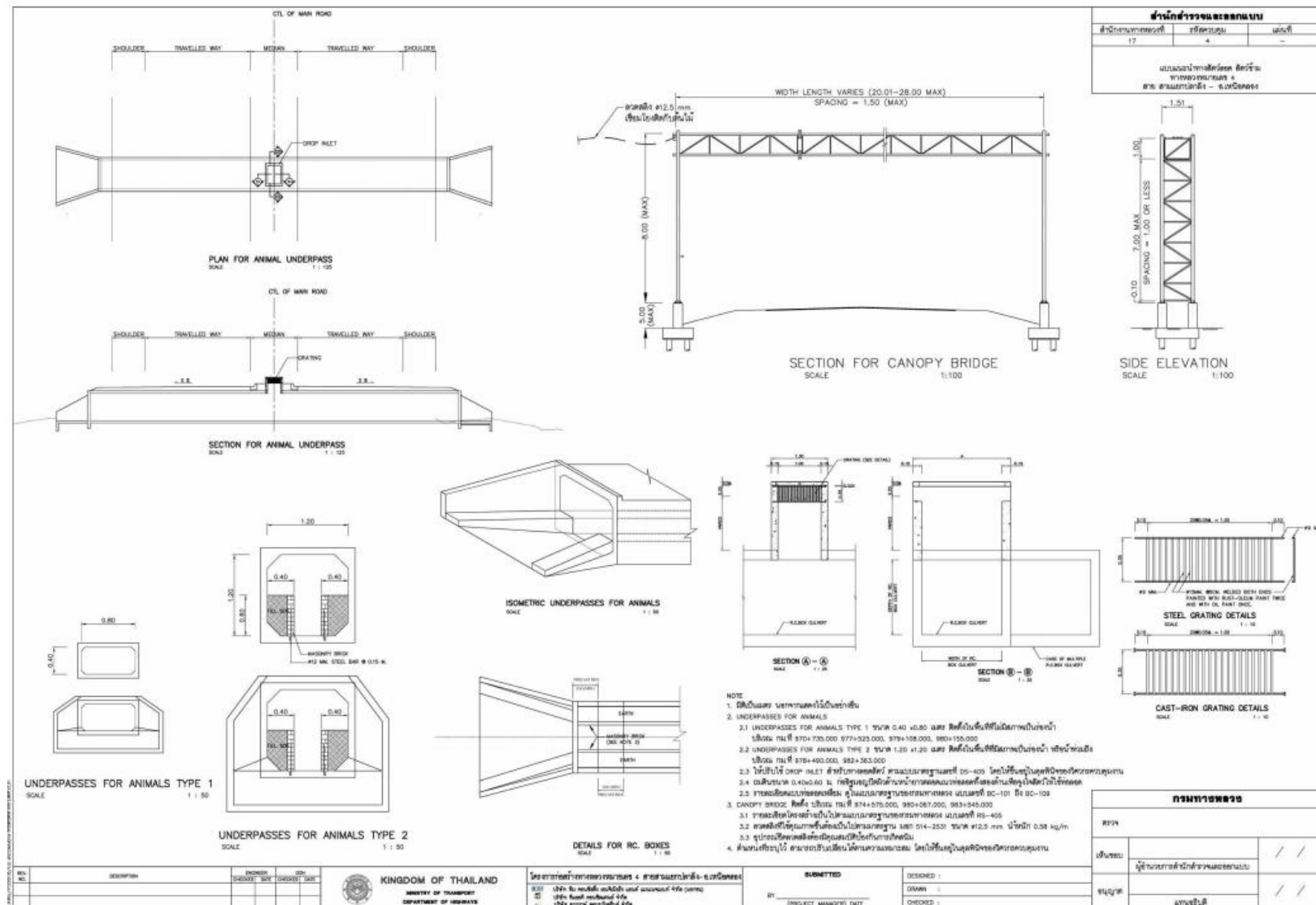
**ทางลอด (Box Culvert) :** ออกแบบให้มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้น เพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินของสัตว์บกที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วม สัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ รวมทั้งออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนน เพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปในท่อลอดได้ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ออกแบบให้มีทางลอดสัตว์ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.970+735, กม.977+525, กม.978+500, กม.979+108, กม.980+155 และ กม.982+363

**สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) :** ออกแบบให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 3 แห่ง ในบริเวณ กม.974+629, กม.980+067 และ กม.983+545



รูปที่ 2.1-12 ตำแหน่งก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้รายงาน EIA





รูปที่ 2.1-13 รูปแบบการก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้รายงาน EIA

## 6) แหล่งวัสดุก่อสร้าง

ตำแหน่งแหล่งวัสดุก่อสร้าง ที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 2.1-5 และรูปที่ 2.1-14)

5.1) วัสดุดินถมคันทาง วัสดุคัดเลือก ก และวัสดุรองพื้นทาง : อยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

5.2) วัสดุหินคลุก หินผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และหินผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

5.3) วัสดุทรายผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลนาง อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

5.4) วัสดุท่อ คสล. และท่อเหลี่ยม คสล. : มี 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ และตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4303 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

ตารางที่ 2.1-5 แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	วัสดุก่อสร้าง	ชื่อแหล่งวัสดุ	ที่ตั้ง
L	วัสดุดินถมคันทาง วัสดุคัดเลือก ก และ วัสดุรองพื้นทาง	หจก.ยอดโพธิ์ศิลาทอง	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.964+800 LT ตำบลทับปrik อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
R	วัสดุหินคลุก หินผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และหินผสมคอนกรีต	โรงม่หิน หจก.ยอดโพธิ์ศิลาทอง	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.964+800 LT ตำบลทับปrik อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
S	วัสดุทรายผสมคอนกรีต	บ่อทรายกำนันเล่น	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.1065+650 LT ตำบลนาง อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
P1	วัสดุท่อ คสล. และท่อเหลี่ยม คสล.	บจก.บุญชัยพานิชย์	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.964+800 LT ตำบลทับปrik อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
P2	วัสดุท่อ คสล. และท่อเหลี่ยม คสล.	บจก.โกศลผลิตภัณฑ์	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.986+700 RT ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
B	วัสดุท่อ คสล. และท่อเหลี่ยม คสล.	บจก.ฉลองชัยตรังคอนกรีต	ทางหลวงหมายเลข 4303 กม.0+800 RT ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089



รูปที่ 2.1-14 แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

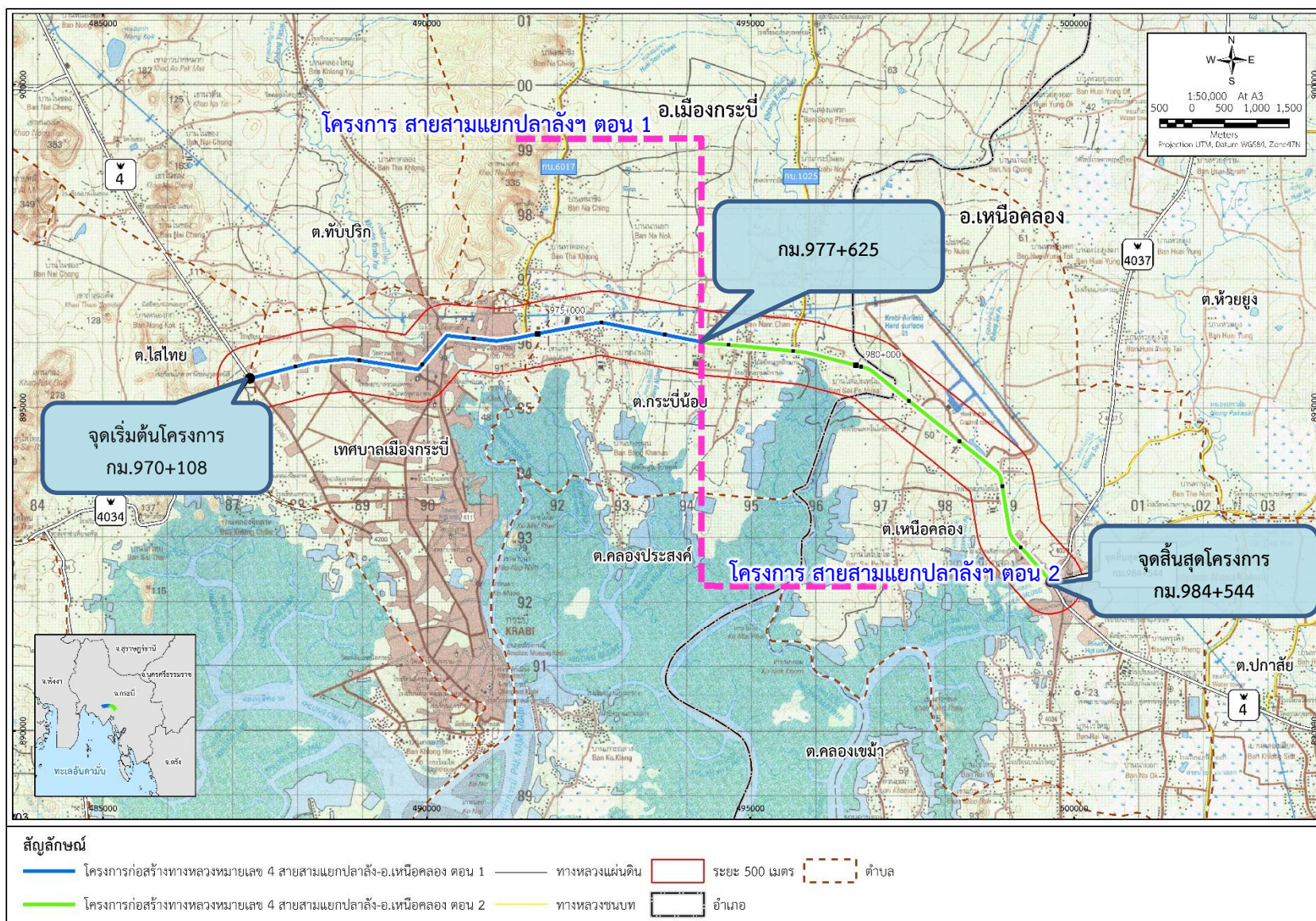
### 1) การแบ่งช่วงการพัฒนาโครงการ

กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ โดยมีรายละเอียดการแบ่งช่วงการก่อสร้าง ดังนี้ (รูปที่ 2.1-15)

**1.1) กม.970+108.000 ถึง กม.977+625.000 :** ระยะทาง 7.517 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ตติ้ง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/8/2565 ลงวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของ สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญลื่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

**1.2) กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000 :** ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/6/2565 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,080 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ





รูปที่ 2.1-15 การแบ่งช่วงการพัฒนาโครงการปัจจุบัน



## 2) รูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ

รูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง มีรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

### 2.1) รูปตัดทางหลวงโดยทั่วไป

2.1.1) รูปแบบทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร : ประกอบด้วยรูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุง 3 รูปแบบ ดังนี้ (รูปที่ 2.1-16)

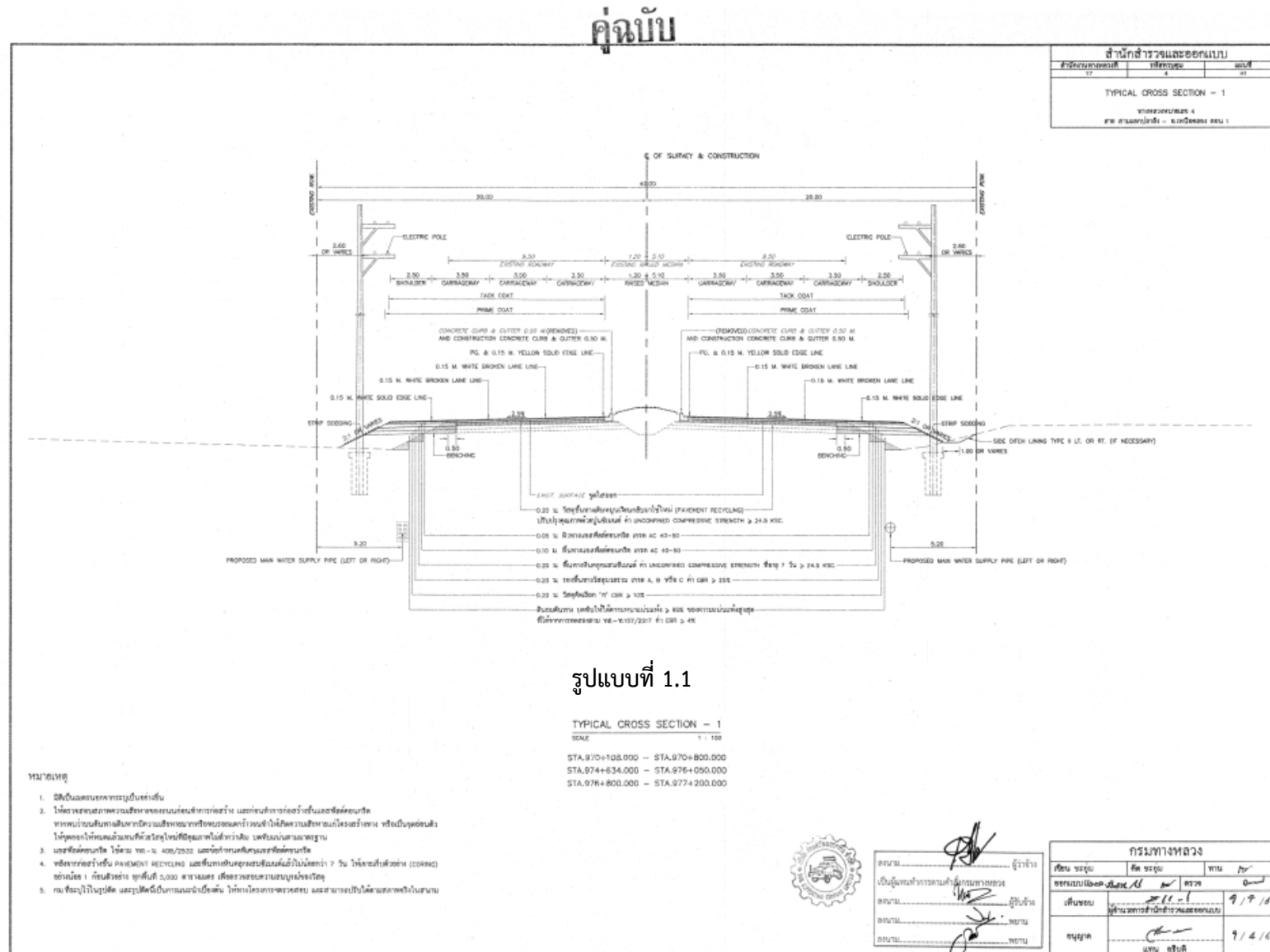
(1) รูปแบบที่ 1.1 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 2 ชั้น และจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Ditch Lining ตามความเหมาะสม โดยแนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย

- กม.970+108 ถึง กม.972+000
- กม.974+634 ถึง กม.976+050
- กม.976+800 ถึง กม.977+200
- กม.979+584.670 LT ถึง กม.980+500 LT
- กม.979+400 RT ถึง กม.980+500 RT

(2) รูปแบบที่ 1.2 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิม ให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 2 ชั้น และจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Ditch Lining ตามความเหมาะสม แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ได้แก่ แนวเส้นทางช่วง กม.970+800 ถึง กม.972+000

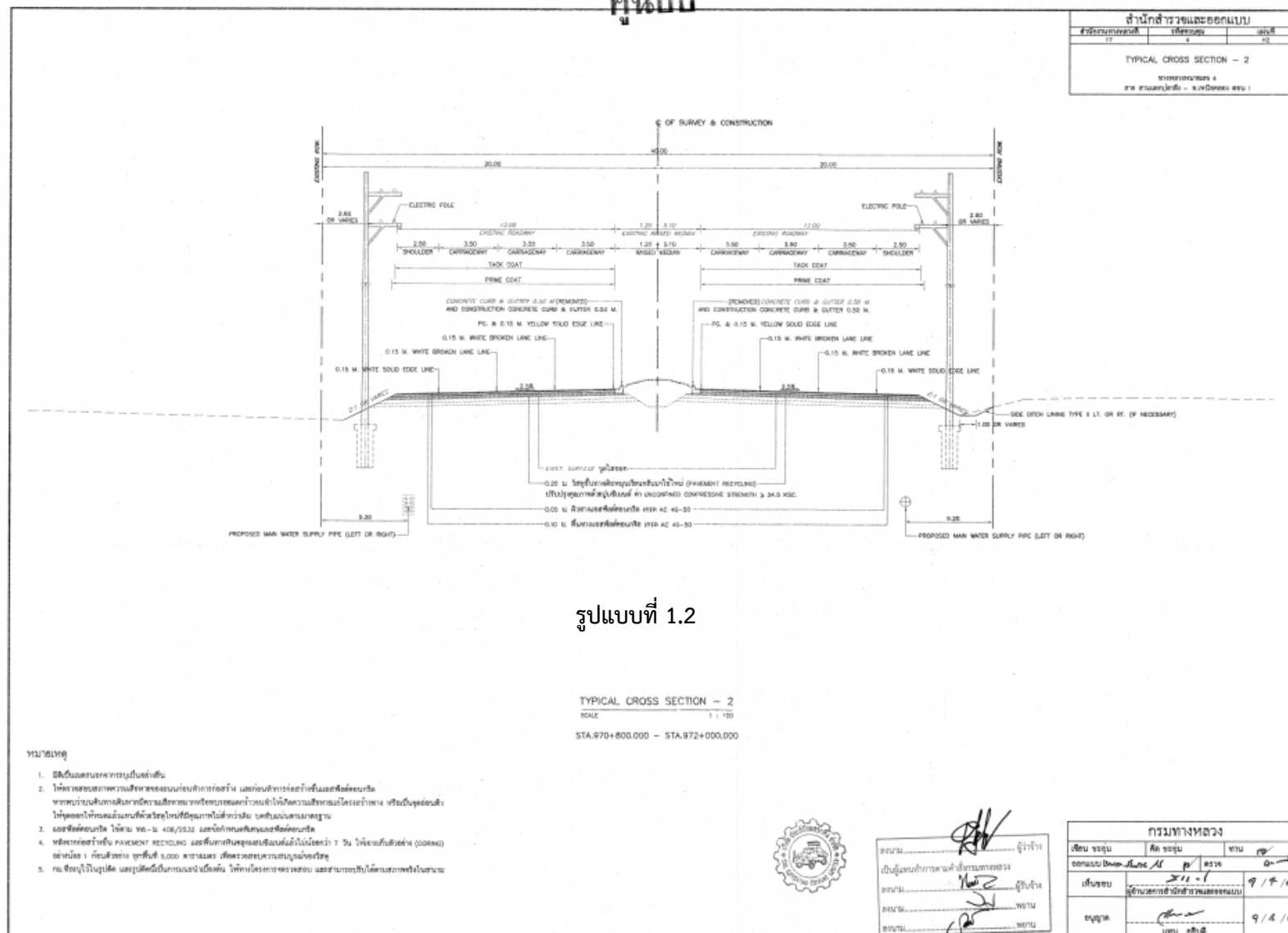
(3) รูปแบบที่ 1.3 : ดำเนินการก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตทับผิวทางเดิม แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย

- กม.960+050 ถึง กม.976+800
- กม.977+200 ถึง กม.979+132
- กม.981+470 ถึง กม.983+800

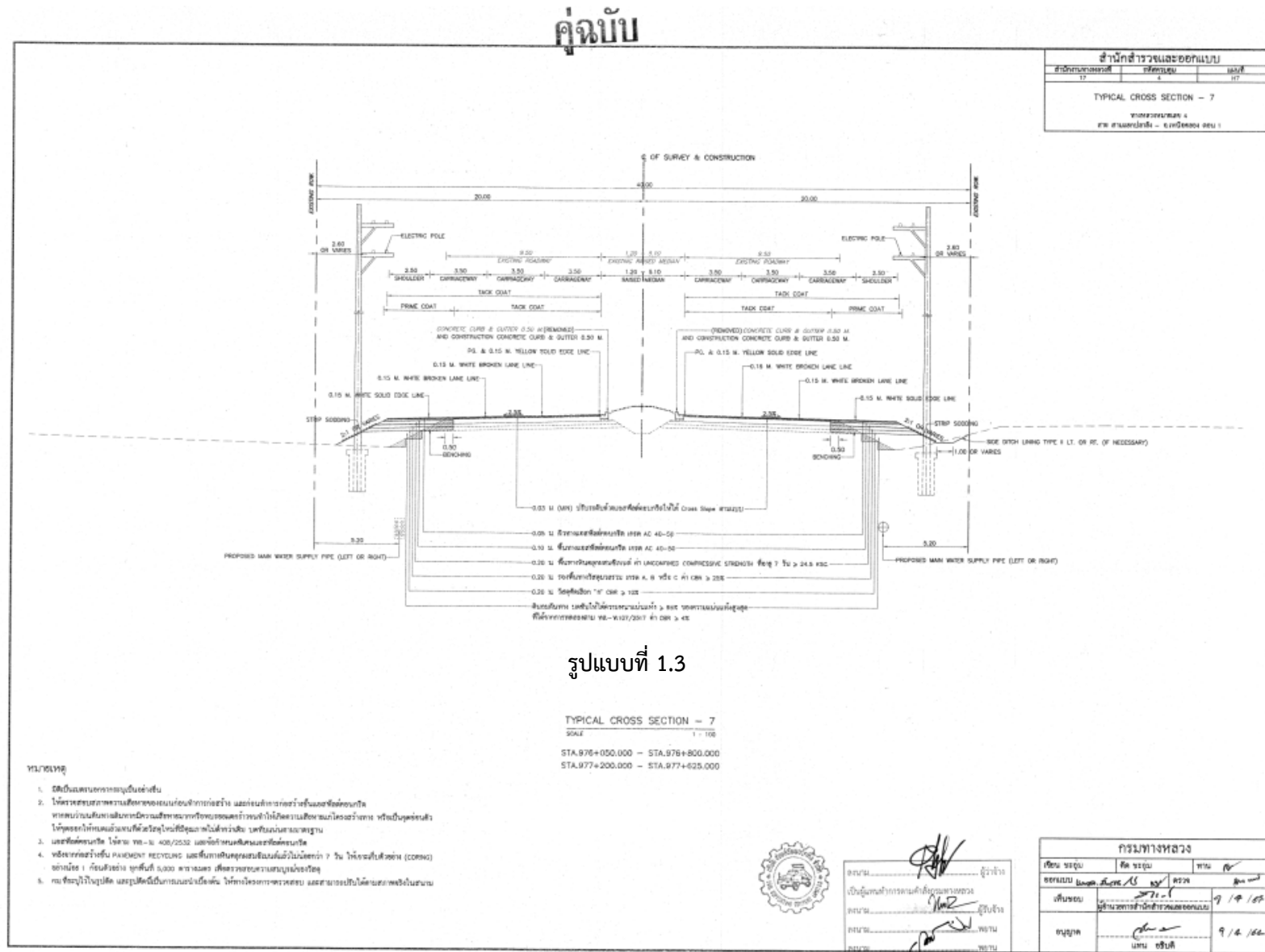


รูปที่ 2.1-16 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ในปัจจุบัน

## คํานับ



รูปที่ 2.1-16 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)



รูปที่ 2.1-16 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)



**2.1.2) รูปแบบทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร :** ประกอบด้วยรูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุง 5 รูปแบบ ดังนี้ (รูปที่ 2.1-17)

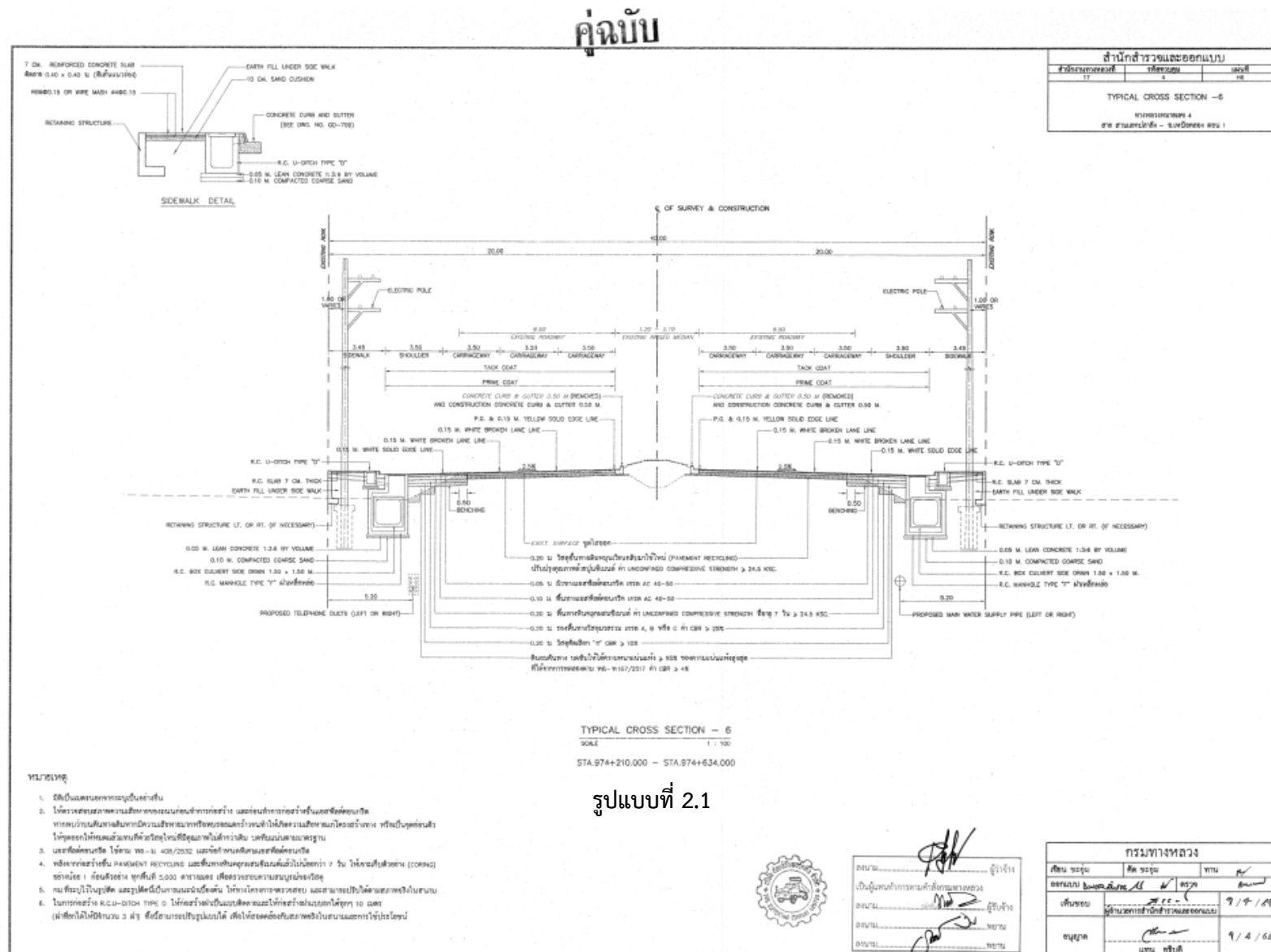
(1) **รูปแบบที่ 2.1 :** ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 2 ชั้น รวมทั้งจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้าทั้ง 2 ด้าน แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางช่วง กม.974+210 ถึง กม.974+634 และ ช่วง กม.983+800 ถึง กม.984+337

(2) **รูปแบบที่ 2.2 :** ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิม ให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 2 ชั้น รวมทั้งจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.2 x 1.2 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้าทั้ง 2 ด้าน แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางช่วง กม.972+000 ถึง กม.972+556 และ ช่วง กม.983+800 ถึง กม.984+337

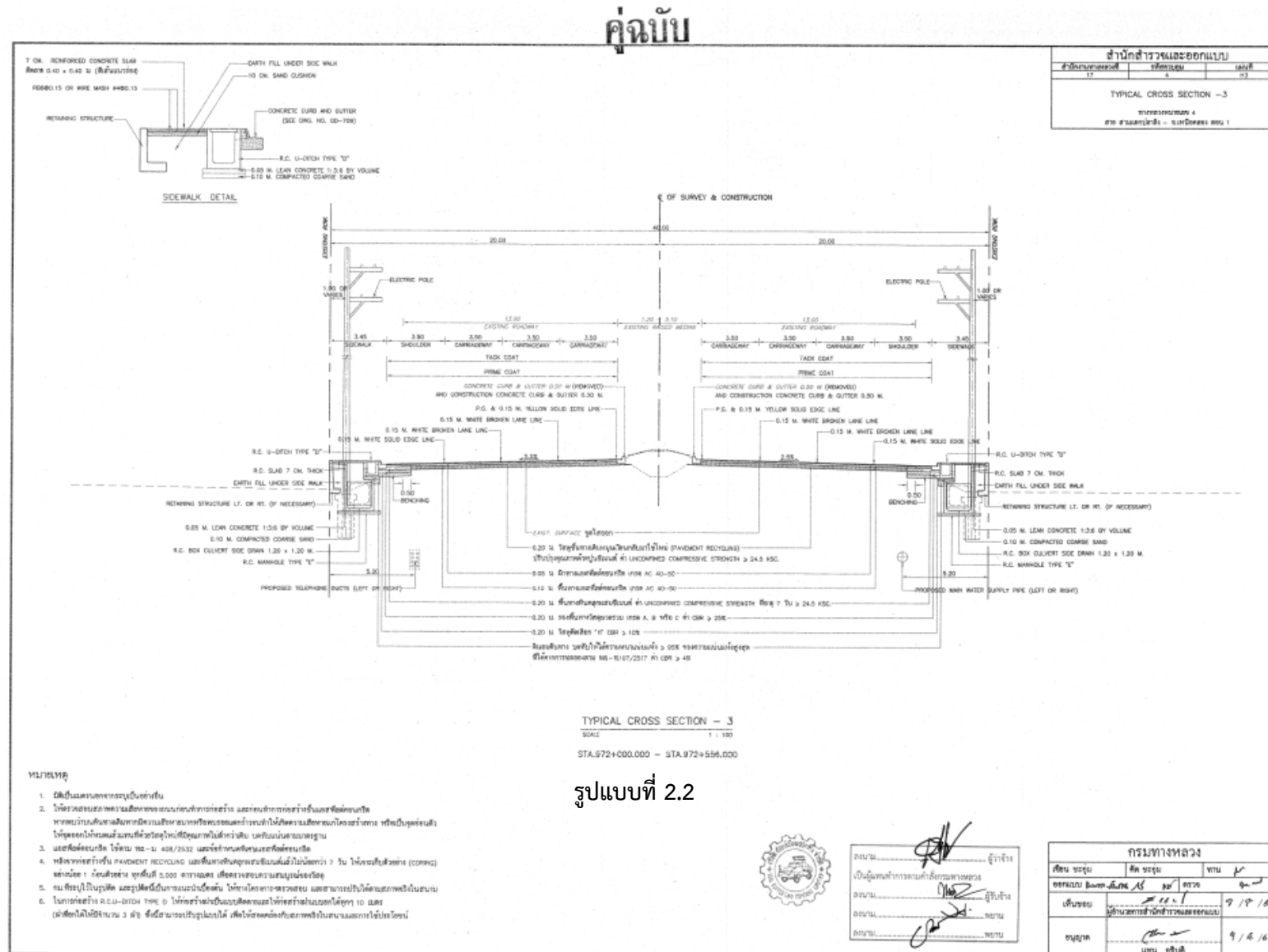
(3) **รูปแบบที่ 2.3 :** ดำเนินการก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 2 ชั้น รวมทั้งจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้าทั้ง 2 ด้าน แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางช่วง กม.979+132 LT ถึง กม.979+584.600 LT และ ช่วง กม.979+132 RT ถึง กม.979+400 RT

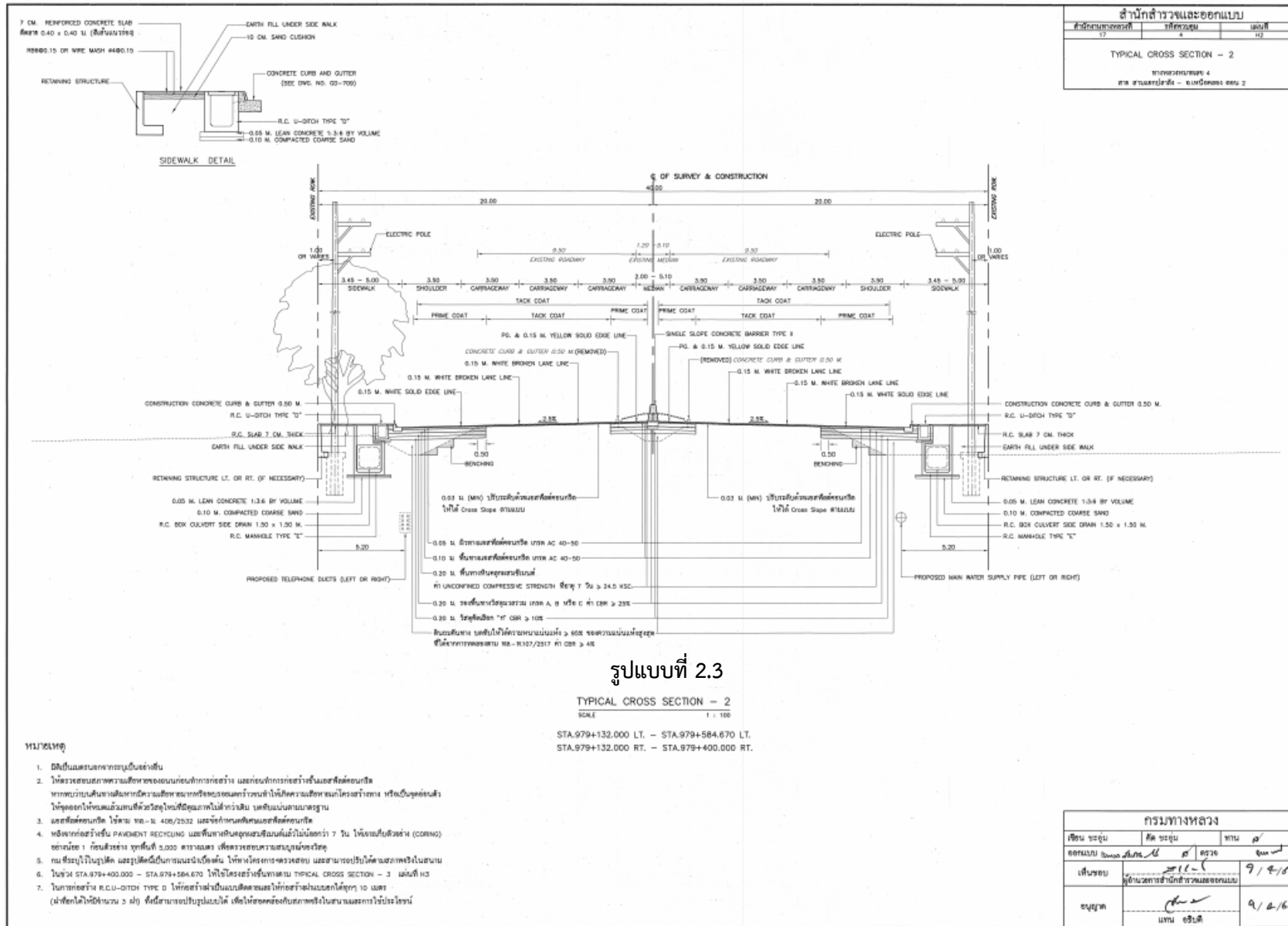
(4) **รูปแบบที่ 2.4 :** ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะคันทางด้านขวา ให้มีช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง ไหล่ทางกว้าง 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร พร้อมจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้า ส่วนคันทางด้านซ้าย จะดำเนินการปรับปรุงให้มีช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางช่วง กม.973+211.400 ถึง กม.974+210

(5) **รูปแบบที่ 2.5 :** ดำเนินการก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร ผิวทางจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก รวมทั้งจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้าทั้ง 2 ด้าน แนวเส้นทางช่วงที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย แนวเส้นทางช่วง กม.984+377 ถึง กม.984+544



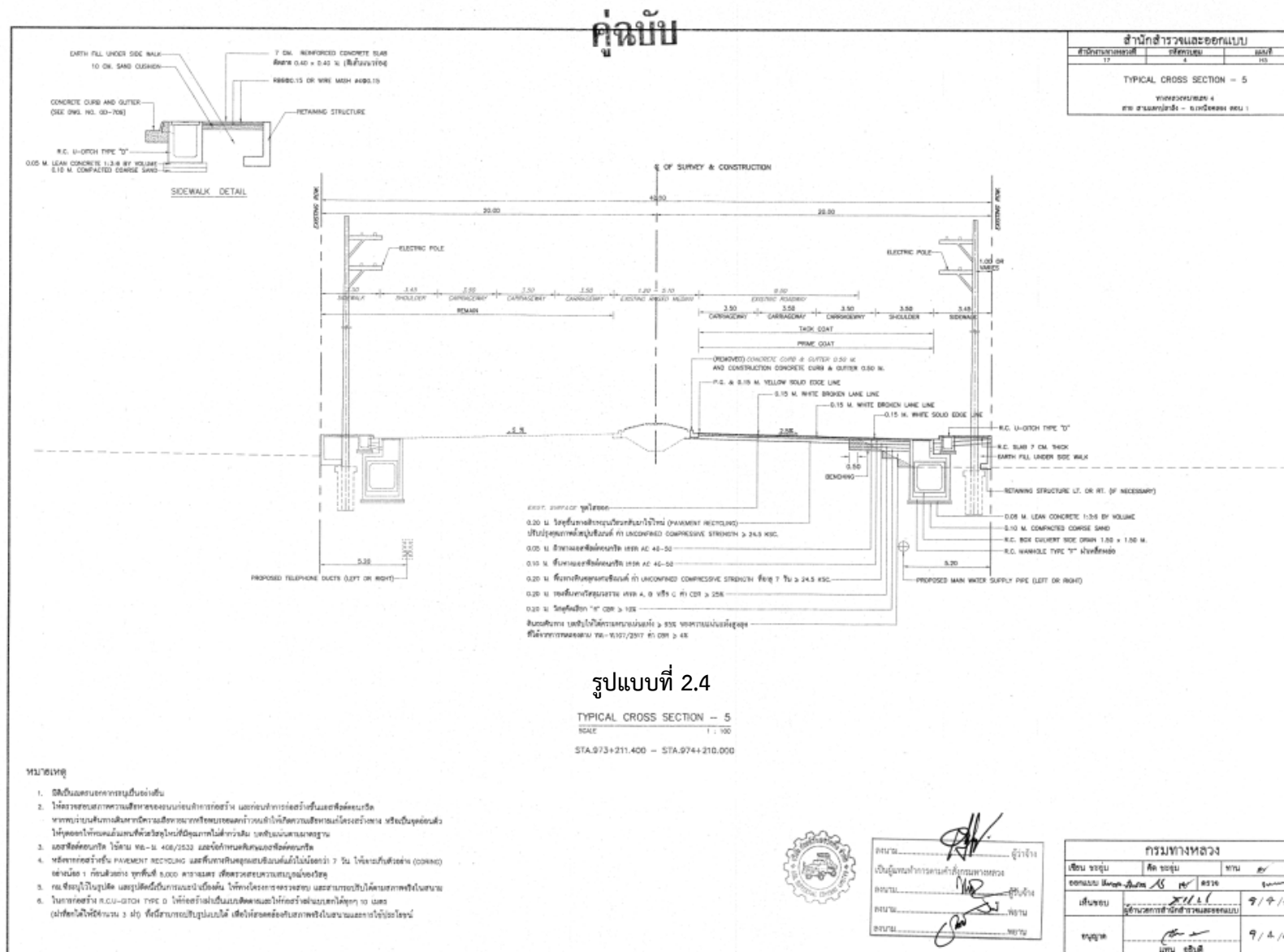
รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน



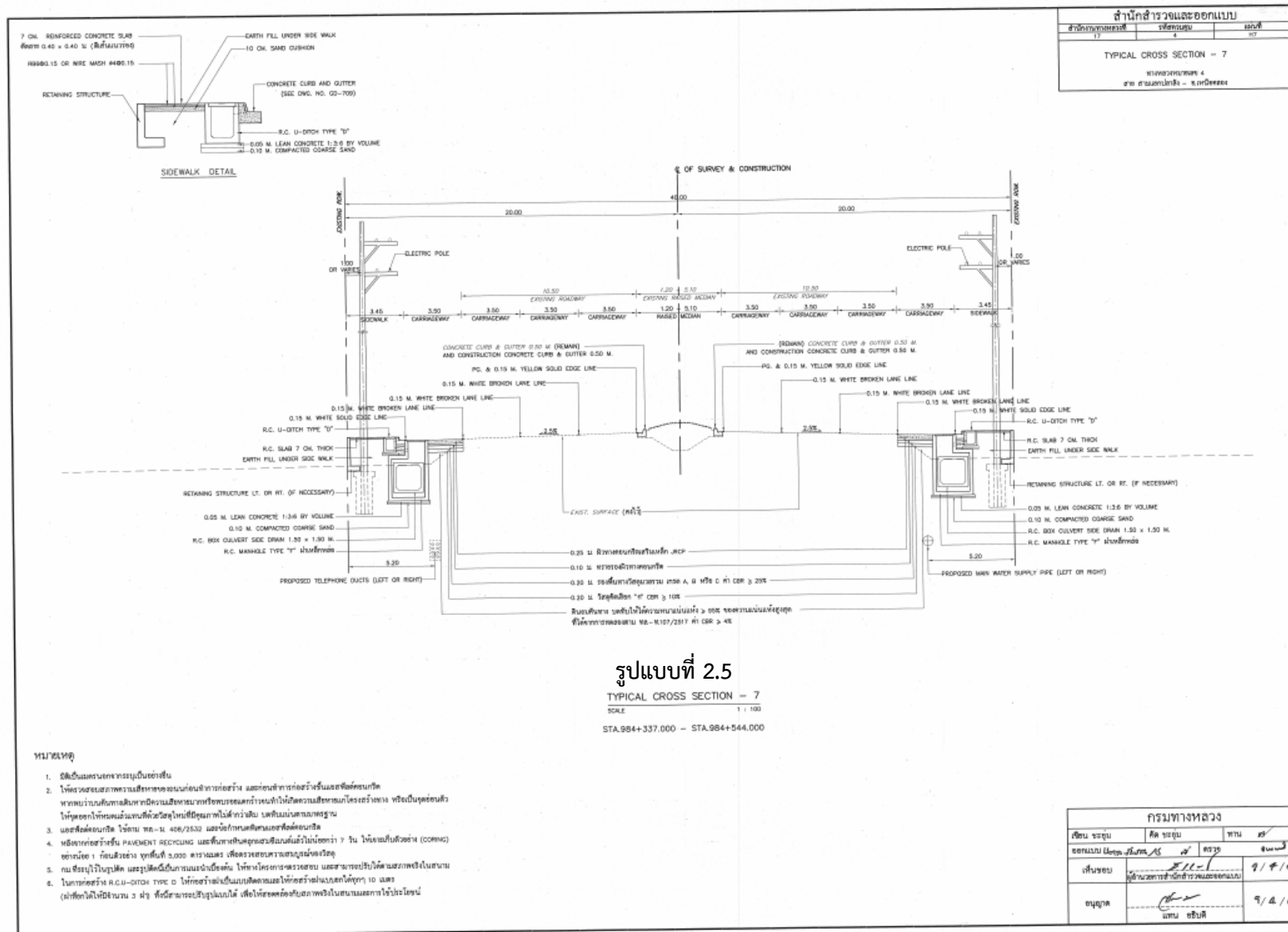


รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)





รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)



รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)

**2.1.3) รูปแบบทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร บริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก :** ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับบริเวณเกาะกลางของเส้นทาง ส่วนทางหลวงระดับพื้น จะเป็นการขยายคันทางให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปรับปรุงระบบระบายน้ำได้ทางเท้า

## **2.2) การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น :**

ประกอบด้วย การปรับปรุงผิวจราจร เกาะกลางถนน Curb and Gutter, ทางเท้า, การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน โดยมีการปรับปรุงทางแยกระดับพื้น รวม 6 แห่ง รายละเอียดดังนี้

**2.2.1) แยกปลาลัง กม.970+108 :** การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

**2.2.2) แยกทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนนพราช-ถนนผังเมือง กม.971+407 :** การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

**2.2.3) แยกพลศึกษา กม.974+050 :** การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

**2.2.4) แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 :** การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

**2.2.5) แยกกระบี่น้อย กม.978+853 :** การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

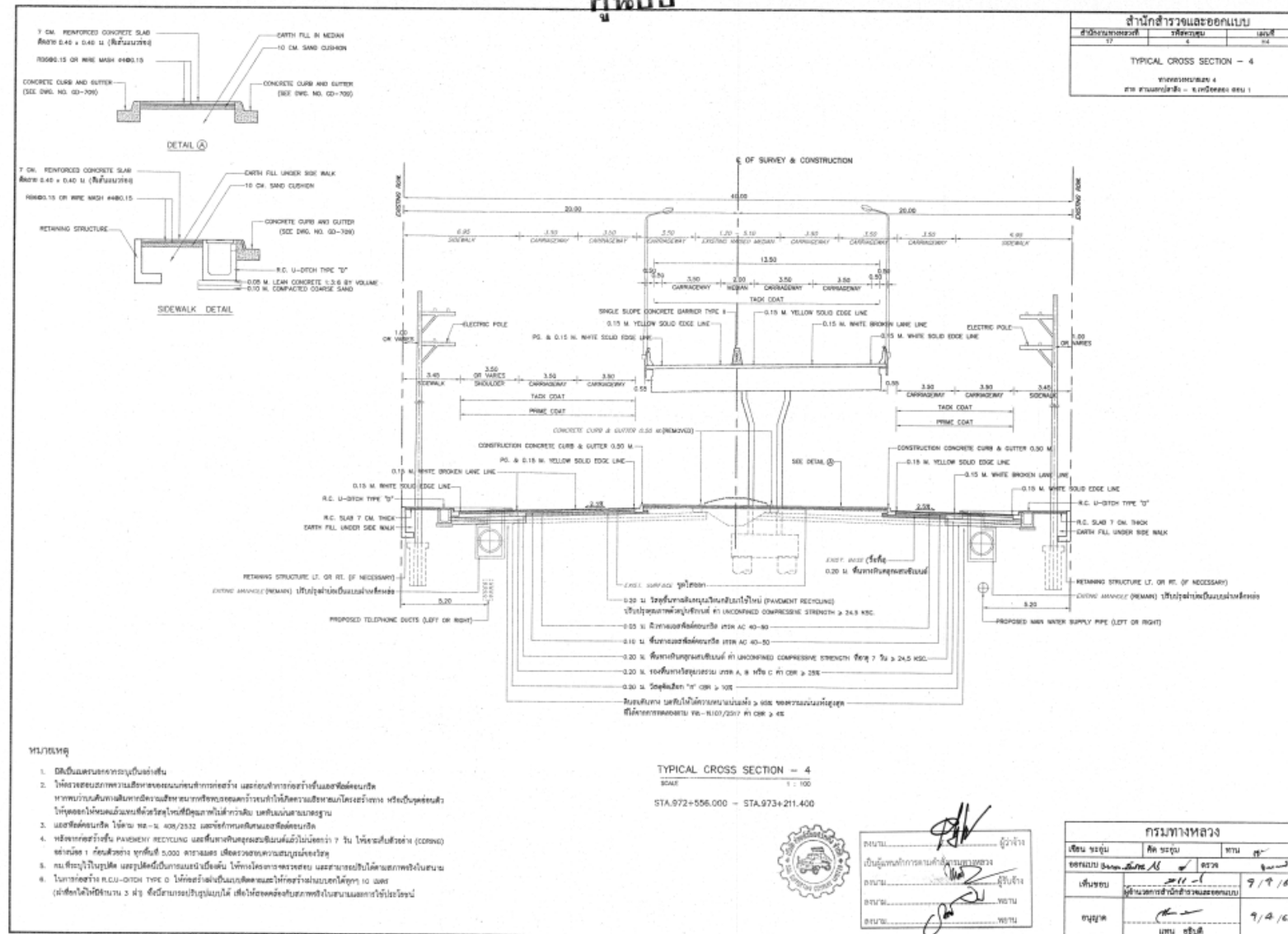
**2.2.6) แยกเหนือคลอง กม.984+544 :** การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

## **2.3) การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass)**

**2.3.1) ทางแยกตลาดเก่า กม.972+732.077 :** ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานเป็น I-Girder เสาเดี่ยวมีความยาว 330.142 เมตร ความกว้างสะพานรวม 13.50 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ขอบทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Concrete Barrier มี Diverder กว้าง 2.0 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 ช่องจราจร และทิศทางมุ่งหน้าไปจังหวัดกระบี่ จำนวน 2 ช่องจราจร พร้อมติดตั้ง Removable barrier บริเวณทางขึ้นและทางลงของสะพาน (กม.972+325 และกม.973+125) เพื่อสามารถปรับเปลี่ยนจำนวนช่องจราจรของขาเข้าและขาออกตามปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลา รวมทั้งมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ (รูปที่ 2.1-18)

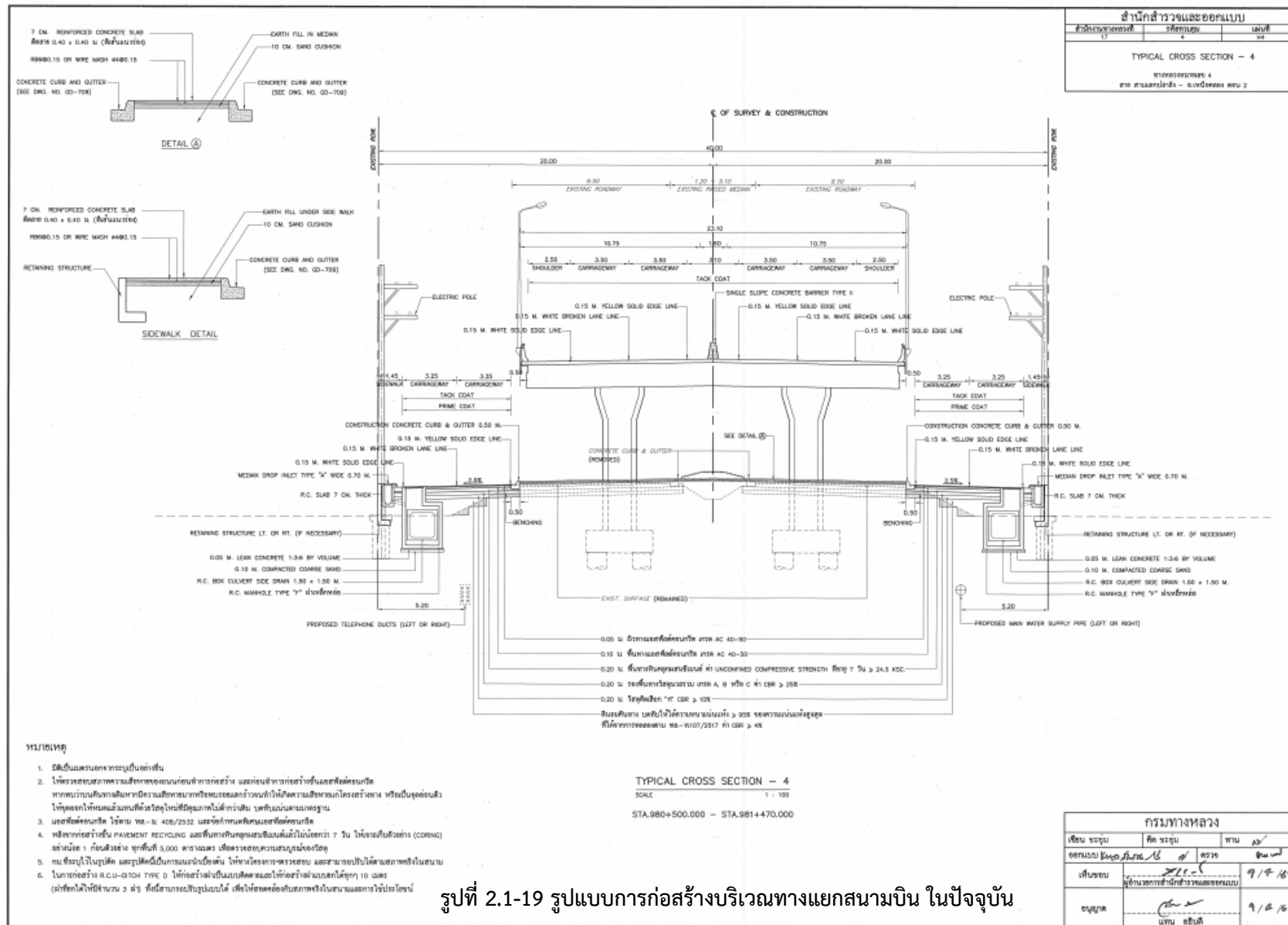
**2.3.2) ทางแยกสนามบิน กม.981+015.908 :** ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานเป็น I-Girder เสาคู่ มีความยาว 490 เมตร ความกว้างสะพานรวม 23.10 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 ช่องจราจร และทิศทางมุ่งหน้าไปจังหวัดกระบี่ จำนวน 2 ช่องจราจร และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ (รูปที่ 2.1-19)

ฉบับ



รูปที่ 2.1-18 รูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกตลาดเก่า ในปัจจุบัน





รูปที่ 2.1-19 รูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกสามแยก ปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่

**2.3.3) สะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ กม.977+000 :** เป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับที่มีรูปแบบโครงสร้างสะพาน เป็นแบบ Box Beam มีความยาว 120 เมตร และมีความกว้างสะพานรวม 18.0 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร ข้ามจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 4 และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้ตามปกติ รวมทั้งปรับปรุงจุดกลับรถเดิมบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน โดยมีความสูงช่องลอด 3.5 เมตร และยกเล็กสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถเดิม อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันยังอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าว โดยปริมาณจราจรที่จุดกลับรถในปัจจุบันยังสามารถใช้ไฟสัญญาณจราจรในการบริหารจัดการได้อย่างเพียงพอ โดยจากการคาดการณ์ปริมาณจราจร พบว่า ควรดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำเพื่อเปิดใช้งาน ในปี พ.ศ.2575 และไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถหลังจากติดตั้งไฟสัญญาณจราจร

## 2.4) จุดกลับรถ

รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะเป็นการปรับปรุงจุดกลับรถเดิมจำนวน 9 แห่ง โดยทำการยกเลิกจุดกลับรถเดิม จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ จุดกลับรถ บริเวณ กม.983+035 และก่อสร้างเพิ่มเติม จำนวน 2 แห่ง ในบริเวณ กม.982+850 และ กม.983+400 สำหรับรายละเอียดการปรับปรุงจุดกลับรถ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้ (ตารางที่ 2.1-6)

1) กม.972+485 (บริเวณวัดควนสบาย) : ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวอยู่ในระยะเชิงลาดของสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดินในบริเวณดังกล่าว จึงได้ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณ กม.972+485 โดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณใต้สะพานข้ามทางแยกได้

2) กม.984+000 (หน้าโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้มีข้อสรุปให้คงจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าวไว้ โดยปรับปรุงแบบให้เป็นแบบเปิด-ปิดได้ และจะเปิดใช้งานเฉพาะใน เวลา 07.30-08.15 น., เวลา 15.30 น. และ เวลา 17.00-17.15 น. โดยมีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกตลอดเวลา (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

3) กม.984+300 (หลังโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : เนื่องจากปัจจุบันยังคงให้มีการเปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.984+000 ตามช่วงเวลา จึงมีการย้ายการก่อสร้างจุดกลับรถ บริเวณ กม.984+300 ไปที่ กม.984+544 บริเวณทางแยกเหนือคลอง

ตารางที่ 2.1-6					
สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ในปัจจุบัน					
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	บริเวณ	รูปแบบทิศทาง	สรุปการปรับปรุง	
				EIA	ปัจจุบัน
1	กม.970+280	จุดกลับรถ ก่อนถึงแยกปลาลัง	1	คงไว้	คงไว้
2	กม.971+015	จุดกลับรถ ศูนย์ Mitsubishi-Mazda	2	คงไว้	คงไว้
3	กม.972+485	จุดกลับรถ วัดควนสบาย	2	คงไว้	ยกเลิก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ในระยะเชิงลาดของสะพาน ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดิน
4	กม.973+650	จุดกลับรถ โรงเรียนเมืองกระบี่	2	คงไว้	คงไว้
5	กม.975+675	จุดกลับรถ Big C-Outlet	2	คงไว้	คงไว้
6	กม.976+825	จุดกลับรถ Lotus-Isuzu-เรื่อนจำ	2	คงไว้	คงไว้
7	กม.977+845	จุดกลับรถ โรงเรียนบ้านน้ำจ่าน	2	คงไว้	คงไว้
8	กม.979+725	จุดกลับรถ บ้านพักวิทยุการบิน	2	คงไว้	คงไว้
9	กม.982+220	จุดกลับรถ บ้านพักสนามบิน	2	คงไว้	คงไว้
10	กม.982+850	ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไสเมาะ 185 เมตร	1	ก่อสร้างเพิ่ม	ก่อสร้างเพิ่ม
11	กม.983+035	จุดกลับรถ โรงเรียนบ้านไสเมาะ	2	ยกเลิก	ยกเลิก
12	กม.983+400	ระหว่างโรงเรียนไสเมาะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ก่อสร้างเพิ่ม	ก่อสร้างเพิ่ม
13	กม.984+000	จุดกลับรถ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ยกเลิก	คงไว้ โดยจะมีการเปิดให้กลับรถ เฉพาะในช่วงเช้า และช่วงเย็น รวมทั้งให้มีการควบคุมการเปิดจุดกลับรถ โดยตำรวจจราจร
14	กม.984+300	หลังโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	1	ก่อสร้างเพิ่ม	ย้ายไป กม.984+544

## 2.5) ระบบระบายน้ำ

2.5.1) สะพานข้ามลำน้ำ : ดำเนินการก่อสร้างสะพาน/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังนี้

สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.500) : ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิมจำนวน 1 ตัว และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete จำนวน 3 ตัว รายละเอียดดังนี้

สะพานด้านซ้าย มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้ายกว้าง 1.5 เมตร ขอบทางด้านขวากว้าง 0.5 เมตร

สะพานตัวกลาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 13.5 เมตร ขอบทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร ทั้ง 2 ด้าน

สะพานด้านขวาทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวากว้าง 1.5 เมตร ขอบทางด้านซ้ายกว้าง 0.5 เมตร

**สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) :** ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม จำนวน 1 ตัว และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ I-GIRER มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร

**สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204.014) :** ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 30.6 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร

**2.5.2) ท่อระบายน้ำ :** กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุง อาคารระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงท่อลอดกลม จำนวน 14 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 6 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการต่อความยาวของอาคารระบายน้ำเดิม รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-7

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
1	กม.970+061.581	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	คงเดิม
2	กม.970+184.030	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำ ขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 1 ช่อง
3	กม.970+951.805	เส้นผ่าศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 15.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
4	กม.971+752.030	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 2 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำซ้าย 3.0 เมตร ด้านขวา 2.0 เมตร
5	กม.973+555.925	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวา 5.0 เมตร
6	กม.974+177.535	ขนาด 2.1 x 2.1 เมตร ความยาว 41.0 เมตร จำนวน 2 ช่อง	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม
7	กม.974+661.464	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม
8	กม.974+628.748	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 3.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
9	กม.974+692.758	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 33.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ ให้มีความยาว 33 เมตร	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวา 3.0 เมตร
10	กม.974+980.832	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 17.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 3.0 เมตร
11	กม.976+169.215	ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 30 เมตร จำนวน 3 ช่อง	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 4.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
12	กม.978+496.142	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 29 เมตร จำนวน 2 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำ ขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 34.0 เมตร จำนวน 2 ช่อง
13	กม.978+594.091	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
14	กม.979+775.666	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 2.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
15	กม.980+290.591	เส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ
16	กม.980+778.037	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน (ต่อ)			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
17	กม.980+778.802	เส้นผ่าศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 34.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รื้อย้ายออก
18	กม.982+141.184	ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 3 ช่อง	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 4.0 เมตร
19	กม.982+825.385	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 3.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
20	กม.983+533.071	ขนาด 3.0 x 2.4 เมตร ความยาว 39.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง	คงเดิม
21	กม.984+958.000	เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 2 ท่อ

## 2.6) ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และ สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge)

### 2.6.1) ทางลอด (Box Culvert) : มีการปรับปรุงทางลอดสัตว์ดังนี้ (รูปที่ 2.1-20)

(1) บริเวณ กม.970+735 : ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร

(2) บริเวณ กม.977+525 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่

รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ปรับเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งให้วางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้ รวมทั้งมี Manhole บริเวณกลางถนน เพื่อความสะดวกในการบำรุงรักษา

(3) บริเวณ กม.978+500 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร

รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.978+500 และให้ปรับปรุงอาคารระบายน้ำ กม.978+496 ให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้

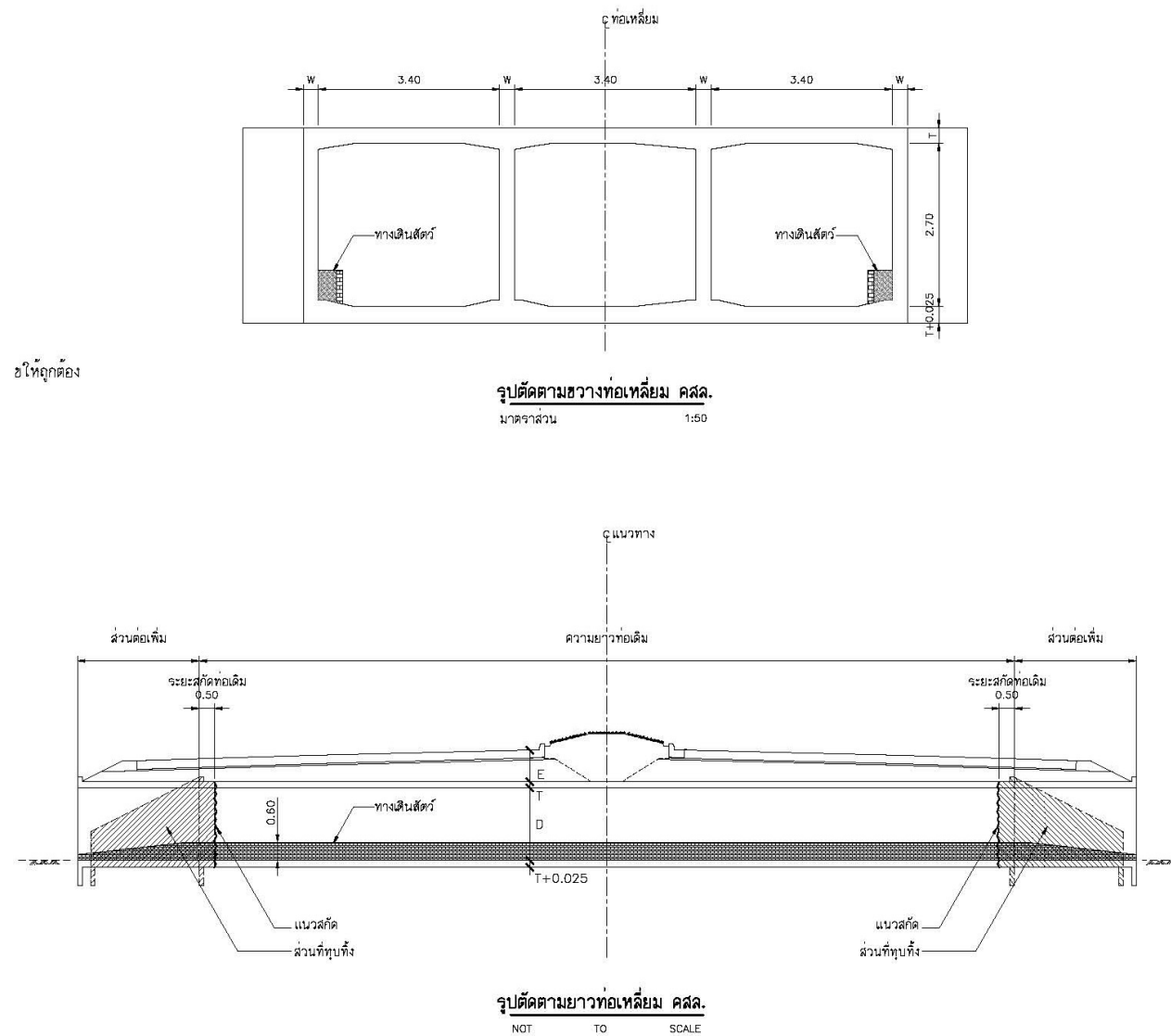
(4) บริเวณ กม.979+108 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระบี่ น้อย (กม.979+204)

รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.979+108 และปรับปรุงโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพาน ให้สัตว์สามารถเดินข้ามได้

(5) บริเวณ กม.980+155 : ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร





รูปที่ 2.1-20 รูปแบบทางลอดสัตว์ในปัจจุบัน

## (6) บริเวณ กม.982+363 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว

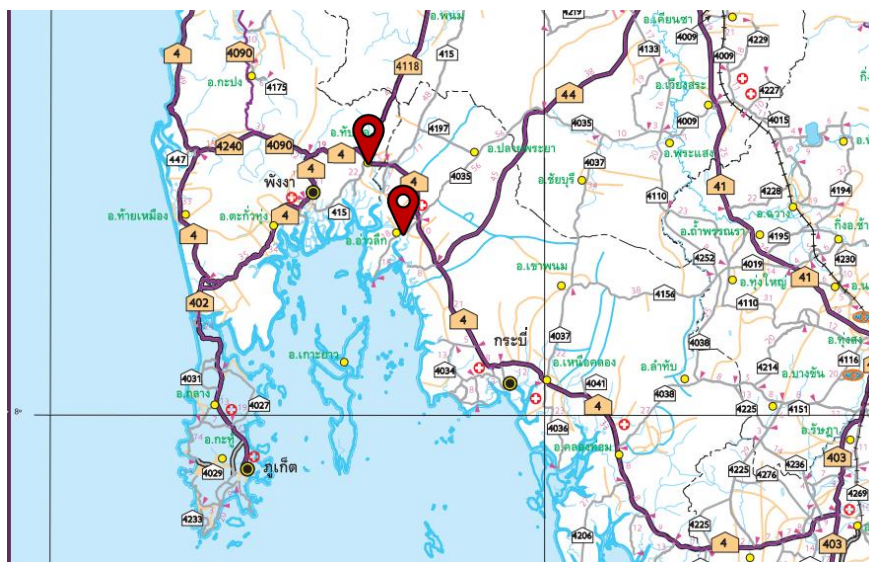
รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ปรับเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งให้วางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไปใช้อาหารระบายน้ำในบริเวณข้างเคียง (กม.982+141) ได้

**2.6.2) สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) :** มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยตัวจะติดตั้งที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดจำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และ กม.983+545

สำหรับบริเวณ กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน ตามคู่มือการดำเนินงานสนามบินท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อลดความเสี่ยงและป้องกันอันตรายจากสัตว์ที่จะเกิดผลกระทบโดยตรงต่อการขึ้น-ลงของอากาศยาน และความปลอดภัยในด้านอื่นๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ค)

## 2.7) เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง

แหล่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ มาจาก อำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ และ อำเภอบ้านปืด จังหวัดพังงา ซึ่งใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4305 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโครงการ (รูปที่ 2.1-21)



รูปที่ 2.1-21 แหล่งวัสดุก่อสร้างในปัจจุบัน

## 2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ และรูปแบบการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน พบว่า รูปแบบการก่อสร้างของโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ในปัจจุบันส่วนใหญ่ เป็นรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-8

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>1. ทางหลวงระดับพื้น</b>			
1.1 ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร</li> <li>■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร</li> <li>■ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Raised Median</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
1.2 ทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร</li> <li>■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร</li> <li>■ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Raised Median</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>2. การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น</b>			
2.1 แยกปลาลัง กม.970+108 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.2 แยกทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนมหาราช-ถนนฝั่งเมือง กม.971+407 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.3 แยกพะลึงศึกษา กม.974+050 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.4 แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.5 แยกกระบี่น้อย กม.978+853 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.6 แยกเหนือคลอง กม.984+544 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>3. สะพานข้ามทางแยก (Overpass)</b> 3.1 ทางแยกตลาดเก่า กม.972+732 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน I-Girder เสาคี่เดียว</li> <li>■ ความกว้างสะพาน 14.50 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร</li> <li>■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร</li> <li>■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร</li> <li>■ ตัวสะพานยาว 330 เมตร</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเพิ่มเติมการติดตั้ง Removable barrier บริเวณทางขึ้นและทางลงของสะพาน (กม.972+170 -กม.972+190 และ กม.973+120 - กม.973+140)	เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจรได้ตามความเหมาะสม	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการจราจรเนื่องจากสามารถปรับเปลี่ยนทิศทางการจราจรบนสะพานให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลาได้
3.2 ทางแยกสนามบิน กม.981+015 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน I-Girder เสาคู่</li> <li>■ ความกว้างสะพาน 23.10 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร</li> <li>■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร</li> <li>■ ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร ด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร</li> <li>■ ตัวสะพานยาว 490 เมตร</li> </ul>	มีรูปแบบโครงสร้างสะพาน ความกว้างสะพาน ความกว้างช่องจราจร และความยาวสะพาน เป็นรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แต่มีไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร	เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน ซึ่งสามารถจอดหลบบริเวณไหล่ทางได้	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการจราจรเนื่องจากสามารถลดการติดขัดของการจราจรในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน
3.3 สะพานข้ามจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.977+000 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน Box Beam</li> <li>■ ความกว้างสะพาน 18.0 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร</li> <li>■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร</li> <li>■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร</li> <li>■ ความสูงช่องลอด 3.5 เมตร</li> </ul>	ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง	-	-
<b>4. จุดกลับรถ : จำนวน 14 แห่ง ดังนี้</b> 4.1 กม. 970+280 (ก่อนถึงแยกปลาลัง) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	ดำเนินการปรับปรุง จำนวน 14 แห่ง ดังนี้ รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.2 กม.971+015 (ศูนย์ Mitsubishi-Mazda) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>4. จุดกลับรถ (ต่อ)</b> 4.3 กม.972+485 (วัดควนสบาย) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทาง การกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	ยกเลิกการก่อสร้างจุดกลับรถนี้	เนื่องจากอยู่ในช่วงเชิงลาดของสะพานข้าม แยกตลาดเก่า ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพง กันดิน จึงไม่สามารถก่อสร้างจุดกลับรถได้	ไม่มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง เนื่องจาก สามารถกลับรถที่จุดกลับรถใต้สะพานข้าม แยกตลาดเก่า (กม.972+732) และจุดกลับ รถ บริเวณ ศูนย์ Mitsubishi-Mazda (971+015) ซึ่งมีระยะห่าง 247 เมตร และ 1.47 กิโลเมตร แทนได้ และจากผลการ สอบถามความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ส่วนใหญ่รับทราบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว แล้ว อย่างไรก็ตาม ได้มีการให้ข้อมูลการ เปลี่ยนแปลงจุดกลับรถดังกล่าวแก่ผู้ใช้ทาง ทราบแล้ว
4.4 กม.973+650 (โรงเรียนเมืองกระบี่) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มี ทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.5 กม.975+675 (Big C-Outlet) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มี ทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.6 กม.976+825 (Lotus-Isuzu-เรือนจำ) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้ มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.7 กม.977+845 (โรงเรียนบ้านน้ำจัน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มี ทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.8 กม.979+725 (บ้านพักวิทยุการบิน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มี ทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.9 กม.982+220 (บ้านพักสนามบิน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มี ทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.10 กม.982+850 (ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไสเมาะ 185 เมตร) : ก่อสร้างจุด กลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.11 กม.983+035 (โรงเรียนบ้านไสเมาะ) : ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณนี้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-



ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>4. จุดกลับรถ (ต่อ)</b> 4.12 กม.983+400 (ระหว่างโรงเรียนไสโป๊ะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.13 กม.984+000 (โรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณนี้	ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถแบบ 2 ทิศทาง โดยให้มีการเปิดใช้งาน เป็นช่วงเวลา ได้แก่ ระหว่างเวลา 07.30-08.15 น., เวลา 15.30 น. และระหว่างเวลา 17.00-17.15 น. และควบคุมการเปิด-ปิด จุดกลับรถ โดยตำรวจจราจร	เนื่องจากโรงเรียนสังข์ทองได้มีการร้องขอให้มีการคงจุดกลับรถบริเวณเดิมไว้เช่นเดิม โดยให้มีการเปิด-ปิดเป็นช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงระหว่าง เวลา 07.30-08.15 น., 15.30 น. และ 17.00-17.15 น. โดยขอความร่วมมือให้ตำรวจจราจรมาช่วยดูแลการจราจร และความปลอดภัยในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ครูอาจารย์ และผู้ปกครองที่มารับ-ส่งนักเรียน (ภาคผนวก จ-4)	ไม่มีผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในการกลับรถ เนื่องจากการเปิด-ปิดจุดกลับรถจะดำเนินการโดยตำรวจจราจร ซึ่งนอกเวลาเปิดจุดกลับรถ ผู้ใช้ทางสามารถใช้จุดกลับรถ กม.984+544 (แยกเหนือคลอง) ได้
4.14 กม.984+300 : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	ย้ายจุดกลับรถไปอยู่ที่ กม.984+544 (แยกเหนือคลอง)	เนื่องจากบริเวณเดิม (กม.984+300) มีระยะห่างจากจุดกลับรถ บริเวณ กม.984+000 เพียง 300 เมตร ซึ่งไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการย้ายตำแหน่งให้ห่างจากตำแหน่งเดิมเป็นระยะทาง 144 เมตร ซึ่งอาจใช้เวลาเดินทางช้ากว่าเดิมไม่เกิน 5 นาที
<b>5. ระบบระบายน้ำ</b> <b>5.1 สะพานข้ามลำน้ำ</b> <b>5.1.1 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438) :</b> รื้อถอนสะพานเดิม จำนวน 1 ตัว และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete จำนวน 3 ตัว โดยสะพานแต่ละตัวมีความยาวรวม 40 เมตร <ul style="list-style-type: none"> <li>สะพานด้านซ้ายมีความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้ายกว้าง 1.5 เมตร</li> <li>สะพานตัวกลาง มีความกว้าง 13.5 เมตร ทางเท้ากว้างด้านละ 1.5 เมตร</li> <li>สะพานด้านขวาทาง มีความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวากว้าง 1.5 เมตร</li> </ul>	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>5. ระบบระบายน้ำ (ต่อ)</b> <b>5.1.2 สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) :</b> รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.1.3 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204.014) :</b> รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 30.6 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2 ท่อระบายน้ำ</b> <b>5.2.1 กม.970+061.581 :</b> ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.2 กม.970+184.030 :</b> รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 3 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 1 ช่อง	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำ ขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 1 ช่อง	ปรับความยาวของอาคารระบายน้ำให้สอดคล้องกับพื้นที่ก่อสร้างจริง	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมในปัจจุบัน
<b>5.2.3 กม.970+951.805 :</b> ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน จากท่อเดิม เส้นผ่าศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 15.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	พบอาคารระบายน้ำเดิม เพิ่มเติมจากการสำรวจในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงทำการต่อความยาวท่อให้สอดคล้องกับการขยายถนน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมในปัจจุบัน
<b>5.2.4 กม.971+752.030 :</b> รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.1 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ช่อง	ต่อความยาวท่อระบายน้ำซ้าย 3.0 เมตร ด้านขวา 2.0 เมตร	เนื่องจากพื้นที่ประชิดเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของพื้นที่ไม่ยินยอมให้ก่อสร้างอาคารระบายน้ำ (ภาคผนวก จ-2)	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ โดยมีค่า F.S. ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.50 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
<b>5.2.5 กม.973+555.925 :</b> ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวาเพิ่ม 5.0 เมตร ให้มีความยาว 36 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.6 กม.974+177.535 :</b> ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 2.1 x 2.1 เมตร ความยาว 41 เมตร จำนวน 2 ช่อง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>5.2 ท่อระบายน้ำ (ต่อ)</b> <b>5.2.7 กม.974+628.748 :</b> ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 3.0 เมตร ให้มีความยาว 39 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.8 กม.974+661.464 :</b> ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.9 กม.974+692.758 :</b> ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 3 ท่อ ให้มีความยาว 34 เมตร	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวา 3.0 เมตร	ปรับความยาวของอาคารระบายน้ำให้ตรงตามพื้นที่ก่อสร้างจริง	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำเท่าเดิม
<b>5.2.10 กม.974+980.832 :</b> ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 3.0 เมตร จากท่อเดิม เส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 17.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	พบอาคารระบายน้ำเดิม เพิ่มเติมจากการสำรวจในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงทำการต่อความยาวท่อให้สอดคล้องกับการขยายถนน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมในปัจจุบัน
<b>5.2.11 กม.976+169.215 :</b> ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 30 เมตร จำนวน 3 ช่อง โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 4.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ให้มีความยาว 38 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.12 กม.978+496.142 :</b> รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 29 เมตร จำนวน 2 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 2 ช่อง	ก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.4 x 2.4 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 2 ช่อง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้าม	เนื่องจากมีระยะห่างจาก บริเวณที่กำหนดให้ก่อสร้างทางลอดสัตว์ (กม.978+500) เพียง 4 เมตร จึงยกเลิกทางลอดสัตว์ให้มาใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำจุดนี้แทน ดังนั้น จึงต้องมีการเพิ่มเติม Concrete Ditch Lining เพื่อรองรับการข้ามทางของสัตว์	ประหยังบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
<b>5.2.13 กม.978+594.091 :</b> ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ให้มีความยาว 39 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>5.2 ท่อระบายน้ำ (ต่อ)</b> <b>5.2.14 กม.979+775.666</b> : ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 2.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ให้มีความยาว 40 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.15 กม.980+290.591</b> : รี้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.16 กม.980+778.037</b> : รี้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 3 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.17 กม.980+778.802</b> : รี้อถอนท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.40 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.18 กม.982+141.184</b> : รี้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.7 เมตร ความยาว 34 เมตร จำนวน 3 ช่อง และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 3.6 x 3.6 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ช่อง	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 4.0 เมตร และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถได้ข้าม	เนื่องจากพื้นที่ประชิดเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของพื้นที่ไม่ยินยอมให้มีการขยายขนาดของอาคารระบายน้ำดังกล่าว (ภาคผนวก จ-2) ประกอบกับ ไม่สามารถก่อสร้างทางลอดสัตว์ บริเวณ กม. 982+363 ได้ เนื่องจากพื้นที่ด้านขวาทางเป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก จ-3) ดังนั้น จึงต้องมีการเพิ่มเติม Concrete Ditch Lining เพื่อรองรับการข้ามทางของสัตว์	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.24 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ส่วนการก่อสร้าง Concrete Ditch Lining เพื่อใช้เป็นทางลอดสัตว์นั้น เมื่อพิจารณาจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็น สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้าม แนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย



ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>5.2 ท่อระบายน้ำ (ต่อ)</b> <b>5.2.19 กม.982+825.385</b> : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.1 x 1.8 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 2 ช่อง	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 3.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน	เนื่องจากพื้นที่ประชิดเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของพื้นที่ไม่ยินยอมให้ก่อสร้างอาคารระบายน้ำ (ภาคผนวก จ-2)	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.24 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
<b>5.2.20 กม.983+533.071</b> : ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.4 เมตร ความยาว 39.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>5.2.21 กม.984+598.000</b> : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 2 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
<b>6. ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า</b> <b>6.1 ทางลอดสัตว์ (Box Culvert)</b> : ออกแบบให้มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้น เพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินของสัตว์บกที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วม สัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ รวมทั้งออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนน เพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปในท่อลอดได้ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ออกแบบให้มีทางลอดสัตว์ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ 1. กม.970+735	ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้	-	-
2. กม.977+525	ปรับเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งให้วางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้ รวมทั้งมี Manhole บริเวณกลางถนน เพื่อความสะดวกในการบำรุงรักษา	พื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก จ-3)	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
3. กม.978+500	ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.978+500 และปรับปรุงอาคารระบายน้ำ กม.978+496 ให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้	อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร จึงยกเลิกทางลอดสัตว์บริเวณนี้ และให้มาใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำบริเวณ กม.978+496.142	ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
6. ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า (ต่อ) 4. กม.979+108	ยกเลิทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.979+108 และปรับปรุงโครงสร้าง ป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ให้สัตว์สามารถเดินข้ามได้	มีระยะห่างจากสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) เป็นระยะทาง 96 เมตร จึงยกเลิทางลอดสัตว์บริเวณนี้ และให้มาใช้ทางเดินลอดใต้สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ซึ่งสัตว์สามารถใช้เป็นแหล่งหากินได้	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
5. กม.980+155	ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้	-	-
6. กม.982+363	ยกเลิทางลอดสัตว์ กม.982+363 โดยให้ไปใช้ร่วมกับอาคารระบายน้ำบริเวณ กม.982+141 ซึ่งอยู่ใกล้เคียง โดยปรับปรุงเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งวางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้าม	พื้นที่ด้านขวาทางเป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก จ-3)	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
6.2 สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) : ออกแบบให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ 1) กม.974+629 : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยตัวจะติดตั้งที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร	-	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากสัตว์จำพวกกระรอก กระแต ยังสามารถใช้โครงสร้างดังกล่าว ในการข้ามทางได้อย่างปลอดภัย
2) กม.980+067	ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้	เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน (ภาคผนวก จ-3)	เป็นผลกระทบทางบวกด้านความปลอดภัยต่อผู้สัญจรทางอากาศ

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
6.1 ทางลอดสัตว์ (ต่อ) 3) กม.983+545	มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยตัวจะติดตั้งที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร	-	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากสัตว์จำพวกกระรอก กระแต ยังสามารถใช้โครงสร้างดังกล่าว ในการข้ามทางได้อย่างปลอดภัย
7. เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง: มีเส้นทางหลักในการขนส่ง 2 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>■ ทางหลวงหมายเลข 4303</li> </ul>	เส้นทางเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

## 2.2 สถานะโครงการ

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

1) กม.970+108.000 ถึง กม.977+625.000 : ระยะทาง 7.517 กิโลเมตร แนวเส้นทางช่วงนี้เริ่มต้นบริเวณ สามแยกปลาลัง (ทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4200 (ถนนวัชรฯ)) และสิ้นสุดที่ บริเวณ กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตร มีลักษณะสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นลูกคลื่นลอนลาด มีแหล่งน้ำตัดผ่าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองเนียง (กม.976+512) สภาพพื้นที่เป็นชุมชนหนาแน่น ย่านธุรกิจ การค้า สถานที่ราชการ และพบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลโตะหินขาว (กม.972+950)) กุโบร์บ้านตลาดเก่า (กม.973+850) และแหล่งโบราณคดี เขาพระ (กม.974+000)

แนวเส้นทางช่วงนี้ ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทตั้ง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/8/2565 ลงวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญลื่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ มีกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันประกอบด้วย การเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค การขยายคันทาง การก่อสร้างระบบระบายน้ำ และการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ มีความก้าวหน้าสะสมของงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 คิดเป็นร้อยละ 34.194 ซึ่งช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ร้อยละ 41.734 อยู่ร้อยละ 7.540 (รูปที่ 2.2-1) โดยมีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการของโครงการ ดังนี้ (ตารางที่ 2.2-1 โดยมีรายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ค-1)

ตารางที่ 2.2-1 รายละเอียดความล่าช้าของงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1	
ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
1. ปัญหาความล่าช้าในการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในบริเวณต่างๆ ดังนี้  (1) ช่วง กม.973+214 ถึง กม.974+610 ด้านขวาทาง	ผลการประชุมสาธารณูปโภคและสิ่งติดขัดการก่อสร้าง ครั้งที่ 13 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2566 ณ สำนักงานโครงการฯ ตอน 1 มีข้อสรุปดังนี้ - กำหนดแผนการรื้อย้ายเป็น 2 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 ดำเนินการรื้อย้ายเสาไฟฟ้า 115 KV จำนวน 6 ต้น ในวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ.2566 ช่วงที่ 2 ดำเนินการรื้อย้ายระหว่างเดือนมีนาคม-เมษายน พ.ศ. 2567
(2) ช่วง กม.972+001 ถึง กม.973+164 ด้านซ้ายทาง	- ดำเนินการรื้อย้ายในวันที่ 23 มกราคม พ.ศ.2567
(3) ช่วง กม.974+212 ถึง กม.974+622 ด้านซ้ายทาง	- จะดำเนินการรื้อย้ายในเดือนมีนาคม-เมษายน พ.ศ.2567
(4) ช่วง กม.972+025 ถึง กม.973+157 ด้านขวาทาง	- รอการประชุมหารือร่วมกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่ อีกครั้ง



ตารางที่ 2.2-1 รายละเอียดความล่าช้าของงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 (ต่อ)	
ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
2. ปัญหาแนวท่อประปาติดตั้งงานก่อสร้าง	ผลการประชุมสาธารณูปโภคและสิ่งติดขัดการก่อสร้าง ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ณ สำนักงานโครงการฯ ตอน 1 มีข้อสรุปดังนี้ - การประปาส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่ จะเข้าสำรวจพื้นที่และหารือกับการประปาส่วนภูมิภาค เขต 4 เกี่ยวกับการรื้อย้ายแนวท่อต้นลดตำแหน่งใหม่ - โครงการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งเสาเข็มเจาะ เพื่อไม่ให้ตรงกับแนวท่อประปาดังกล่าว โดยขอรับงบประมาณในการเพิ่มเติมเสาเข็มเจาะ จากการประปาส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่
(1) ตำแหน่งแนวท่อประปาขนาด Ø 500 มิลลิเมตร ติดตั้งงานเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างกำแพงกันดินคอสะพาน บริเวณ กม.972+551.800	
(2) แนวท่อประปาขนาด Ø 160 มิลลิเมตร, ขนาด Ø 315 มิลลิเมตร และขนาด Ø 500 มิลลิเมตร ติดตั้งตำแหน่งตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามคลองใหญ่ (กม.973+187.500)	- ดำเนินการรื้อย้ายท่อประปาขนาด Ø 160 มิลลิเมตร และขนาด Ø 315 มิลลิเมตร ให้แล้วเสร็จในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 - การประปาส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่ จะเข้าสำรวจพื้นที่และหารือกับการประปาส่วนภูมิภาค เขต 4 เกี่ยวกับการรื้อย้ายแนวท่อต้นลดตำแหน่งใหม่

2) กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000 : ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร แนวเส้นทางช่วงนี้เริ่มต้นที่บริเวณ กม.977+625 และสิ้นสุดที่บริเวณสามแยกเหนือคลอง บริเวณสามแยกปลาลัง (ทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4037) ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร มีลักษณะสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นลูกคลื่นลอนลาด มีแหล่งน้ำตัดผ่าน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204) สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนสลับกับพื้นที่เกษตร รวมทั้งบางส่วนของแนวเส้นทางโครงการอยู่ประชิดกับพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่

แนวเส้นทางช่วงนี้ ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/6/2565 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,080 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ มีกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันประกอบด้วย การเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค การขยายคันทาง การก่อสร้างระบบระบายน้ำ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย และก่อสร้างตอม่อสะพานข้ามแยกสนามบิน โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 คิดเป็นร้อยละ 48.584 ซึ่งเร็วกว่าแผนการดำเนินงานที่วางไว้ร้อยละ 45.963 อยู่ร้อยละ 2.621 (รูปที่ 2.2-2)

สัญญาที่

สท.1/8/2565

ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2565

เริ่มสัญญา

3 สิงหาคม 2565

สิ้นสุดสัญญา

17 มิถุนายน 2568

ระยะเวลาทำการ

1,050 วัน

รายงานแผนงานก่อสร้าง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาดิง - อ.เหนือคลอง ตอน 1

ระหว่าง กม. 970+108.000 - กม. 977+625.000

ระยะทางยาวประมาณ 7.517 กิโลเมตร

ดำเนินการโดย

บริษัท ขอยส์พีพรอติจ จำกัด

ราคางานก่อสร้าง

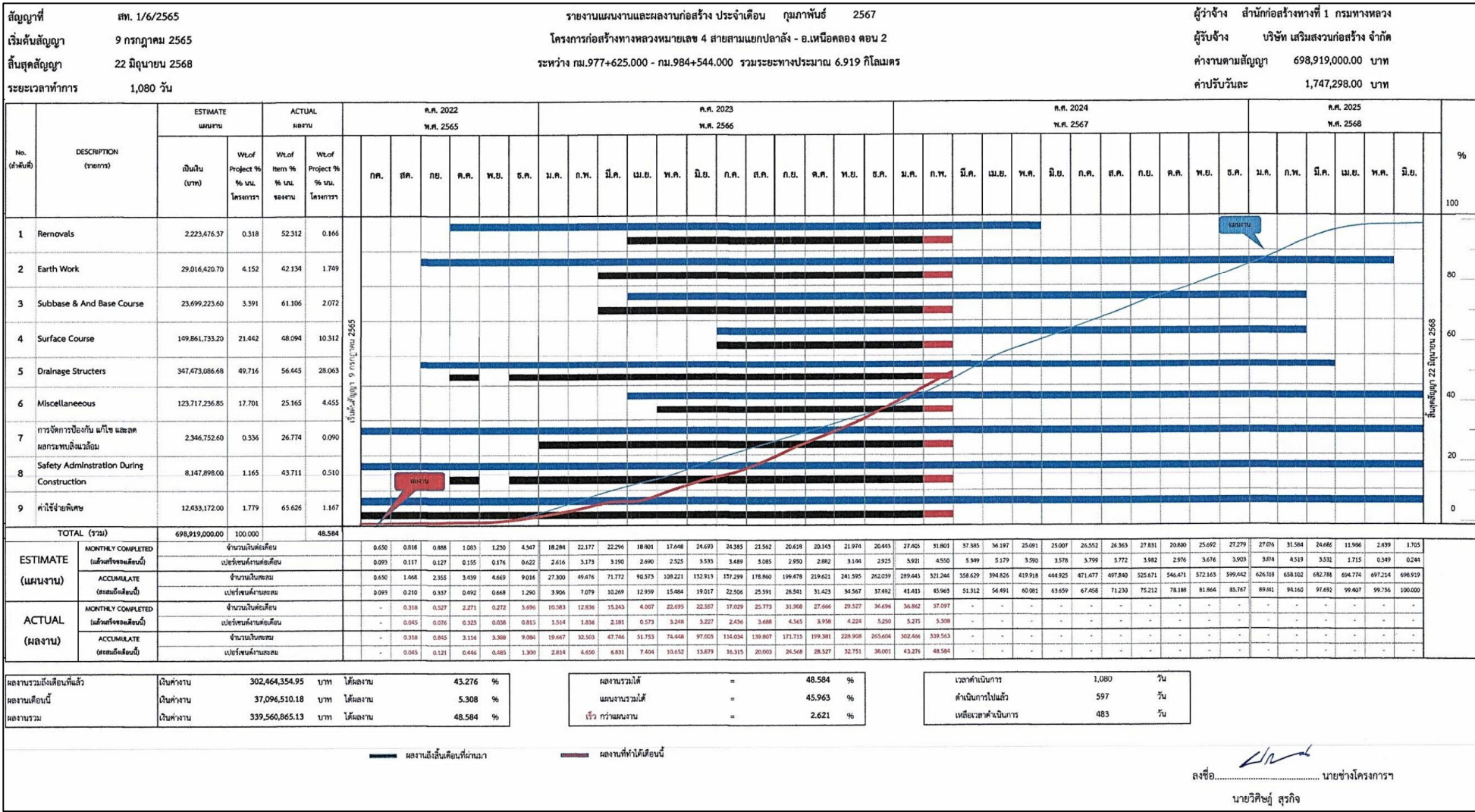
599,332,699.00 บาท

ค่าปรับวันละ

1,498,332.00 บาท

NO.	DESCRIPTION	ESTIMATE		ACTUAL		พ.ศ. 2565										พ.ศ. 2566										พ.ศ. 2567										พ.ศ. 2568										%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		AMOUNT (BAH1)	Wt. Of Project %	Wt. Of Item %	Wt. Of Project %	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
1.	REMOVAL OF EXISTING STRUCTURES	4,466,105.56	0.7452	45.070	0.336																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											

รูปที่ 2.2-1 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1

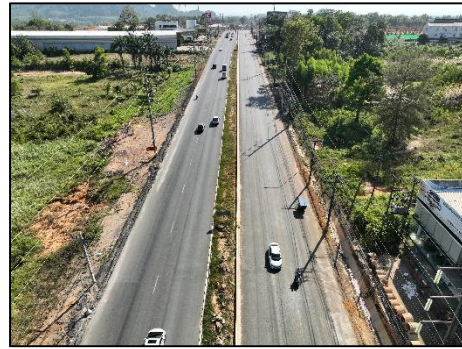


รูปที่ 2.2-2 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2





การก่อสร้างรางระบายน้ำไหล่ทาง กม.970+200



การก่อสร้างผิวทาง กม.970+800



การก่อสร้างกำแพงกันดิน กม.972+600



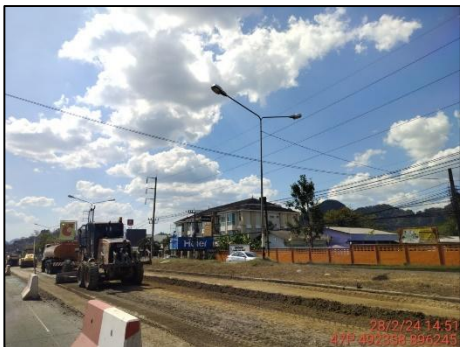
การก่อสร้างสะพานข้ามแยกตลาดเก่า กม.972+800



การก่อสร้างขยายสะพานคลองกระบี่ใหญ่



การเปิดหน้าดิน กม.974+400



การเปิดหน้าดิน บริเวณมัสยิดบ้านนากอก กม.975+450



การก่อสร้างผิวทาง กม.976+800

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1  
(กม.970+108 ถึง กม.977+625)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง  
ในปัจจุบัน (เดือนมกราคม ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567)





การก่อสร้างผิวทาง กม.977+700



การก่อสร้างขยายสะพานคลองกระบี่น้อย



การปูผิวแอสฟัลต์ กม.797+300



การเปิดหน้าดิน กม.979+800



การก่อสร้างสะพานข้ามแยกสนามบิน กม.981+100



การอัดบัตดิน กม.982+500



การก่อสร้างกำแพงกันดิน กม.983+900



การฝังท่อระบายน้ำ กม.984+200

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2  
(กม.977+625 ถึง กม.984+544)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง  
ในปัจจุบัน (เดือนมกราคม ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567)



## 2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

ทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง เป็นทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรัง ทำให้ตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่มีสภาพเป็นชุมชนหนาแน่น และย่านธุรกิจการค้า รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และบางส่วนอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร รวมทั้งมีแหล่งโบราณคดีและแหล่งประวัติศาสตร์ อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สามารถจำแนกสภาพแนวเส้นทางปัจจุบันตามช่วงงานก่อสร้าง ได้เป็น 2 ช่วง ดังนี้

1) โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) : พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ บ้านคลองจิหลาด โรงเรียนโพคณกุลมูลนิธิ บ้านหนองกก ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน ชุมชนรักษ์ห้วยน้ำแดง ชุมชนโกศาสามัคคี คริสตจักรสันติสุขกระบี่ วัดควนสบาย โรงพยาบาลจริยธรรมรวมแพทย์กระบี่ วัดโกลาจุทามาตย์ โรงเรียนเทศบาล 1 (ตลาดเก่า) ศาลเจ้าจุแซเหนียว ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา มัสยิดอิควาตุลมุสลิมิน (บ้านตลาดเก่า) โรงเรียนเมืองกระบี่ มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่ มัสยิดบ้านไร่ ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน บ้านนากอก บ้านคลองเนียง และบ้านน้ำจวน และพบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้หินขวาง (กม.972+950)) กุโบร์บ้านตลาดเก่า (กม.973+850) และแหล่งโบราณคดีเขาพระ (กม.974+000)

2) โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) : พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ บ้านคลองเนียง บ้านน้ำจวน โรงเรียนบ้านน้ำจวน มัสยิดนุรุลอิหมาน บ้านกระบี่น้อย ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา ชุมชนตลาดนัด ชุมชนตลาดใน ชุมชนท่ากรวด ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชนนาหลังตลาด ชุมชนฝ้ายห้วย มัสยิดบ้านเหนือคลอง วัดพานิชรัตนากุล ศาลเจ้าฉิ้งจิ้งตุ้ยต๋อชุก และศาลาเทวดาน้ำร้อน

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ส่วนใหญ่ยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลงไป 3 แห่ง โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.3-1 ส่วนตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 2.3-1

ตารางที่ 2.3-1 การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว			
พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบัน	สรุปพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการ เปลี่ยนแปลง
โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) 26 แห่ง	25 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชน หมู่ 8 บ้านท่าคลอง ต.ทับปrik	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากชุมชนดังกล่าวตั้งอยู่ห่าง จากกึ่งกลางเขตทางมากกว่า 500 เมตร
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) 15 แห่ง	17 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 4 แห่ง ได้แก่ ชุมชนศรีสุข ชุมชนเป็นสุข ชุมชนมังมี และชุมชนอยู่เย็น มีพื้นที่อ่อนไหวเพิ่มขึ้น 6 แห่ง ได้แก่ ชุมชนตลาดนัด ชุมชนตลาดใน ชุมชน ท่ากรวด ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชนนา หลังตลาด และชุมชนฝ้ายห้วย	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายชื่อ ชุมชนไปจากเดิม ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากเป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อน ปี พ.ศ.2560







## บทที่ 3

## การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

## 3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ซึ่งมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.970+108 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.984+544 ซึ่งรายงานฯ ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ในการดำเนินงานเพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของวิธีการศึกษา รวมถึงความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 3.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องของการศึกษาเดิมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

## 3.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้นตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

## 2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

- (1) ประเด็นการศึกษาต่างๆได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ของโครงการประเภททางหลวง ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2541 รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษาโดยเน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูลเพื่อนำไปประเมินและคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้หรือไม่ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ทั้งนี้ได้พิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ต้องมีความทันสมัย และไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

(2) รายละเอียดและความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องครอบคลุมประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย หลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ วัตถุประสงค์ พื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 3.1.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีรายละเอียดองค์ประกอบของโครงการส่วนใหญ่เป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น การปรับปรุงระบบระบายน้ำ จุดกลับรถ และรูปแบบทางลอดสัตว์ (Underpass) ในบางตำแหน่ง ส่วนสะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในระยะปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดแสดงไว้ในบทที่ 2 สำหรับผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานฯ ในด้านอื่นๆ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<div>▪ ทบทวนข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับทรัพยากรดินในบริเวณพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้</div> <div>- แผนที่ กลุ่มชุดดินมาตราส่วน 1 : 50,000 (พ.ศ. 2549) และข้อมูลกลุ่มชุดดินของกรมทรัพยากรที่ดิน</div> <div>- แผนที่แสดงการชะล้างพังทลายของดินภาคใต้ (พ.ศ.2546) ของกรมพัฒนาที่ดิน</div> <div>- แผนที่แสดงโอกาสเกิดดินถล่ม หมู่บ้านเสี่ยงภัยดินถล่ม และตำแหน่งดินถล่มจากกรมทรัพยากรที่ดิน (พ.ศ. 2547)</div> <div>▪ การเจาะสำรวจดิน เพื่อวิเคราะห์โครงสร้างดิน</div> <div>▪ วิเคราะห์การปนเปื้อนในดินจากการสำรวจการใช้ที่ดิน</div> <div>▪ มี ความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการได้</div>	-	<div>▪ ลักษณะและสมบัติของกลุ่มชุดดิน อัตราการชะล้างพังทลายของดิน ความเสี่ยงต่อการเกิดดินถล่ม และการปนเปื้อนในดิน</div> <div>▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>▪ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>▪ ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน</div> <div>▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากหน่วยงานราชการ</div>	<div>▪ <i>ระยะก่อสร้าง</i> : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากปริมาณดินชุดที่ต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ ส่วนผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ใช้สมการสูญเสียดินสากล (Universal Soil Loss Equation : USLE) และนำมาเทียบกับระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน รวมทั้งคาดการณ์ผลกระทบต่อการทรุดตัวของดิน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดิน และการปนเปื้อนในดิน จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</div> <div>▪ <i>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</i> : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</div> <div>▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการใช้สมการสูญเสียดินสากลโดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</div>	<div>▪ <i>ระยะก่อสร้าง</i> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ในช่วงฤดูแล้ง การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ การนำดินที่ขุดออกจากแนวเส้นทางมาปรับถมในพื้นที่เขตทาง การจัดพื้นที่เก็บกองดินให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งหลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน</div> <div>▪ <i>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</i> : มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ โดยหากมีการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดิน ต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ซีลี้อย หวาย และแกลบ และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ เพื่อนำไปกำจัดต่อไป</div> <div>▪ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขในระยะก่อสร้างได้ ยกเว้น การกำหนดให้ดำเนินกิจกรรมการปรับพื้นที่ และเปิดหน้าดินในช่วงฤดูแล้ง เป็นมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ ที่มีฝนตกชุกตลอดทั้งปี จึงควรปรับปรุงมาตรการเป็น “หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก และเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</div>	<div>▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<i>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</i></div> <div>▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากมีพื้นที่ติดตามตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดินครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ซึ่งมีความเหมาะสมต่อการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน</div>	<div>▪ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างขยายคืบทางส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ซึ่งต้องดำเนินการต่อเนื่อง จึงไม่สามารถดำเนินการปรับพื้นที่ หรือเปิดหน้าดิน เฉพาะในช่วงฤดูแล้งได้ ดังนั้นในการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสำหรับโครงการอื่นๆ ในอนาคต จึงควรปรับปรุง มาตรการที่กำหนดให้ “ดำเนินกิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินในฤดูแล้ง” เป็น “หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก และเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว”</div>



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
2. ธรณีวิทยา	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลตุติภูมิจากกรมทรัพยากรธรณีได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>แผนที่ธรณีวิทยา (พ.ศ. 2563)</li><li>แผนที่รอยเลื่อนที่มีพลังในประเทศไทย (พ.ศ. 2562)</li><li>แผนที่จุดศูนย์กลางแผ่นดินไหวในประเทศไทย (พ.ศ.2547)</li><li>แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวของประเทศไทย (พ.ศ.2558)</li></ul></li><li>รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดแผ่นดินไหว พ.ศ.2555-2564</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</li></ul>	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพทางธรณีวิทยา</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการเปิดใช้เส้นทาง และการบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยให้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ ให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ โดยในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ ให้สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อซ่อมแซมบริเวณที่เสียหายทันที</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ ไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรณีวิทยา</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. น้ำผิวดิน	<div>■ รวบรวมข้อมูลสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน จากศูนย์ป้องกันวิฤติน้ำ กรมทรัพยากรน้ำ และข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษา จากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)</div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ แต่ตำแหน่งเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำยังไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นการเก็บตัวอย่างทางด้านเหนือ น้ำ ซึ่งควรดำเนินการเก็บตัวอย่างทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากจะสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างถูกต้อง</div>	<div>■ จำนวน 12 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>- อุณหภูมิ</li><li>- การนำไฟฟ้า</li><li>- ความลึก</li><li>- ความเร็วของกระแสน้ำ</li><li>- ความโปร่งแสง</li><li>- ความเป็นกรด-ด่าง</li><li>- ปริมาณออกซิเจนละลาย</li><li>- BOD</li><li>- ของแข็งแขวนลอย</li><li>- น้ำมันและไขมัน</li><li>- ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย</li><li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด</li></ul></div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐานและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการตรวจวัดความเค็ม และปริมาณของแข็งละลาย เนื่องจากแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับอิทธิพลจากการขึ้น-ลงของน้ำทะเล</div>	<div>■ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (วันที่ 4 เมษายน พ.ศ.2564) และฤดูฝน (วันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2564)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล เป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ. ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนของคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาและประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ</div>	<div>■ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา และการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การตัดฟันต้นไม้ กิจกรรมการรื้อขยายสะพานข้ามลำน้ำ น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และการปนเปื้อนของน้ำมันจากเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ใช้ในงานก่อสร้าง</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงเส้นทาง และการคมนาคมบนถนนโครงการ</div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ ในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบต่อน้ำผิวดินทั้งในด้านอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม การคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง ควรเพิ่มเติมการพิจารณาผลกระทบจากตะกอนดินจากการชะล้างพังทลายของดิน และการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น การกำหนดให้ใช้สะพานขั้วยาวในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย เพื่อลดจำนวนตอม่อในแหล่งน้ำ การก่อสร้างวางระบายน้ำพร้อมบ่อตกตะกอนชั่วคราว เพื่อตกตะกอนดินก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ การติดตั้งรั้วตกตะกอนดินขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ติดตั้งตาข่ายเพื่อรองรับเศษวัสดุจากการก่อสร้างไม่ให้ร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ใช้วิธีการรื้อถอนโครงสร้างสะพานโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน การวางแผนงานก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำในช่วงฤดูแล้ง การกำหนดที่ตั้งสำนักงานโครงการและที่พักคนงาน ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมทั้งจัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกละสุลักษณะ และจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียถึงกระโถนรื้ออากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ต่างๆ เช่น ตรวจสอบไม่ให้มีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณคอสะพานอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และเพิ่มความถี่ เป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้งในช่วงฤดูฝน กรณีที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุงเส้นทาง ห้ามทำการเปลี่ยนถายน้ำมันเครื่องที่บริเวณสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งล้างผิวถนนในช่วงก่อนเข้าสู่ฤดูฝน</div> <div>■ มีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบหลักเกิดจากตะกอนดิน และน้ำเสียจากโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดมุ่งเน้นลดปริมาณตะกอนที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างพังทลายของดินลงสู่ แหล่งน้ำ และลดการปนเปื้อนสารอินทรีย์</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) จำนวน 12 ดัชนี ประกอบด้วย อุณหภูมิ การนำไฟฟ้า ความลึก ความเร็วของกระแสน้ำ ความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลายลาย BOD ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดยมีความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) จำนวน 12 ดัชนี ซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในปีที่ 1, 2, 3, 5, 10, 15, และ 20 ของระยะดำเนินการ</div> <div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนดัชนีตรวจวัดควรเพิ่มเติมการตรวจวัดค่าความเค็ม และปริมาณของแข็งละลายน้ำ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการโครงการ รวมทั้งเพิ่มเติมการตรวจวัดค่าความขุ่น เฉพาะในระยะก่อสร้างโครงการ สำหรับความถี่ในการตรวจวัดในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล แต่ความถี่ในการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าแหล่งน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4-5 และมีการใช้ประโยชน์เป็นแหล่งรองรับน้ำทั้งจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกเดือน</div>	<div>ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการมีดังนี้</div> <div>■ ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรเพิ่มเติมการตรวจวิเคราะห์ค่าความเค็ม และปริมาณของแข็งละลายน้ำ รวมทั้ง ควรดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ</div> <div>■ เพิ่มเดิมการประเมินผลกระทบด้านตะกอนดินจากการชะล้างพังทลายของดิน และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ในระยะก่อสร้างโครงการ</div> <div>■ เพิ่มเดิมดัชนีตรวจวัดค่าความเค็ม และปริมาณของแข็งละลายน้ำ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการโครงการ รวมทั้งเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดค่าความขุ่น เฉพาะในระยะก่อสร้างโครงการ</div> <div>■ พิจารณาผลตรวจวัดคุณภาพน้ำในปีแรก หากผลตรวจวัดในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกัน มีค่าใกล้เคียง ควรพิจารณาปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในปีถัดไป เหลือเพียง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง</div>

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
4. อากาศ และ บรรยากาศ	<ul style="list-style-type: none"><li>ใช้ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2563) จากสถานีตรวจอากาศกระบี่และรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากเอกสารและรายงานต่างๆของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li><li>ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา</li><li>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอกเป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li><li>ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)</li><li>ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</li><li>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</li><li>ความเร็ว และทิศทางลม</li></ul></li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการจำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (7-11 เมษายน พ.ศ.2564) และช่วงฤดูฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564)</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง เป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สม.แต่ฤดูกาลที่ตรวจวัด ควรกำหนดเป็นช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมซึ่งเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538</li><li>มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547</li><li>มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานของทางราชการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) และ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารของ กิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US.EPA)</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้คาดการณ์ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ส่วนค่าอัตราการระบายของฝุ่นละอองรวม อ้างอิงจากเอกสาร Air and Noise Database for Thailand, 1994 ของกรมควบคุมมลพิษ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA ส่วนในระยะดำเนินการใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก สนข. และกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบสูง 2.0 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟทุกระยะห่าง 30 เมตร ประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนทราบตั้งแต่ช่วงก่อนก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างวันละ 2 ครั้ง จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่เกิน 30 กม./ชม. ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กม./ชม.เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชน ปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด และจัดพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ประสานงานตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่ากฎหมายกำหนด</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วและทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาคาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</li><li>มาตรการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถใช้เผื่อะวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน ส่วนในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะที่ใช้เส้นทางโครงการ อาจทำให้ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้รับผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศเพิ่มขึ้น จึงควรมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในช่วงปีแรกในการเปิดดำเนินการโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในระยะเปิดดำเนินการแนวเส้นทางโครงการ โดยอย่างน้อยต้องมีจำนวนดัชนีตรวจวัด สถานีติดตามตรวจสอบ และวิธีการในการติดตามตรวจสอบเช่นเดียวกับที่เสนอแนะไว้ในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<p>ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากบริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนานอก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</li><li>เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ โดยมีจำนวนสถานีตรวจวัด ดัชนีตรวจวัด และวิธีการในการติดตามตรวจสอบเช่นเดียวกับในระยะก่อสร้าง ในช่วงปีแรกของการเปิดดำเนินการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานของระยะดำเนินการ</li></ul>

ตารางที่ 3.1-1

การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. เสียง	<div><div>■ ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</div><div>■ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการได้</div></div>	<div><div>■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา</div><div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตามบริเวณมัสยิดบ้านนานอกเป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</div></div>	<div><div>■ จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)</li><li>- ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>)</li><li>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (L<sub>dn</sub>)</li><li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>)</li></ul></div><div>■ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div></div>	<div><div>■ ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (7-11 เมษายน พ.ศ.2564) และช่วงฤดู ฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564) เป็นเวลา 5 วันต่อเนือง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็น เวลา 3 วันต่อเนื่อ ง เป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนของระดับเสียงในพื้นที่ศึกษา และประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ</div></div>	<div><div>■ มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540</div><div>■ มีความเหมาะสมเนื่ ื่องจากเป็ นการ เปรี ย บ เที ย บ กับ ค่ามาตรฐานของทางราชการ</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ระดับเสียงอ้างอิงจากระดับเสียงสูงสุดของเครื่องจักรที่ใช้ในการการก่อสร้างที่ระยะ 15 เมตร ของ Roadway Construction Noise Model User’s Guide, FHWA 2006 เพื่ ่อ นำ มา คำนวณค่าของระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) จากเครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในการก่อสร้าง และระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) เครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลอง TNM และได้นำข้อมูลมาใช้เป็นตัวแทนของระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (Leq 8 hr) และระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ที่ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทุกจุดสังเกตที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างโครงการ</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ระดับเสียงโดยใช้แบบจำลอง TNM ได้อ้างอิงข้อมูลและมีวิธีการคำนวณเช่นเดียวกับการคาดการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งในระยะก่อสร้าง</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่ ื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ชนิดเหล็กความหนา 0.64 มิลลิเมตร ความสูง 2 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 17 แห่ง รวมทั้งดำเนินการสอบถามความเห็นก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวดังกล่าว การประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบก่อนเริ่มการก่อสร้างอย่างน้อย 15 วัน การจำกัดระยะเวลาในการก่อสร้างระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. การควบคุมความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้น</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ การจัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้เส้นทางการตรวจสอบสภาพผิวทาง และซ่อมบำรุงอยู่เสมอ และในกรณี ที่พบว่า มีระดับเสียงใกล้เคียงกับมาตรฐาน หรือได้รับการร้องเรียนจากชุมชน ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียง</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง : จำนวน 17 สถานี ได้แก่ ชุมชนรักษัห้วยน้ำแดง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านนานอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านนานอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านนอก โรงเรียนบ้านนานอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจาง หมู่ที่ 3 บ้านไผ่ปี่ใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>) โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วันต่อเนือง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดอายุโครงการ (20 ปี)</div><div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนือง จำนวน 2 ครั้ง/ปี สำหรับสถานีตรวจวัดในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากชุมชนที่ตั้งอยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าขาย และพาณิชยกรรม การตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณดังกล่าวอาจไม่ได้ข้อมูลผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ถูกต้อง และเมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดระดับเสียง ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี ซึ่งประกอบด้วย วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา พบว่า มีระยะห่างของแต่ละสถานีไม่เกิน 10 กิโลเมตร จึงมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ และสามารถใช้เป็นตัวแทนในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียงที่อาจเกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ดัชนีติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสมโดยควรเพิ่มการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. (Leq8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่</div></div>	<div>ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้</div> <div><div>■ เพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq. 1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. (Leq. 8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้างที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่</div><div>■ เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการ จากบริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนานอก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</div></div>

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
6. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"><li>■ ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนาออก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา</li><li>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนาออก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนาออก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ จำนวน 2 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/sec) และความถี่ (Hz)</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้าง และมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ ตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (7-11 เมษายน พ.ศ.2564) และฤดูฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564)</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนความสั่นสะเทือนในพื้นที่ศึกษา และประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ มาตรฐานความสั่นสะเทือน ได้แก่ - ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือนที่มีผลต่อมนุษย์และสิ่งปลูกสร้างตามเกณฑ์ของ Whiffin and Leonard, 1971 - ผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง พิจารณาตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานจากทางราชการของประเทศไทย และมาตรฐานของสากล</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ ระยะก่อสร้าง : พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลระดับความสั่นสะเทือนจาก Transit Noise and Vibration Impact Assessment US.EPA (1995) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิดตามระยะห่างระหว่างเครื่องจักรขณะมีกิจกรรมถึงตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</li><li>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้อ้างอิงข้อมูลความเร็วและน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การถ่ายรูบอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์ต่างๆ ในระยะ 0-100 เมตร ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคาร เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกันแก้ไข ที่มีประสิทธิภาพ การจำกัดช่วงเวลาก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือน ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. การจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่ให้เกิน 40 กม./ชม.</li><li>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ การตรวจสอบและดูแลผิวจราจรให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอสะพาน การประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็วและบรรทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนด</li><li>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ ระยะก่อสร้าง : ดำเนินการตรวจวัดความถี่ และความเร็วอนุภาคสูงสุด เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ความถี่ 2 ครั้ง/ปี โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบจำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนาออก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา</li><li>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</li><li>■ การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องจำนวน 2 ครั้ง/ปี อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนาออก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนาออก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน ส่วนในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ โดยเฉพาะสถานที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา ดังนั้น จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน ในช่วงปีแรกในการเปิดดำเนินการโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในระยะเปิดดำเนินการแนวเส้นทางโครงการ ในบริเวณสถานีตรวจวัดเดียวกับในระยะก่อสร้าง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ</li></ul>	<p>ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจากบริเวณมัสยิดบ้านนาออก เป็นโรงเรียนบ้านนาออก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนาออก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน</li><li>■ เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการโครงการ โดยตรวจวัดค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด และความถี่เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง บริเวณวัดควนสบาย มัสยิดบ้านนาออก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ในช่วงปีแรกในการเปิดดำเนินการโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในระยะเปิดดำเนินการแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีวิจัย	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. ระบบนิเวศทางบก	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลระบบนิเวศทางบก ข้อมูลทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า จากกรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลเชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางบกบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สภาพนิเวศของพื้นที่ศึกษาสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ ได้แก่ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดกระบี่ พื้นที่ชุ่มน้ำ ปากแม่น้ำกระบี่ และพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางบก ครอบคลุมพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศในพื้นที่เขตทาง การสูญเสียจำนวนต้นไม้ในพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 4 การสูญเสียป่าชายเลน การทำลายและการรบกวนที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางบก</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระหว่างดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนามโดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางบก ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การกำหนดพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทาง การนำดินขุดจากงานก่อสร้างฐานรากมาปรับถมในพื้นที่โครงการ และบดอัดให้แน่น ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างนอกพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ดำเนินกิจกรรมการปรับพื้นที่ การตัดพืชน้ำ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน การตอกเสาเข็ม และการก่อสร้างตอม่อสะพาน ในช่วงก่อนถึงฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำ และปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวกับการนำมามาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระหว่างดำเนินการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งพื้นที่อนุรักษ์ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตามที่คาดการณ์ได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีพื้นที่ดำเนินการส่วนใหญ่อยู่ในเขตทางเดิม ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศทางบก ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
8. ระบบนิเวศทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลทรัพยากรของระบบนิเวศทางน้ำ จากรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางพาดผ่าน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการผลการศึกษาโครงการในบริเวณพื้นที่ศึกษา และผลจากการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสถานียังกล่าวสามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none"><li>- แพลงก์ตอนพืช</li><li>- แพลงก์ตอนสัตว์</li><li>- สัตว์หน้าดิน</li><li>- ปลาและสัตว์น้ำอื่นๆ</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ดำเนินการสำรวจ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมช่วงฤดูแล้ง (4 เมษายน พ.ศ.2564) และช่วงฤดูฝน (7 กรกฎาคม พ.ศ.2564) ส่วนปลาและสัตว์น้ำอื่นๆ ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 3-7 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล ทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>เปรียบเทียบ ค่าดัชนีความหลากหลายของชนิดพันธุ์ กับค่ามาตรฐาน Wilhm and Dorris, 1968</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของสากล</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระหว่างดำเนินการ ที่ส่งผลต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นผลกระทบต่อเนื่องมาจากผลกระทบของคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนั้น การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ จะสามารถลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำได้เช่นเดียวกัน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับน้ำผิวดิน มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยมีความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับน้ำผิวดิน มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอน และสัตว์สัตว์หน้าดิน โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในปีที่ 1, 2, 3, 5, 10, 15, และ 20 ของระยะดำเนินการ</li><li><b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ แต่ความถี่ในการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าสิ่งมีชีวิตที่พบในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง แสดงให้เห็นว่าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพน้ำต่ำ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ</li><li>สำหรับการติดตามตรวจสอบในระยะถัดไป ให้พิจารณาผลตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปีแรก หากผลตรวจวัดในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกัน มีค่าใกล้เคียง ควรพิจารณาปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในปีถัดไป เหลือเพียง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง</li></ul>

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. พืชในระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ ที่เก็บรวบรวมโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจวางแผนในภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของพืชในนิเวศบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมทั้งป่าบก (77 แปลง) และป่าชายเลน (18 แปลง)</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจริง และมีความครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>การกระจายของป่า จำนวน ชนิดพันธุ์ไม้ ความหนาแน่นไม้ ค่าดัชนีความสำคัญ และดัชนีความหลากหลายของชนิดพันธุ์</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของพืชในระบบนิเวศ ครอบคลุมพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>1 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจป่าบก ระหว่างวันที่ 16-30 กันยายน พ.ศ.2564 และสำรวจป่าชายเลน ระหว่างวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2564-2 พฤศจิกายน พ.ศ.2564</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาสถานภาพปัจจุบันของพืชในระบบนิเวศ ร่วมกับตำแหน่ง ของพันธุ์ไม้ที่ต้องรื้อย้ายภายในเขตทาง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ รวมทั้งครอบคลุมผลกระทบทางตรงจากการรื้อย้ายต้นไม้ภายในเขตทาง และผลกระทบทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อพืชในระบบนิเวศซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่ หรือองค์กรปกครองท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟันไม้ในเขตทาง ขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และนำกลับมาปลูกทดแทนในเขตทางเดิม ห้ามมิให้มีการใช้สารเคมี ในการกำจัดพืชพรรณไม่ให้ทั้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้ มิให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : ได้กำหนดให้มีการบำรุงรักษาต้นไม้ ที่ปลูกบริเวณเกาะกลางถนน โดยเฉพาะต้นไม้ที่ขุดล้อมออกในระยะก่อสร้าง ให้มีสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ หากพบว่าไม้ต้นไม้ตาย ต้องปลูกทดแทนหรือปลูกเสริม รวมทั้งต้องหมั่นตัดฟันตกแต่งกิ่งก้านสาขาของต้นไม้ และรากต้นไม้ อยู่เสมอ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการป้องกันผลกระทบทางตรงที่เกิดขึ้นการจากรื้อย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ และผลกระทบทางอ้อมอาจเกิดขึ้นต่อพืชในระบบนิเวศ ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการต้นไม้ที่ต้องตัดฟัน และรื้อย้ายออกจากเขตทาง ส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ ขึ้นอยู่ในพื้นที่เขตทาง ซึ่งปลูกโดยกรมทางหลวง รวมทั้งการก่อสร้างโครงการมีพื้นที่ดำเนินการส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตทางหลวง ไม่มีการรุกล้ำหรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนแต่อย่างใด</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีวิจัย	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
10. สัตว์ในระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลความหลากหลายของชนิดพันธุ์ระดับความชุกชุม สภาพถิ่นที่อยู่อาศัย การกระจายพันธุ์ของสัตว์ป่า และสถานภาพของสัตว์ป่า ในระบบนิเวศที่แพร่กระจายตามแนวเส้นทางโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช ร่วมกับการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศตามแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสัตว์ในระบบนิเวศบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน ชนิด ความหลากหลาย ความชุกชุม สถานภาพการคุ้มครองตามกฎหมาย และการได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์</li><li>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของสัตว์ในระบบนิเวศ ครอบคลุมพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบ การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ส่วนการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ได้แสดงจำนวน การได้รับอันตรายจากรถยนต์ รวมถึงบริเวณที่สัตว์มีแนวโน้มจะข้ามถนนอย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมช่วงฤดูแล้ง และช่วงฤดูฝน</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล ทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>เปรียบเทียบ สถานภาพที่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อกำหนดจากทางราชการของประเทศไทย</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบต่อการรบกวนสัตว์ป่าที่มาจากกิจกรรมการก่อสร้าง การสูญเสียที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน พื้นที่เฉพาะของสัตว์ป่าถูกทำลาย</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการบำรุงรักษา</li><li>การคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้างไม่เหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมอย่างชัดเจน ส่วนการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่มีการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดพินต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน และถมดิน ก่อนถึงฤดูการอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนน ที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาดำเนินงานๆ ในช่วงฤดูการอพยพของนก การออกกฎข้อบังคับไม่ให้คนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า ค้าขายสัตว์ป่า หรือกระทำอื่นใดที่เป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ มีแนวโน้มนกใกล้สูญพันธุ์ ใกล้ถูกคุกคาม รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองต่างๆ หากฝ่าฝืนข้อบังคับจะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย รวมทั้งกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการให้จัดทำทางลอด และทางข้ามสัตว์ป่า เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสัตว์ป่า</li><li>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ในระบบนิเวศได้ ยกเว้น แผนปฏิบัติการที่กำหนดให้มีทางลอด และทางข้ามสำหรับสัตว์ เนื่องจากผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยังไม่มีความชัดเจนถึงความถี่ ตำแหน่ง และจำนวนการเกิดได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์อย่างชัดเจน การจัดทำทางลอด และทางข้าม จึงอาจยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตั้งแต่ในระยะก่อสร้างโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากในการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า สัตว์จะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง รวมทั้งมีการกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อจัดทำทางลอด และทางข้ามสำหรับสัตว์ป่า เพื่อลดการแบ่งแยกถิ่นอาศัย แหล่งหากิน รวมทั้งลดอุบัติเหตุจากรถยนต์ ดังนั้น จึงควรมีการติดตามตรวจสอบสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะประเด็นการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อประกอบการพิจารณาก่อสร้างทางลอด และทางข้ามตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>การรวบรวมข้อมูลสัตว์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ ในการศึกษาโครงการฯ อื่นๆ ในอนาคต ควรเพิ่มเติมข้อมูลความถี่ และตำแหน่งที่พบอุบัติเหตุ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการติดตั้งทางลอด และทางข้ามสัตว์</li></ul>
11. สิ่งมีชีวิตหายาก	<ul style="list-style-type: none"><li>ข้อมูลการสำรวจภาคสนามดังแสดงในข้อ 9. พืชในระบบนิเวศ และข้อ 10. สัตว์ในระบบนิเวศ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มาจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสิ่งมีชีวิตหายากบริเวณโครงการได้</li></ul>	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>เปรียบเทียบ สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบาย และ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) /Office of Natural Resource and Environmental Policy and Planning (2005) และ IUCN (2021)</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อกำหนดจากทางราชการของประเทศไทย และข้อกำหนดของสากล</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบด้านการรบกวนสัตว์ป่า การสูญเสียที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน พื้นที่เฉพาะของสัตว์ป่าถูกทำลาย</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการใช้เส้นทาง ได้แก่ การคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ที่ส่งผลต่อสิ่งมีชีวิตหายาก ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศ ได้กำหนดครอบคลุมถึงการลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศอย่างครอบคลุมแล้ว ประกอบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า ในระยะก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากในระดับต่ำ ในขณะที่ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. การคมนาคมขนส่ง	<div>ตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลโครงข่ายเส้นทางคมนาคม จากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท และรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรทางบก จากสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง ร่วมกับการสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนาม</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้</div>	<div>สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) รวม 9 จุด ได้แก่ บริเวณทางแยกตลาดเก่า แยกวัดต้าเสือ แยกสนามบิน แยกปลาลัง แยกถนนมหาราช แยกพลศึกษา แยกกระบี่น้อย แยกเหนือคลอง และบริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ รวมทั้งสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</div>	<div>ปริมาณการจราจรสภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหาด้านการจราจร และโครงข่ายการคมนาคมในท้องถิ่น</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>จำนวน 1 ครั้ง ครอบคลุมทั้งวันทำงานและวันหยุด</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>ระดับการให้บริการของทางหลวง (Level of Service : LOS)</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงสภาพการจราจรได้อย่างชัดเจน</div>	<div>ระยะก่อสร้าง : พิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายเดิม</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต ร่วมกับลักษณะโครงการ</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณา ร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</div>	<div>ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดเตรียมพื้นที่จอดรถ และเครื่องจักรอุปกรณ์ เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ประสานงานกับตำรวจทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจราจร ในช่วงเวลาก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและผู้ใช้เส้นทางทราบ ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางจราจร ต้องมีการประชาสัมพันธ์ ให้ทราบล่วงหน้า และติดป้ายชี้แจ้งเส้นทางเลี่ยงอื่น จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในระหว่างก่อก่อสร้างฐานราก และต่อม่อของทางยกระดับต้องจัดให้มีจำนวนช่องการจราจรเท่ากับในช่วงก่อนมีการก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนป้ายบังคับ และอุปกรณ์การส่องสว่าง ในขณะที่ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง รวมทั้งออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างถนนให้ได้ตามกำหนดมาตรฐานการของกรมทางหลวง เป็นต้น</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ต้องตรวจสอบและบำรุงผิวจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆ ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ต้องทำการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นต้น</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>ระยะก่อสร้าง : สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และการติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ โดยมีความถี่ในการติดตามตรวจสอบปีละ 4 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง รวมทั้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 1 ครั้ง ในปีที่ 1, 2, 5, 15 และ 20 ของระยะดำเนินการ</div> <div>ส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม โดยการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จำนวน 1 แห่ง เพื่อประเมินความสามารถในการรองรับของถนนนั้น เป็นดัชนีที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการออกแบบรูปแบบของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งในการติดตามตรวจสอบควรดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรของแนวเส้นทางโครงการ และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง หรือการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ได้อย่างชัดเจน โดยดำเนินการสำรวจ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และระยะดำเนินการโครงการ ส่วนความถี่ในการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในระยะดำเนินการ ควรดำเนินการตรวจสอบปีที่ 1-3 ของการเปิดดำเนินการ เพื่อพิจารณาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จนอาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสามารถวิเคราะห์สาเหตุ และเสนอแนะวิธีการแก้ไขได้อย่างทั่วถึง</div>	<div>ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้</div> <div>ปรับปรุงดัชนีติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่งทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เป็นการสำรวจปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ และโครงข่ายการคมนาคมที่เกี่ยวข้อง และปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง</div> <div>ปรับปรุงความถี่ในการสำรวจสถิติการเกิดอุบัติเหตุในระยะดำเนินการ เป็นการสำรวจในปีที่ 1-3 ของการเปิดดำเนินการ เพื่อพิจารณาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จนอาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ หากพบว่า มีบริเวณใดที่อาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรดำเนินการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องต่อไป</div>

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
13. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสถานการณ์และข้อมูลสถิติน้ำท่วม จากสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ และกรมพัฒนาที่ดิน ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ทิศทางการไหลของน้ำ และสภาพการระบายน้ำบริเวณอาคารระบายน้ำต่างๆ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณา ร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั่วไป มาตรการเฉพาะต่างๆ เช่น การปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิมของโครงการจำนวน 19 แห่ง การรื้อและวางท่อระบายน้ำ บริเวณกม.980+778.802 ในช่วงฤดูแล้ง การทยอยเปิดผิวถนนเดิม เพื่อต่อความยาวของท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง โดยไม่ให้ดำเนินการรื้อย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ตรวจสอบและดูแลรักษาท่อระบายน้ำ ไม่ให้มีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้งในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคม ถึง กลางเดือนตุลาคม) โดยหากพบว่ามีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำ ให้นำออกทันที รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด</li><li>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง ส่วนในระยะดำเนินการควรเพิ่มผลการตรวจสอบดูแลโครงสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา ทำการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือวัชพืชอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง (ก่อนเข้าฤดูฝนและหมดช่วงฤดูฝน)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>ไม่เหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างและการดำเนินการโครงการอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำได้ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบ ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณอาคารระบายน้ำต่าง และปัญหาน้ำท่วมขัง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน</li></ul>	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"><li>ในระยะดำเนินการควรเพิ่มเติมการตรวจสอบดูแลโครงสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ดีตลอดเวลา ทำการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือวัชพืชอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง (ก่อนเข้าฤดูฝนและหมดช่วงฤดูฝน)</li><li>เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบ ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณอาคารระบายน้ำต่างๆ และปัญหาน้ำท่วมขัง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน</li></ul>
14. การสันหนการ	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลด้านสันหนการ และสถานที่ท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางโครงการ จากหน่วยงานท้องถิ่น และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อแหล่งสันหนการ และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากความคล่องตัวของสภาพการจราจร</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการโครงการ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการจัดการจราจรในระยะก่อสร้างให้รัดกุม และดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
15. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมและทบทวนกฎกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมืองรวมเมืองกระบี่ พ.ศ. 2554 และข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากกรมแผนที่ดิน ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมือง</li><li>ประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขยายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมแผนที่ดิน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ จำกัดพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และกำจัดผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : กำหนดให้ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในการกำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณพื้นที่สองฝั่งของแนวเส้นทาง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการขยายตัวของชุมชนและการใช้ประโยชน์โครงการอย่างมีประสิทธิภาพ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นการก่อสร้างภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้ามีการควบคุมรูปแบบการใช้ที่ดินด้วยกฎหมายหรือผังเมืองของแต่ละพื้นที่ ดังนั้น จึงไม่ต้องการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
16. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บรรยายสรุปอำเภอและบรรยายสรุปตำบล ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ มีการกำหนดจำนวนตัวอย่างและสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 5 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>กลุ่มผู้นำชุมชน</li><li>ตัวแทนหน่วยงานราชการ</li><li>พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li><li>ครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งออกเป็นครัวเรือนในระยะ 0-100 เมตร และครัวเรือนในระยะ 101-500 เมตร</li><li>ผู้ใช้ทาง</li></ul></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่น ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลพื้นฐาน / สภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวัง ผลกระทบต่อครัวเรือนกรณีมีการพัฒนาโครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ เป็นต้น</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและผลกระทบต่อชุมชนที่ มาจากการก่อสร้างโครงการ</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณากิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน และความเดือดร้อนรำคาญจากปัญหาฝุ่นละอองเสียง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการข่อมบำรุง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ การจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบ และผู้ใช้เส้นทาง จัดประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ เพื่อชี้แจงข้อมูลก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งในระยะดำเนินการก่อสร้างหากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้าง จะต้องดำเนินการตรวจสอบและเร่งแก้ไขติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว โดยมีขั้นตอนในการดำเนินงานรับเรื่องร้องเรียนตามแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 5 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง สำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ปัญหา ร้องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 5 กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายเดียวกับในระยะก่อสร้าง สำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ ผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการ สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ปัญหา ร้องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยดำเนินการ ปีที่ 1, 2, 5, 10, 15 และ 20 ของการเปิดดำเนินการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกลุ่มเป้าหมาย ดัชนีและความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
17. การสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสถานะสุขภาพของชุมชน ได้แก่ ข้อมูลการเจ็บป่วย สถานบริการ จำนวนบุคลากรทางการแพทย์ ข้อมูลสุขภาพจิตจากหน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ และสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการสาธารณสุขบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวนสถานบริการด้านสาธารณสุขจำนวนเตียง และบุคลากรทางการแพทย์</li><li>อัตราผู้ป่วยนอกจำแนกตามกลุ่มสาเหตุป่วย 21 กลุ่มโรค และสถิติชีพ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการบริการด้านสาธารณสุขบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์ด้วยวิธี Health Risk Assessment Matrix ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการจัดลำดับนัยสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดจากโครงการซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นจัดให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอตรวจสอบสภาพคนงานก่อสร้างที่มาจากพื้นที่อื่นรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานให้ถูกสุขลักษณะอย่างสม่ำเสมอปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศเสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศเสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการลดผลกระทบด้านความเพียงพอต่อการบริการด้านสาธารณสุข และลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชนรวมทั้งยังได้กำหนดแผนการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นการก่อสร้างภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
18. อาชีวอนามัย	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้าง และสถิติการประสบอันตราย หรือการเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามสาเหตุ และความรุนแรงของจังหวัดกระบี่</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านอาชีวอนามัยของโครงการได้</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสาเหตุที่คนงานได้รับอันตรายงานการทำงาน ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินความรุนแรงของผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างโครงการที่อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย หรือการได้รับอันตรายจากการทำงาน</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการบำรุงรักษาเส้นทางโครงการ ที่อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย หรือการได้รับอันตรายจากการทำงาน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงานฯ จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงให้เพียงพอ และจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน/คนงานก่อสร้าง จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ได้แก่ การจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่พนักงาน หรือคนงาน สวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ป้ายไฟเตือน แฉกกัน กรวย ก่อนถึงพื้นที่ดำเนินการกิจกรรมการบำรุงรักษา อย่างน้อย 200 เมตร</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไปด้านอาชีวอนามัย และได้จัดทำแผนการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการจราจร จากสำนักอำนวยความปลอดภัยและสถานีตำรวจในพื้นที่โครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหาและสาเหตุด้านอุบัติเหตุบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวนอุบัติเหตุและสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงสภาพปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : ระยะก่อสร้าง ได้พิจารณาจากรูปแบบการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ เพื่อพิจารณาพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทาง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมการลดอุบัติเหตุจากคมนาคมทางบก รวมทั้งได้จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ได้ครอบคลุมการติดตามตรวจสอบอุบัติเหตุและความปลอดภัยไว้ด้วยแล้ว</li></ul>	-
20. ความปลอดภัยในสังคม	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลตำแหน่งสถานีตำรวจที่ดูแลพื้นที่ศึกษาโครงการ และสถิติคดีอาญาจากสถานีตำรวจในพื้นที่</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการและสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหาและสาเหตุของการเกิดคดีอาญาบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีตำรวจ และสถิติคดีอาญา</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหาและสังคมบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดความปลอดภัยในสังคม อันเนื่องมาจากการที่มีคนงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดความปลอดภัยในสังคม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนในชุมชน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น พิจารณาจ้างแรงงานไทยเป็นอันดับแรก จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นไว้ที่หน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อเป็นช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนได้รับจากโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเกี่ยวกับเรื่องปัญหาเสพติด และมีการตรวจตราโดยมีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ในท้องถิ่นอย่างใกล้ชิด เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากไม่มีผลกระทบ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เป็นการจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงได้กำหนดกฎระเบียบที่เข้มงวดทางกฎหมายเพื่อป้องกันปัญหาด้านยาเสพติด ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสาเหตุหลักของผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคม มาจากการที่คนงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก แต่เนื่องจากการที่คนงานก่อสร้างต้องทำงานตลอดทั้งวัน จึงทำให้โอกาสในการพบปะกับประชาชนในชุมชนมีน้อย ประกอบกับพื้นที่โครงการอยู่ในความดูแลของสถานีตำรวจภายในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันมีศักยภาพในการดูแลความปลอดภัยในสังคมได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม เป็นช่องทางในการติดตามข้อห่วงกังวลที่อาจเกิดขึ้นในประเด็นผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมไว้ด้วยแล้ว</li></ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
21. สุขภาพ	<ul style="list-style-type: none"><li>ใช้ข้อมูลพื้นฐานด้านการจัดการขยะมูลฝอย และการจัดการน้ำเสีย ในบริเวณพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย จังหวัดกระบี่ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบสุขภาพบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และจำนวนคนงานก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และจำนวนคนงานก่อสร้าง รวมถึงการเปิดใช้เส้นทางโครงการสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง เช่น ให้มีการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างตามมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย จัดระบบระบายน้ำไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่บ้านพักคนงาน จัดตั้งรองรับขยะแยกตามประเภท และมีฝาปิด รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้เข้ามารวบรวมไปกำจัด จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีผลกระทบ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบด้านสุขภาพในพื้นที่โครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-
22. ความสำคัญเฉพาะชุมชน	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญ และที่ตั้งของสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะของชุมชน โดยใช้ข้อมูลทางระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และการเปิดใช้เส้นทางโครงการ สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : กำหนดให้มีการวางแผนจัดการจราจรให้รัดกุม และดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามที่กำหนด จัดทางเบี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีป้ายบอกทาง สัญญาณไฟเตือน และไฟส่องสว่างบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนในชุมชน มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีผลกระทบ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะของชุมชนได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	--

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
23. ผู้ใช้ทาง	<ul style="list-style-type: none"><li>สำรวจข้อมูลปริมาณจราจรจำแนกตามประเภทยานพาหนะ และโครงข่ายคมนาคมโดยรอบโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของผู้ใช้ทางบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) รวม 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สัดส่วนของยานพาหนะแต่ละประเภทบนทางหลวงโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของผู้ใช้ทาง และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</li></ul>	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : คาดการณ์ผลกระทบพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสรรคในการเดินทางของผู้ใช้ทาง</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสรรคในการเดินทางของผู้ใช้ทาง</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ เพื่อพิจารณาพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทาง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทางที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และการคมนาคมในระยะดำเนินการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบด้านอุปสรรค ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง เป็นผลสืบเนื่องมาจากผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง โดยได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งได้ครอบคลุมถึงการติดตามผลกระทบด้านผู้ใช้ทางไว้ด้วยแล้ว</li></ul>	-
24. โบราณคดี และประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมข้อมูลด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจากกรมศิลปากร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตำแหน่งที่ตั้งประวัติความเป็นมา และความสำคัญ</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	จำนวน 1 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบ การประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li><b>ระยะก่อสร้าง</b> : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในลักษณะเดียวกันกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน รวมทั้งให้มีการประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้าง พร้อมทั้งขอคำแนะนำ และข้อห่วงกังวลต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง และหากพบหลักฐานทางโบราณคดี ต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบทันที เพื่อตรวจสอบหลักฐาน และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ต่อไป เป็นต้น</li><li><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b> : การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ ในลักษณะเดียวกันกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน</li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งใน<b>ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></li><li><b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ</li></ul>	-



ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
25. สุนทรียภาพ	<ul style="list-style-type: none"><li>ศึกษาแนวเส้นทางโครงการจากแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของทัศนียภาพบริเวณโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>สภาพภูมิทัศน์ตามแนวเส้นทางโครงการ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิทัศน์บริเวณโครงการซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>จำนวน 1 ครั้ง</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	-	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพไม่สวยงามจากการก่อสร้าง</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของวิวทัศนียภาพ และการเปลี่ยนแปลงคุณค่าทางสายตาที่เกิดจากการมองเห็นโครงสร้างทางยกระดับ</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างลักษณะโครงสร้างของโครงการ โดยพิจารณาร่วมกับวิวทัศนียภาพโดยรอบ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ และเน้นการพิจารณาในบริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ประชิดเขตทางหลวงหมายเลข 35ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งกำแพงแนวรั้วทึบด้วยผ้าใบที่บนทังแบรีเออร์ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ ดูแลรักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เก็บเศษวัสดุก่อสร้างเป็นประจำวันเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ทำการจัดภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน และพื้นที่ข้างถนน เป็นต้น</li><li>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นดูแลรักษาดันไม้ให้อยู่ในสภาพดี หากพบต้นไม้ตายให้ทำการปลูกซ่อม/ปลูกเสริม เป็นต้น</li><li>มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป และจัดให้มีแผนการจัดภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวของโครงการ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li><li>มีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</li></ul>	-

## 3.2 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

### 3.2.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบาย และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการและการบังคับใช้ในปัจจุบันโดยหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ
- 2) เพื่อวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมาย ประกาศ/ระเบียบและมาตรฐานต่างๆ
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ

### 3.2.2 วิธีการศึกษา

- 1) รวบรวมข้อมูลและศึกษาทบทวนข้อมูลกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบายและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงโดยเน้นเนื้อหาสาระสำคัญและข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ สำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการพัฒนาโครงการทางหลวง
- 2) สอบถามสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อมูลกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการหรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อมูลกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมหรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 3) ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาโครงการ มีข้อขัดแย้งกับนโยบาย กฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่หรือไม่และจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสม หรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 4) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้ข้อมูลกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ

### 3.2.3 ผลการศึกษา

สำหรับผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐ ดังต่อไปนี้ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 3.2-1)

#### 1) กฎหมายของรัฐ

- 1.1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560
- 1.2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549
- 1.3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
  - 1.3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561

- 1.3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564
- 1.4) พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535
- 1.5) พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560
- 1.6) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560
- 1.7) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565
- 1.8) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557
- 1.9) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 และ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562
- 1.9.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549
- 1.9.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549
- 1.9.2) ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง

1.10) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554

- 1.10.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559
- 1.10.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564
- 1.10.3) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564
- 1.10.4) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564
- 1.10.5) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564

2) เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. กฎหมายของรัฐ 1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560	<p><b>มาตรา 57</b> รัฐต้อง</p> <p>(2) อนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา ฟื้นฟู บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วย ตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p><b>มาตรา 58</b> การดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการดำเนินการ หรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ในการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐต้องระมัดระวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพน้อยที่สุด และต้องดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมและโดยไม่ชักช้า</p>	●	<p>การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และเชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรัง โดยแนวเส้นทางโครงการบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และบางส่วนของอุทยานใกล้กับพื้นที่ชุ่มน้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร รวมทั้งมีแหล่งโบราณคดีและแหล่งประวัติศาสตร์ อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเขาพระ กุโบร์บ้านตลาดเก่า และเรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลโตะหินขวาง) ซึ่งบริเวณดังกล่าวข้างต้นเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยรายงานฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด</p>	ภาคผนวก ก
1.2 พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p><b>มาตรา 19</b> ให้อธิบดีกรมทางหลวง เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน</p> <p><b>มาตรา 25</b> ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถระยะแวนต์ไม่และเสาพาดสาย</p> <p><b>มาตรา 28</b> ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวงให้อำนาจการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวและวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้</p> <p><b>มาตรา 35</b> ในกรณีที่เห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อม ผ่าน ทับ ข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำนั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน</p> <p><b>มาตรา 37</b> ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจร</p> <p>การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะเพิกถอนเสียก็ได้</p>	●	<p>กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด</p>	



ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p><b>มาตรา 48</b> ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน</p> <p>ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือกระทำความผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 68</b> เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้นในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันเริ่มกระทำการนั้นถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 30 วันการประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขต หรืออำเภอ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย</p> <p>ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 68/1</b> เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p> <p>ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p>			

[illegible]

สัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดหลีกเลี่ยงหรือมิได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเงื่อนไขในการสั่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา 51/3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้มีการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการสั่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตให้ถูกต้อง และให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาต แล้วแต่กรณี แจ้งผลการดำเนินการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบภายในระยะเวลาเก้าสิบวัน</p> <p><b>มาตรา 68</b> ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย รังสี หรือมลพิษอื่นใด ที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่น ละออง เถ้าถ่าน หรือมลพิษอากาศในรูปแบบใดออกสู่บรรยากาศ ไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตาม มาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนด โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐาน ที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตาม มาตรา 58</p> <p><b>มาตรา 69</b> ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทของ แหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องควบคุมการปล่อยน้ำเสียหรือของเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้ง แหล่งกำเนิดมลพิษไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนด โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษ สำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58</p> <p><b>มาตรา 70</b> เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตาม มาตรา 69 มีหน้าที่ต้องก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนดเพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองมีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียที่กำหนดให้ทำการก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้ มีขึ้นนั้นด้วยก็ได้</p> <p><b>มาตรา 78</b> ในกรณีที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจออกกฎ กระทรวงกำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตรายที่เกิดจากการผลิตการใช้สารเคมีหรือวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิต ทางอุตสาหกรรมเกษตรกรรมการสาธารณสุขและกิจการอย่างอื่นให้อยู่'ความควบคุม ในการนี้ให้กำหนดหลักเกณฑ์มาตรการ และวิธีการเพื่อควบคุมการเก็บรวบรวมการรักษาความปลอดภัยการขนส่งเคลื่อนย้าย การนำเข้ามาในราชอาณาจักรการส่งออกไปนอก ราชอาณาจักรและการจัดการบำบัดและกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาที่เกี่ยวข้องด้วย</p>			



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 3.2-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p><b>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564</b> อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 ได้ออกประกาศไว้ดังนี้</p> <p>ข้อ 1 ยกเลิกความในข้อ 1 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และใช้ข้อความตามนี้แทน</p> <p>“โครงการหรือกิจการ” หมายถึง โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐอนุญาต ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของกก.วล.</p> <p>“คณะกรรมการผู้ชำนาญการ” หมายถึง คณะกรรมการผู้ชำนาญการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งเพื่อทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561</p> <p>“การอนุมัติ หรือการอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ” หมายถึง การที่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุนวันที่ไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ</p> <p>“มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</p> <p>ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 3 ความถี่ และข้อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 2 ให้เป็นไป ดังนี้</p> <p>(1) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p> <p>(2) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 2 ครั้ง หรือมากกว่านั้น ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p>			




ตารางที่ 3.2-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง</p> <p>(4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น</p> <p>(5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง</p> <p>(6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมารัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการนั้น ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ถือว่าโครงการหรือกิจการนั้นไม่เข้าข่ายตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้”</p> <p>ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 4 (2) 2.1) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณีหากมีการขอขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาดตามข้อ 3 (5) ด้วย”</p> <p>ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอจะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะว่าจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	(4) รูปแบบและลักษณะของการจัดทำ รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ตามแบบ ตต.3 ข้อ 5 ให้ยกเลิกเอกสารท้ายประกาศ แบบ ตต.4 ถึงแบบ ตต.19 ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป			
1.4 พระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535	<b>มาตรา 10</b> ห้ามมิให้ผู้ใดซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่างๆ ของโบราณสถาน หรือชุดคันสิ่งใดๆ หรือปลูกสร้างอาคารภายในบริเวณโบราณสถาน เว้นแต่จะกระทำตามคำสั่งของอธิบดีหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี และถ้าโบราณสถานหนังสืออนุญาตนั้นกำหนดเงื่อนไขไว้ประกาศใดต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นด้วย  พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเข้าไปในโบราณสถาน เพื่อตรวจสอบดูว่าได้มีการซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่างๆ ของโบราณสถาน หรือมีการชุดคันสิ่งใดๆ หรือปลูกสร้างอาคารในบริเวณโบราณสถานหรือไม่ ในการนี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ยึดหรืออายัดวัตถุที่มีเหตุอันสมควรสงสัยว่าจะเป็นวัตถุที่ได้มาจากการชุดคันในบริเวณโบราณสถานได้  <b>มาตรา 16</b> ในกรณีที่โบราณสถานวัตถุหรือศิลปวัตถุที่ได้ขึ้นทะเบียนแล้วชำรุดหักพัง เสียหาย สูญหาย หรือมีการย้ายสถานที่เก็บรักษา ให้ผู้ครอบครองโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุนั้นแจ้งเป็นหนังสือไปยังอธิบดีภายใน 30 วัน นับแต่วันชำรุด หักพัง เสียหาย สูญหาย หรือมีการย้ายนั้น	●	เนื่องจากแนวเส้นทางก่อสร้างช่วง กม.972+000 ถึง กม.974+000 อยู่ใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถาน และโบราณคดี จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเขาพระกูโบร์ตลาดเก่า และเรือชุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้ะหินขวาง) จึงได้มีมาตรการกำหนดให้ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และกำหนดให้กรมทางหลวงชุดสำรวจดิน ด้วยการใช้หัวเจาะ (Auger Coring) บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วงกม.972+000 ถึง กม.974+000 จำนวน 2 หลุม เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการตรวจสอบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้แหล่งโบราณคดีเขาพระ และเรือชุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้ะหินขวาง) มากที่สุด รวมถึงขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปกรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบโดยทันที โดยแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว อยู่ในโครงการก่อสร้างฯ ตอน 1 ปัจจุบัน สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 ได้มีการประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราชแล้ว และจากการดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดี หรือแหล่งประวัติศาสตร์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	ภาคผนวก ค
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	<b>มาตรา 18</b> การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น  ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้  ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้  บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินกิจการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินกิจการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินกิจการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น  <b>มาตรา 19</b> ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บขนหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น	●	การดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ อาจจะก่อให้เกิดมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลจากกิจกรรมการก่อสร้างและกิจกรรมต่างๆ ซึ่งโครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถึงบ่อบำบัดน้ำเสีย ถึงรองรับขยะมูลฝอย และประสานงานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	 รถฉีดพรมน้ำ   ระบบบำบัดน้ำเสีย


ตารางที่ 3.2-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 20</b> เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้</p> <p>(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน</p> <p>(3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้</p> <p>(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ</p> <p><b>มาตรา 25</b> ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ</p> <p>(1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการเททิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่พาหะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเสียงความร้อนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเขม่าเถ้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p><b>มาตรา 26</b> ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำรางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p><b>มาตรา 27</b> ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	<p><b>มาตรา 13</b> เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้นั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจากรถรั่วไหลลงบนถนน</p> <p>ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี้นำรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าปรับ</p> <p><b>มาตรา 23</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำได้ด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ</p> <p>ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป</p> <p><b>มาตรา 29</b> ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น</p> <p><b>มาตรา 30</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ</p> <p><b>มาตรา 33</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย</p> <p><b>มาตรา 34</b> ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถานสาธารณะ</p>	●	โครงการได้มีการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลพร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ และดำเนินการก่อสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงฤดูแล้ง น้ำดินที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทาง และจัดพื้นที่กองดินให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร ล้างทำความสะอาดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้างและประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	 <p>รถฉีดพรมน้ำ</p>
1.7 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565	กฎหมายฉบับนี้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายการจราจร การใช้ทางเดินรถ การจำกัดความเร็วรถ การขับรถ ลักษณะรถฉุกเฉิน การลากรถหรือจูงรถ อุบัติเหตุ นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดลักษณะและการใช้รถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถจักรยาน รถบรรทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ รวมถึงคนเดินเท้า สัตว์และสิ่งของในทาง รถม้า เกวียนและเลื่อน บทกำหนดโทษ และอื่นๆ	●	โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การควบคุมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขียานพาหนะด้วยความระมัดระวัง เพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง นอกจากนี้ ได้มีการติดป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>ป้ายเตือนทางเบี่ยง</p>  <p>ป้ายจำกัดความเร็ว</p>

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ศ.2529 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2550 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2557 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนี้ได้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ การกำหนดคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก การประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้าง เกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การขับขี การตรวจสภาพรถ และการซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งควบคุมและจัดอบรมพนักงานขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ขับขีและผู้ร่วมใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	-
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562	<b>มาตรา 23</b> ว่าด้วยการกำหนดเวลาการทำงาน โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละประเภทงาน ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่ง ไม่เกิน 8 ชั่วโมงและเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง <b>หมวด 8</b> ว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามมาตรา 103 ระบุว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานให้นายจ้างดำเนินการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน” ซึ่งปัจจุบันได้มีการออกกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้ <b>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549</b> ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ.2549 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ <b>หมวด 1 บททั่วไป</b> : กล่าวถึงกำหนดให้นายจ้างมีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบกิจการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งกำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานดังกล่าว <b>หมวด 2 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ</b> : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมถึงการได้มาและหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว <b>หมวด 3 หน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ</b> : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานด้านความปลอดภัยดังกล่าว	●	ในระยะก่อสร้างโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอตามความเหมาะสมของงาน เช่น หมวกแข็ง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ถุงมือยาง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเกี่ยวกับวิธีใช้ การดูแล บำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ถูกต้องและเข้าใจและเหมาะสมกับประเภทของงานที่ได้รับมอบหมายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 คนงานก่อสร้างสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล



ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p><b>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549</b> ซึ่งออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 23 ก วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2549 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2549 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้</p> <p><b>หมวด 4</b> ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>ข้อ 13 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ต้องมีมาตรฐาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือ สำหรับป้องกันความร้อน ต้องทำด้วยวัสดุที่มีน้ำหนักเบาสามารถกันความร้อนจากแหล่งกำเนิดความร้อนเพื่อมิให้อุณหภูมิในร่างกายเกิน 38 องศาเซลเซียส</p> <p>(2) หมวกนิรภัย (Safety Hat) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่างจะต้องมีอุปกรณ์ที่ทำให้แสงสว่างส่องไปข้างหน้าที่มีความเข้มในระยะ 3 เมตร ไม่น้อยกว่า 20 ลักซ์ ติดอยู่ที่หมวกด้วย</p> <p>(3) แว่นตาลดแสง (Safety Glasses) ต้องทำด้วยวัสดุซึ่งสามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบแว่นตาต้องมีน้ำหนักเบาและมีกระบังแสงซึ่งมีลักษณะอ่อน</p> <p>(4) กระบังหน้าลดแสง (Face Shield) ต้องทำด้วยวัสดุที่สามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบกระบังหน้าต้องมีน้ำหนักเบาและไม่ติดไฟง่าย</p> <p>(5) ปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ใส่ช่องหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 15 เดซิเบลเอ</p> <p>(6) ครอบหูลดเสียง (Ear Muffs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ครอบหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 25 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการบริหารการจัดการเกี่ยวกับวิธีการเลือกและการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล โดยต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และการบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล รวมทั้งระเบียบในการใช้ต้องจัดทำขึ้นเองอย่างมีระบบและสามารถให้พนักงานตรวจสอบได้ตลอดเวลาทำการ</p> <p><b>ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง:</b> ออกตามความในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 เพื่อกำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานสำหรับลูกจ้าง โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2519 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2519 โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 2:</b> ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>1) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับช่างไม้ สวมหมวกเหล็กและรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>2) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานช่างเหล็ก สวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>3) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกับงานคอนกรีตสวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง หรือวัสดุอื่นที่คล้ายกัน และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>4) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานก่ออิฐ ฉาบปูน หรือตักแต่งผิวปูน สวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>5) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกรรมกรสวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>6) งานใดที่มีลักษณะไม่เหมาะสมแก่การที่จะให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล นายจ้างอาจผ่อนผันให้ลูกจ้างระงับการใช้อุปกรณ์นั้นเฉพาะการปฏิบัติงานในลักษณะเช่นว่านั้นเป็นการชั่วคราวได้</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.9 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562 (ต่อ)	7) อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะต้องให้เป็นไปตามมาตรฐานดังต่อไปนี้ (1) หมวกแข็ง จะต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 424 กรัม ต้องทำด้วยวัตถุที่ไม่ใช่โลหะและมีความต้านทานสามารถทนแรงกระแทกได้ไม่น้อยกว่า 385 กิโลกรัม ภายในหมวกจะต้องมีรองหมวกทำด้วยหนังพลาสติก ผ้า หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน อยู่ห่างผนังหมวกไม่น้อยกว่า 1 ซม. ซึ่งสามารถปรับระยะได้ตามขนาดศีรษะกระทบกับผนังหมวก (2) ถุงมือ ต้องมีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว (3) ถุงมือยาง ต้องทำด้วยยาง หรือวัตถุอื่นที่คล้ายคลึงกัน มีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว มีความเหนียว ไม่ฉีกขาดง่าย และสามารถกันน้ำได้ (4) รองเท้ายางหุ้มแข้ง ต้องทำด้วยยางหรือยางผสมวัตถุอื่น เมื่อสวมแล้วมีความสูงไม่น้อยกว่าครึ่งแข้งสามารถกันน้ำได้ (5) เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย วัตถุที่ใช้ทำเข็มขัด จะต้องทำด้วยหนังในลอน ผ้าฝ้ายถัก หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 5 ซม. และสามารถทนแรงดึงได้ไม่น้อยกว่า 1,150 กก.เชือกนิรภัยจะต้องมีความเหนียว ทนแรงดึงไม่น้อยกว่า 1,150 กก			
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	<b>มาตรา 6</b> ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ <b>มาตรา 8</b> ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง <b>มาตรา 13</b> ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โดยอนุโลม <b>มาตรา 14</b> ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน <b>มาตรา 16</b> ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด <b>มาตรา 17</b> ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ	●	โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.)

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 19</b> ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานประกอบกิจการให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคารสถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่นนั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8</p> <p>การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า</p> <p><b>มาตรา 20</b> ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22</p> <p><b>มาตรา 21</b> ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหารแจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</p> <p>ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า</p> <p><b>มาตรา 22</b> ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและดูแลรักษาอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งให้สามารถใช้งานได้ตามสภาพและลักษณะของงานตลอดระยะเวลาทำงาน</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่า ลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p><b>มาตรา 23</b> ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขลักษณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน</p> <p><b>มาตรา 32</b> เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการประเมินอันตราย</p> <p>(2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง</p> <p>(3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>(4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 34</b> ในกรณีที่สถานประกอบกิจการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต</p> <p>(2) กรณีที่สถานประกอบกิจการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบกิจการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุ อันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ</p> <p>(3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้างแจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้างส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วยการแจ้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและเมื่อพนักงานตรวจความปลอดภัยได้รับแจ้งแล้ว ให้ดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการป้องกันอันตรายโดยเร็ว</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.2559)</p> <p><b>หมวด 2 แสงสว่าง</b></p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องใช้หรือจัดให้มีฉาก แผ่นฟิล์มกรองแสง หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะที่ทำงาน ในกรณีที่ไมอาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน</p> <p><b>หมวด 3 เสียง</b></p> <p>ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (impact or impulse noise) เกิน 140 เดซิเบล หรือได้รับสัมผัสเสียงที่มีระดับเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (continuous steady noise) เกินกว่า 115 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (Time Weighted Average-TWA) มิให้เกินมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 ภายในสถานประกอบกิจการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 8 นายจ้างต้องให้ลูกจ้างหยุดทำงานจนกว่าจะได้ปรับปรุงหรือแก้ไขให้ระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยการควบคุมที่ต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียงหรือบริหารจัดการเพื่อควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างจะได้รับให้ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด และจัดให้มีการปิดประกาศและเอกสารหรือหลักฐานในการดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขดังกล่าวไว้ เพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน เพื่อลดระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลแล้ว โดยให้อยู่ในระดับไม่เกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และข้อ 8 การคำนวณระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 10 ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจน</p> <p>ข้อ 11 ในกรณีที่สภาวะการทำงานในสถานประกอบกิจการมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานแปดชั่วโมงตั้งแต่ 85 เดซิเบลเอขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการอนุรักษ์การได้ยินในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>หมวด 4 อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</b></p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความเหมาะสมกับลักษณะงานตลอดเวลาที่ทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานที่มีระดับความร้อนเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือสำหรับป้องกันความร้อน</p> <p>(2) งานที่มีแสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้าตานันตาโดยตรง ให้สวมใส่แว่นตาลดแสงหรือกระบังหน้าลดแสง</p> <p>(3) งานที่ทำในสถานที่มืด ทึบ และคับแคบ ให้สวมใส่หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่าง</p> <p>(4) งานที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ปลั๊กลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียง</p> <p>ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานที่ประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 ก่อนเริ่มงานก่อสร้างไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ให้นายจ้างแจ้งแจ้งข้อมูลงานก่อสร้างดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>(1) งานอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตรหรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร</p> <p>(2) งานอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป</p> <p>(3) งานสะพานที่มีความยาวระหว่างกึ่งกลางตอม่อแรกถึงกึ่งกลางตอม่อสุดท้ายตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป งานสะพานข้ามทางแยกหรือทางยกระดับ สะพานกลับรถ หรือทางแยกต่างระดับ</p> <p>(4) งานขุด งานซ่อมแซม หรืองานรื้อถอนระบบสาธารณูปโภคที่ลึกตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป</p> <p>(5) งานอุโมงค์หรือทางลอด</p> <p>(6) งานก่อสร้างอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องกำหนดให้แจ้งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องดำเนินการให้พื้นที่ทำงานก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุในงานก่อสร้างได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจความปลอดภัยในการทำงาน ก่อนการทำงาน และขณะทำงานทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องจัดให้มีการรักษาความสะอาดในบริเวณเขตก่อสร้าง โดยจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย และแยกของเหลือใช้ หรือขยะทั้งที่เป็นอันตรายและไม่เป็นอันตราย</p> <p>ข้อ 7 ในกรณีที่จะต้องมีการขนย้ายดินที่ขุดออกจากเขตก่อสร้าง นายจ้างต้องจัดให้มีสถานที่เก็บกองดินที่จะขนย้ายอย่างเหมาะสม และต้องกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายอันเกิดจากการเก็บกองดิน รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นตาระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.2-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 10 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไม่ไฟดับ</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องติดป้ายเตือนอันตราย สัญญาณแสงสีส้ม ณ ทางเข้าออกของยานพาหนะทุกแห่ง และจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในขณะที่มียานพาหนะเข้าออกเขตก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องติดป้ายแสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความช่วยเหลือในยามฉุกเฉิน เช่น โรงพยาบาล หน่วยงานดับเพลิง หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย ที่ใกล้ที่สุดไว้ ณ เขตก่อสร้างให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 13 นายจ้างต้องติดหรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใช้ยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องกำหนดบริเวณเขตก่อสร้าง โดยทำรั้วสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ที่มั่นคงแข็งแรงไว้ตลอดแนวเขตก่อสร้าง หรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมตามลักษณะงาน และมีป้าย “เขตก่อสร้าง” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในเขตก่อสร้าง โดยจัดทำรั้วหรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 20 นายจ้างต้องจัดและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาที่ทำงานก่อสร้าง</p> <p><b>หมวด 2 งานเจาะและงานขุด</b></p> <p>ข้อ 23 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีราวกันตกตามมาตรฐานของ สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และป้ายเตือนอันตรายที่เห็นได้อย่างชัดเจนตามลักษณะของงาน ตลอดเวลาทำงาน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณแสงสีส้ม หรือป้ายสีสะท้อนแสงเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของลักษณะงาน</p> <p>ข้อ 24 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลูกจ้างอาจพลัดตก นายจ้างต้องจัดให้มีแผ่นโลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงเพียงพอปิดคลุมบริเวณดังกล่าว และทำราวล้อมกันด้วยไม้ โลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน</p> <p>ในกรณีที่มีการเจาะหรือขุดนั้นไม่อาจทำการปิดคลุมได้ ให้ทำราวล้อมกันตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ข้อ 25 ในบริเวณที่มีการเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีบล็อกเหล็ก แผ่นเหล็ก ค้ำยัน หรืออุปกรณ์อื่นที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากดินพังทลาย และต้องจัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยได้รับความเห็นชอบจากวิศวกร</p> <p>ข้อ 26 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินการโดยวิศวกรก่อนลงมือปฏิบัติงาน และต้องปฏิบัติตามแบบและขั้นตอนดังกล่าว รวมทั้งต้องติดตั้งสิ่งป้องกันดินพังทลายไว้ด้วย</p> <p>ข้อ 27 ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่น หรือเครื่องจักรหนักปฏิบัติงาน หรือมีกองวัสดุหรืออุปกรณ์หนักอยู่บริเวณใกล้ปากรู หลุม บ่อ คู หรือพื้นที่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องตัดให้มีการป้องกันดินพังทลายโดยติดตั้งเสาเข็มพืด (Sheet pile) หรือโดยวิธีอื่นตามความเหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงโดยได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากวิศวกร และให้ปิดประกาศสำเนาหนังสือดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 28 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการ และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ และต้องแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานก่อนเข้าทำงาน หากลูกจ้างต้องทำงานในสถานที่ตามวรรคหนึ่งที่มีความลึกตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี</p> <p>(1) ทางขึ้นลงที่มั่นคงแข็งแรง สะดวกและปลอดภัย</p> <p>(2) เครื่องสูบน้ำที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย</p> <p>(3) ระบบการถ่ายเทอากาศและแสงสว่างที่เพียงพอและเหมาะสม</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(4) ผู้ควบคุมงานซึ่งมีประสบการณ์ด้านงานดิน และผ่านการอบรมหลักสูตรการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ประจำบริเวณปากกู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาทำงาน</p> <p>(5) อุปกรณ์เพื่อทำการสื่อสาร หรือรับส่งสัญญาณในกรณีฉุกเฉินระหว่างผู้ควบคุมงานกับลูกจ้าง ซึ่งต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน</p> <p>(6) สายหรือเชือกช่วยชีวิต และเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถเกาะเกี่ยวได้ เพื่อช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน</p> <p>ข้อ 29 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่มีขนาดกว้างน้อยกว่า 75 เซนติเมตร และมีความลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป</p> <p><b>หมวด 3 งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด</b></p> <p>ข้อ 30 ในการประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ ซ่อมบำรุง เคลื่อนย้าย และรื้อถอนเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 31 เครื่องตอกเสาเข็มตามข้อ 30 อย่างน้อยต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้</p> <p>(1) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องสร้างด้วยโลหะที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร</p> <p>(2) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(3) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีการยึดโยง ค้ำยัน หรือตรึงให้มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>(4) คานติดตั้งรอกและฐานรองรับคานต้องสามารถรับน้ำหนักรอก ลูกต้ม และน้ำหนักเสาเข็มรวมกัน โดยมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(5) รางเลื่อนเครื่องตอกเสาเข็มต้องสามารถรับน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักที่ใช้งานจริง</p> <p>(6) ในกรณีที่ใช้เครื่องตอกเสาเข็มระบบดีเซลแถมเมอร์ อุปกรณ์ที่ใช้ยึดกับโครงเครื่องตอกเสาเข็ม ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 6</p> <p>ข้อ 32 เมื่อติดตั้งเครื่องตอกเสาเข็มแล้วเสร็จ นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรตรวจสอบ และรับรองว่าถูกต้องเป็นไปตามรายละเอียดคุณลักษณะตามข้อ 31 แล้ว จึงใช้เครื่องตอกเสาเข็มนั้นได้ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 33 ก่อนเริ่มงานเสาเข็ม งานกำแพงพืด และเครื่องขุดเจาะในแต่ละวัน นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยของชิ้นส่วนหรือกลไกการทำงานของเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และพื้นที่การทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ตรวจสอบอุปกรณ์ รางเลื่อน แม่แรง และส่วนประกอบของเครื่องตอกเสาเข็มให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(2) ตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องขุดเจาะให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบบริเวณพื้นที่การทำงานเสาเข็ม และกำแพงพืด ให้มีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอ</p> <p>ทั้งนี้ นายจ้างต้องเก็บเอกสารผลการตรวจสอบดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 34 กรณีที่ต้องใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่มีควั่นไอสี่เหลี่ยม นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันมิให้ควั่นไอสี่เหลี่ยมของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะพุ่งกระเจายเป็นอันตรายต่อลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 35 ในกรณีที่มีการติดตั้ง เคลื่อนย้าย หรือการทำงานของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือ เครื่องขุดเจาะอยู่ใกล้สายไฟฟ้า นายจ้างต้องดำเนินการให้มีระยะห่างและมาตรการป้องกันอันตรายตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นกำหนด</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 36 ในกรณีที่มีการติดตั้ง หรือการใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ หรือการยกเคลื่อนย้าย เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่อยู่ใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคม ก่อนให้ลูกจ้างทำงาน นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ เพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 37 ในกรณีที่เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะขัดข้อง ชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะดังกล่าว และติดป้ายห้ามใช้งานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน จนกว่าจะได้ซ่อมแซมแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเสียก่อน</p> <p>ข้อ 38 การปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ ระบบลม ระบบไฮดรอลิค ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแอมเมอร์ หรือระบบอื่น รวมถึงเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 39 ในบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม หรือการทำงานขุดเจาะสำหรับงานเสาเข็ม นายจ้างต้องดำเนินการไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง สายตาผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่จะมองเห็นการทำงานตอกเสาเข็มหรือขุดเจาะ</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายพิกัดน้ำหนัยกยก และป้ายแนะนำการใช้เครื่องตอกเสาเข็มไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็มเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 41 ในการทำงานบังคับเครื่องตอกเสาเข็ม นายจ้างต้องจัดให้มีโครงเหล็กและหลังคาลาดตาข่ายกันของตกอยู่เหนือศีรษะของผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม โดยต้องมีขนาดช่องลวดตาข่ายแต่ละด้านไม่เกิน 20 มิลลิเมตร และขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของเส้นลวดไม่น้อยกว่า 1.25 มิลลิเมตร</p> <p>ทั้งนี้ อย่างน้อยต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เว้นแต่อุปกรณ์เครื่องตอกเสาเข็มนั้น จะมีหลังคาซึ่งมีความแข็งแรงปลอดภัย</p> <p>ข้อ 42 ในการใช้เสาเข็มที่มีรูกลวงตรงกลางด้านในเสาเข็ม หรือรูกลวงบนพื้นดินที่เกิดจากงานเสาเข็ม หรืองานขุดเจาะ ที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 15 เซนติเมตรขึ้นไป เมื่องานเสาเข็มหรืองานขุดเจาะนั้นแล้วเสร็จแต่ละหลุม นายจ้างต้องจัดให้มีการปิดปากรูกลวงทันทีด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงที่สามารถป้องกันมิให้สิ่งของหรือผู้ใดตกไปในรูได้</p> <p>ข้อ 43 งานเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 70 เซนติเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ด้านเสาเข็มเจาะประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงานของลูกจ้างและลูกจ้างซึ่งทำงานต้องมีความชำนาญงานเสาเข็มและงานเจาะขนาดใหญ่</p> <p>ข้อ 44 ในกรณีที่มีการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเพื่อทำการก่อสร้าง นายจ้างต้องกำหนดพื้นที่การทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของเสาเข็ม โดยจัดให้มีการตรวจสอบวิธีการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบตามที่วิศวกรกำหนด เช่น แม่แรง มาตรวัด การยึดกับเสาเข็มสมอ แท่นรับน้ำหนักบรรทุก คานที่ใช้ทดสอบ โดยแสดงรายการคำนวณความแข็งแรงของอุปกรณ์ทดสอบทั้งหมดให้สามารถรับน้ำหนักทดสอบได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่มีสิ่งบอกเหตุที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของเสาเข็ม ให้นายจ้างหยุดการทดสอบนั้นทันที</p> <p>ข้อ 45 นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งมีประสบการณ์ควบคุมการทำงานด้านกำแพงพืดอยู่ประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง</p> <p><b>หมวด 6 ทางเดินชั่วคราวยกระดับสูง</b></p> <p>ข้อ 56 ในงานก่อสร้างที่มีทางเดินชั่วคราวยกระดับสูงตั้งแต่ 1.50 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการสร้างทางเดินนั้นด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ ตามสภาพการใช้งานจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลกรัมต่อตารางเมตร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 45 เซนติเมตร และต้องมีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ตลอดทางเดินนั้น</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2564 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน และลักษณะอันตรายที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงานและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่มีการติดตั้งการใช้การเคลื่อนย้าย และการรื้อถอนนั่งร้าน หรือค้ำยัน โดยจัดทำรั้วหรือกันเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้ชัดเจน และในเวลา กลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามไม่ให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องติด หรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 7 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนนั่งร้าน นายจ้างต้องปฏิบัติตาม รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณออกแบบและควบคุมการใช้นั่งร้านโดยวิศวกร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานบนนั่งร้าน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) นั่งร้านที่มีพื้นลื่น</p> <p>(2) นั่งร้านที่มีส่วนหนึ่งส่วนใดชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย</p> <p>(3) นั่งร้านที่อยู่ภายนอกอาคาร หรือส่วนอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีพายุลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่เป็นการทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือเพื่อการช่วยเหลือ หรือบรรเทาเหตุ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 10 ในการทำงานบนนั่งร้านหลายชั้นพร้อมกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่เหมาะสมกับสภาพงาน เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ซึ่งทำงานอยู่ด้านล่าง</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบนั่งร้านทุกครั้งก่อนการใช้งาน และทำรายงานผลการตรวจสอบไว้ด้วย และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 12 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนค้ำยัน ให้นำข้อ 7 มาบังคับใช้โดยอนุโลม</p> <p>ข้อ 13 ในการสร้าง ประกอบ หรือ ติดตั้งค้ำยัน นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และควบคุมโดยวิศวกร ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค้ำยันที่ทำด้วยเหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน ในกรณีค้ำยันทำด้วยวัสดุอื่นที่ไม่ใช่เหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสี่เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน และต้องมีเอกสารแสดงกำลังวัสดุประกอบด้วย</p> <p>(2) ไม้ที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นไม้ที่ไม่ผุเปื่อย หรือชำรุดจนทำให้ไม้ขาดความแข็งแรง ทนทาน และต้องมีหน่วยแรงดัดประลัย (ultimate bending stress) ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เหล็กที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นเหล็กที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(4) ข้อต่อและจุดยึดต่างๆ ของค้ำยันต้องมั่นคงแข็งแรง</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(5) ในกรณีที่มีที่รองรับค้ำยัน ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกใช้งาน</p> <p>(6) ค้ำยันต้องยึดโยงหรือตรึงกับพื้นดิน หรือส่วนของสิ่งก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันทุกครั้งก่อนการใช้งาน และระหว่างใช้งาน หากพบว่าไม่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย ให้นายจ้างดำเนินการซ่อมแซม หรือปรับปรุงส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยอยู่เสมอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่ใช้ค้ำยันรองรับการเทคอนกรีต อุปกรณ์ เครื่องจักร หรือรองรับสิ่งอื่นใด ที่มีลักษณะคล้ายกัน นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปอยู่ใน หรือใต้บริเวณนั้น เว้นแต่กรณีการทำงานที่มีความจำเป็น และเฉพาะผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 1 บททั่วไป</b></p> <p>ข้อ 2 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การระบุนอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน การวางแผนการปฏิบัติงาน และการป้องกันและควบคุมอันตราย รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างได้รับทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน และควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 3 ในการประกอบ การติดตั้ง การตรวจสอบ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บ หรือรองรับวัสดุ ให้นายจ้างปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร เป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานขึ้นเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพของการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ และลักษณะของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน เช่น เข็มขัดนิรภัย เชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิต หมวกนิรภัย รองเท้าชนิดหุ้มส้นพื้นยาง หรือถุงมือ และดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์นั้น</p> <p>ในกรณีที่ให้ลูกจ้างใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ประกอบ นายจ้างต้องจัดทำจุดยึดตรึง เชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตไว้กับส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรือโครงสร้างอื่นใด ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายตามข้อ 3 และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามข้อ 4 ตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างต้องจัดทำราวกัน หรือรั้วกันตก ราวกันหรือรั้วกันตกต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า เก้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกิน หนึ่งเมตรสิบเซนติเมตร ซึ่งมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>ในกรณีที่ใช้แผงทับแทนราวกันตกหรือรั้วกันตก แผงทับต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าเก้าสิบเซนติเมตร</p>			



ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>หมวด 2 การป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน</b></p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้าน หรือ ดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง โดยต้องมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงตั้งแต่สี่เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดทำราวกันหรือรั้วกันตก ตาข่ายนิรภัย หรืออุปกรณ์ป้องกันอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 10 ในกรณีที่มีปล่องหรือช่องเปิดต่างๆ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างพลัดตก นายจ้างต้องทำฝาปิดที่แข็งแรง ราวกัน รั้วกันตก หรือแผงกั้นตามข้อ 6 พร้อมทั้งติดป้ายเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงนอกอาคาร หรือพื้นที่เปิดโล่ง ในขณะที่มีพายุ ลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องให้ลูกจ้างทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือบรรเทาเหตุอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 12 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดเคลื่อนย้ายได้ เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลการตั้งบันไดให้ระยะระหว่างฐานบันไดถึงผนังที่วางพาดบันไดกับความยาวของช่วงบันไดนับจากฐานถึงจุดพาด มีอัตราส่วนหนึ่งต่อสี่ หรือมีมุมบันไดที่ตรงข้ามผนังเจ็ดสิบห้าองศา</p> <p>บันไดตามวรรคหนึ่งจะต้องมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน มีความกว้างของบันไดไม่น้อยกว่าสามสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ บันไดไต่ต้องมีขาบันไดหรือสิ่งยึดโยงที่สามารถป้องกันการลื่นไถลของบันไดได้</p> <p>ข้อ 13 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดติดตั้งกับที่ที่มีความสูงเกินหกเมตรขึ้นไป เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลบันไดไต่ชนิดติดตั้งกับที่ให้มีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และต้องจัดทำโถงบันไดเพื่อป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 14 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้ขาหยั่งหรือม้ายืนเพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลให้ขาหยั่งหรือม้ายืนนั้นมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และมีพื้นที่สำหรับยืนทำงานอย่างเพียงพอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินสิบห้าองศา แต่ไม่เกินสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน</p> <p>ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินกว่าสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน และเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์</p> <p><b>หมวด 3 การป้องกันอันตรายจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย</b></p> <p>ข้อ 16 ในกรณีที่มีการลำเลียงวัสดุสิ่งของขึ้นหรือลงจากที่สูง หรือลำเลียงวัสดุสิ่งของบนที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีราง ปล่อยเครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการลำเลียง เพื่อป้องกันอันตรายจากวัสดุสิ่งของกระเด็นหรือตกหล่น</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และติดป้ายเตือนอันตรายบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจนกว่างานจะแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 18 ในกรณีที่มีวัสดุสิ่งของอยู่บนที่สูงที่อาจกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายลงมาได้ นายจ้างต้องจัดทำขอบกันของตกหรือมาตรการป้องกันอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน</p> <p>ข้อ 19 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานบริเวณใกล้เคียงหรือทำงานในสถานที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 20 ในบริเวณที่เก็บหรือกองวัสดุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของดังกล่าว ให้ นายจ้างจัดเรียงวัสดุสิ่งของให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย ทำผนังกัน หรือใช้วิธีการอื่นใด เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกหล่นหรือพังทลายของวัสดุสิ่งของที่จะทำการเคลื่อนย้ายนั้นด้วย</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 21 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในท่อ ช่อง โพรง บ่อ หรือสถานที่อื่นใด ที่อาจเกิดการพังทลายได้ ให้นายจ้างจัดทำผนังกัน ค้ำยัน หรือใช้วิธีการอื่นใดที่สามารถป้องกันอันตรายจากการพังทลายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้</p> <p><b>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร บันจัน และหม้อน้ำ พ.ศ.2564</b> (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ.2564 และจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p><b>หมวด 1 เครื่องจักร</b></p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อยรัดกุม</p> <p>(2) ไม่สวมใส่เครื่องประดับที่อาจเกี่ยวโยงกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้</p> <p>(3) รวบผมที่ปล่อยยาวเกินสมควรหรือทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 7 ในบริเวณที่มีการติดตั้ง การซ่อมแซม หรือการตรวจสอบเครื่องจักร หรือเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร นายจ้างต้องติดป้ายแสดงการดำเนินการดังกล่าว โดยใช้เครื่องหมายหรือข้อความที่เข้าใจง่าย และเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีระบบวิธีการ หรืออุปกรณ์ป้องกันมิให้เครื่องจักรนั้นทำงาน และให้แขวนป้าย หรือแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ห้ามเปิดสวิชไว้ที่สวิชของเครื่องจักรด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอน หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร รถยก ลิฟต์ เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ในกรณีที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1 ตันขึ้นไป ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยสภาพของเครื่องจักร นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนย้ายดังกล่าว และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกับเครื่องจักรตรวจสอบเครื่องจักรนั้นให้อยู่ในสภาพใช้งานได้และปลอดภัยก่อนการใช้งาน โดยเครื่องจักรดังต่อไปนี้ นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบประจำปี</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้ในงานยกและงานขนย้าย ได้แก่ รถยก ระบบสายพานลำเลียง</p> <p>(2) เครื่องจักรกลที่ใช้ในงานดินและงานถนน ได้แก่ รถแทรกเตอร์ รถดัก เครื่องจักรกลสำหรับงานขุด รถบด รถขุดอุ้มดิน (scraper) รถเกรด (grader) รถปูแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (asphaltic concrete paver) รถพ่นยาง (bitumen distributor หรือ sprayer)</p> <p>(3) เครื่องจักรที่ใช้ในงานคอนกรีต ได้แก่ เครื่องผสมคอนกรีต (concrete mixer) เครื่องสั่นคอนกรีต (concrete vibrator) เครื่องปั๊มคอนกรีต (concrete pumping machine) เครื่องยิงคอนกรีต (shotcrete machine) เครื่องพ่นปูนทราย (mortar sprayer) รถคอนกรีตผสมเสร็จ (transit-mixer truck)</p> <p>(4) เครื่องจักรที่ใช้ในงานฐานราก ได้แก่ เครื่องตอกเสาเข็ม เครื่องจักรที่ใช้สำหรับงานเจาะเสาเข็มและกำแพงพืด เครื่องอัดน้ำปูน (cement grouting machine) เครื่องทำเสาเข็มดินผสมซีเมนต์ (soil cement column machine)</p> <p>(5) เครื่องจักรที่ใช้ในงานขุด งานเจาะ หรืองานขุดเจาะอุโมงค์ ได้แก่ เครื่องอัดลม (air compressor) เครื่องเจาะหิน (drilling rock machine) เครื่องเจาะอุโมงค์ (tunnel boring machine) เครื่องดันท่อ (pipe jacking machine) แบ็คโฮ (backhoe) แดร์กไลน์ (dragline) รถตักหน้า-ขุดหลัง (front-end loader)</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้ในงานรื้อถอนทำลาย ได้แก่ เครื่องสีกัด (jack hammer) คอนกรีตเบรกเกอร์ (concrete breaker) เครื่องตัดทำลายโครงสร้าง (demolition shears)</p> <p>(7) เครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>การตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 10 นายจ้างต้องไม่ใช้หรือยอมให้ลูกจ้างใช้เครื่องจักรทำงานเกินปกติ หรือขีดความสามารถที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>ข้อ 11 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องขัด เครื่องกัด เครื่องตัด เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องเจีย เครื่องเจาะ เครื่องพับ เครื่องม้วน หรือเครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดให้มีข้อความเกี่ยวกับวิธีการทำงานกับเครื่องจักรนั้นติดไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายของเครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานถึงขั้นสูญเสียอวัยวะได้แก่ เครื่องจักรประเภทเครื่องบด เครื่องโม่ เครื่องตตำน้ำแข็ง เครื่องเลื่อยสายพาน เครื่องเลื่อยวงเดือน เลื่อยยนต์ หรือเครื่องจักรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการบ่งชี้อันตราย การประเมินความเสี่ยง และแผนบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <p>ข้อ 13 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องเชื่อมไฟฟ้า เครื่องเชื่อมก๊าซ หรือเครื่องจักรชนิดอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพ นายจ้างต้องใช้ลูกจ้างซึ่งผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของเครื่องจักร การป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของเครื่องจักรนั้น โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องดูแลให้พื้นบริเวณรอบเครื่องจักรมีความปลอดภัยจากความร้อน แสงสว่าง เสียง ฝุ่น พุ่มโลหะ สารเคมีอันตราย หรือสิ่งกีดขวาง ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อลูกจ้างหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องจัดให้มีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต้องมีระบบหรือวิธีการป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วเข้าตัว ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเครื่องจักรและต้องต่อสายดิน ทั้งนี้ การติดตั้งระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>(2) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ต่อเข้าเครื่องจักรต้องเดินมาจากที่สูง กรณีเดินสายไฟฟ้าบนพื้นดินหรือฝังดินต้องใช้ท่อร้อยสายไฟฟ้าที่แข็งแรงและปลอดภัย</p> <p>(3) เครื่องจักรชนิดอัตโนมัติต้องมีสีเครื่องหมายปิด-เปิด ที่สวิตช์อัตโนมัติตามหลักสากล และมีเครื่องป้องกันมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดกระทบสวิตช์อันเป็นเหตุให้เครื่องจักรทำงาน</p> <p>(4) เครื่องจักรที่มีการถ่ายทอดพลังงานโดยใช้เพลลา สายพาน รอก เครื่องอุปกรณ์ล้อตุนกำลัง ต้องมีตะแกรงหรือที่ครอบปิดคลุมส่วนที่หมุนได้และส่วนส่งถ่ายกำลังให้มิดชิด ถ้าส่วนที่หมุนได้หรือส่วนส่งถ่ายกำลังสูงกว่า 2 เมตร ต้องมีรั้วหรือตะแกรงสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันล้อมมิให้บุคคลเข้าไปได้ในขณะเครื่องจักรกำลังทำงาน สำหรับสายพานแขวนลอยหรือสายพานโซ่นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>(5) เครื่องจักรที่มีใบเลื่อยวงเดือนหรือใบเลื่อยสายพาน ต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากใบเลื่อยของเครื่องจักรนั้น</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้เป็นเครื่องลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะแล้วก่อให้เกิดประกายไฟในขณะทำงาน ต้องมีเครื่องปิดบังประกายไฟหรือเศษวัสดุในขณะใช้งานและต้องจัดให้อยู่ห่างจากวัสดุเชื้อเพลิง</p> <p>(7) เครื่องจักรที่ใช้ในการขึ้นรูปพลาสติกหรือวัสดุอื่นโดยลักษณะฉีด เป่า หรือวิธีการอื่น ต้องมีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องบำรุงรักษาและดูแลเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันอันตรายได้</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องจัดให้ทางเดินเข้าออกจากพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</p> <p>ข้อ 18 นายจ้างต้องจัดทำรั้ว คอกกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ บริเวณที่ตั้งของเครื่องจักรให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน และต้องดูแลมิให้ลูกจ้างซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว</p> <p>ข้อ 19 นายจ้างต้องติดตั้งเครื่องป้องกันวัสดุตกหล่นบริเวณสายพานลำเลียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง และต้องมีอุปกรณ์ฉุกเฉินที่สามารถหยุดการทำงานของสายพานได้ทันทีติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมใช้งาน และเห็นได้ชัดเจน</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>ส่วนที่ 3 เครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ</b></p> <p>ข้อ 26 ก่อนใช้งานเครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ติดตั้งไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถนำมาใช้ดับเพลิงได้ทันที</p> <p>(2) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>(3) จัดบริเวณที่ปฏิบัติงานไม่ให้มีวัสดุที่ติดไฟง่ายวางอยู่</p> <p>(4) จัดให้มีฉากกันหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันอันตรายจากประกายไฟและแสงจ้า</p> <p>(5) จัดสถานที่ปฏิบัติงานให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเหมาะสม</p> <p>ข้อ 27 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือผู้ซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการทำงานด้วยเครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซ</p> <p>ข้อ 28 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติโดยเคร่งครัด เมื่อใช้เครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซกับภาชนะบรรจุสารไวไฟ หรือในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการระเบิด เพลิงไหม้หรือไฟลามจากก๊าซน้ำมัน หรือวัตถุไวไฟอื่น</p> <p>ข้อ 29 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้า นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการใช้สายดินของวงจรเชื่อม หัวจับสายดินวงจรเชื่อม สายเชื่อม และหัวจับลวดเชื่อมตามขนาดและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) จัดสายไฟฟ้าและสายดินให้ห่างจากการบดทับของยานพาหนะ น้ำ หรือที่ชื้นแฉะ หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันความเสียหาย และไม่ให้เกิดอันตรายจากอุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่การทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ</p> <p>ข้อ 30 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ติดตั้งและตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมความดัน และมาตรวัดความดันที่เหมาะสมถูกต้องกับชนิดของก๊าซตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) ตรวจสอบการรั่วไหล การหลุดหลวม การสึกหรอของอุปกรณ์ หรือสภาพที่ไม่ปลอดภัยทุกครั้งก่อนการใช้งาน หากพบว่าไม่ปลอดภัยต้องทำการแก้ไข</p> <p>(3) จัดทำเครื่องหมาย สี หรือสัญลักษณ์ที่ทอส่งก๊าซ หัวเชื่อม หรือหัวตัดให้เป็นแบบ และชนิดเดียวกัน</p> <p>ข้อ 31 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างหัวเชื่อม หัวตัด หรือหัวเผากับถังบรรจุก๊าซออกซิเจน และถังบรรจุก๊าซไวไฟขณะใช้งาน</p> <p>ในการต่อถังบรรจุก๊าซไวไฟหลายถังเข้าด้วยกัน นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างท่อร่วมกับอุปกรณ์ควบคุมความดัน</p> <p>ข้อ 32 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการยึดถังป้องกันล้มล้ม เช่น คล้องโซ่</p> <p>(2) มีอุปกรณ์ป้องกันวาล์ว เช่น โกร่งกำบัง หรือฝาครอบวาล์วปิดขณะไม่ได้ใช้ก๊าซ</p> <p>(3) ป้องกันมิให้ถึงเกิดการสันเสียอื่นอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> <p>(4) การจัดเก็บถังบรรจุก๊าซให้เป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย</p> <p>ข้อ 33 นายจ้างต้องใช้ถังบรรจุก๊าซที่มีการติดตั้งกลอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รวมทั้งดูแลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>ส่วนที่ 4 รัยยก</b></p> <p>ข้อ 34 ในการทำงานเกี่ยวกับรยยก นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีโครงหลังคาของรยยกที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้ เว้นแต่รยยกที่ออกแบบมาให้ยกวัสดุสิ่งของที่มีความสูงไม่เกินศีรษะของผู้ขี่</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ไว้ที่รยยก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวัง</p> <p>(3) ตรวจสอบรยยกให้มีสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสาร การตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยในขณะที่ทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p> <p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นตามสภาพในการทำงาน เช่น กระจมมองข้าง</p> <p>(6) ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรยยกชนิดนั่งขับสวมใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ทำงานบนรถตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 35 นายจ้างต้องไม่ตัดแปลงหรือกระทำการใดกับรยยกที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง เว้นแต่กรณีที่นายจ้างดัดแปลงรยยกเพื่อใช้กับปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง และได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานแล้ว</p> <p>ข้อ 36 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่สำหรับรยยกที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 39 นายจ้างต้องจัดทางเดินรยยกให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสามารถรองรับน้ำหนักรถ รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกของรยยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรยยก ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้รยยกแต่ละประเภท ความปลอดภัยในการขับรยยก การตรวจสอบและบำรุงรักษารยยก โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับรยยก ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 41 นายจ้างต้องควบคุมดูแลการนำรยยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า โดยต้องมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(2) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(3) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(4) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p> <p>ข้อ 42 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้บุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรยยกโดยสารหรือขึ้นไปบนส่วนหนึ่งส่วนใดของรยยก</p> <p><b>ส่วนที่ 6 เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง</b></p> <p>ข้อ 49 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการป้องกันการตกจากที่สูงตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักและจำนวนคนที่สามารถยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ให้มีสภาพใช้งานได้อย่างปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยขณะทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p> <p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ตัดระบบการทำงานเมื่อมีการใช้งานเกินพิกัดที่ผู้ผลิตกำหนด และต้องตรวจสอบให้อุปกรณ์ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 50 นายจ้างต้องไม่ตัดแปลงหรือกระทำการใดกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง</p>			



ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 51 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายนภาเพื่อป้องกันการสะสมของไอรกต และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 52 ในการทำงานบนเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรนั้นไปตามแนวระนาบ นายจ้างต้องจัดให้พื้นที่ที่เป็นเส้นทางการเคลื่อนย้ายมีความแข็งแรง ราบเรียบ ไม่ต่างระดับ และปรับระดับของเครื่องจักรดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งที่ผู้ผลิตกำหนดหรือในตำแหน่งที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 53 นายจ้างต้องจัดให้มีการอบรมลูกจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน</p> <p>ข้อ 54 ในการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงแบบแขวน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการทดสอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องภายหลังการติดตั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(2) ต้องใช้วัสดุสิ่งที่มีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 10 และไม่เป็นวัสดุสิ่งที่มีลักษณะตามข้อ 86</p> <p><b>หมวด 2 ปั่นจั่น</b></p> <p>ข้อ 56 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอนปั่นจั่นหรืออุปกรณ์อื่นของปั่นจั่น นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่งต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 57 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบการติดตั้งปั่นจั่นเมื่อติดตั้งเสร็จตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่มีการหยุดใช้งานปั่นจั่นตั้งแต่หกเดือนขึ้นไป ก่อนนำปั่นจั่นมาใช้งานใหม่ นายจ้างต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย</p> <p>ข้อ 58 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของปั่นจั่นอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามประเภทและลักษณะของงาน ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 59 ในการทำงานเกี่ยวกับปั่นจั่น นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ควบคุมให้มีวัสดุสิ่งเหลืออยู่ในม้วนวัสดุสิ่งไม่น้อยกว่าสองรอบตลอดเวลาที่ปั่นจั่นทำงาน</p> <p>(2) จัดให้มีชุดล็อกป้องกันวัสดุสิ่งหลุดจากตะขอของปั่นจั่นและทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือกันส่วนที่หมุนรอบตัวเอง ส่วนที่เคลื่อนไหวยได้ หรือส่วนที่อาจเป็นอันตรายของปั่นจั่น และให้ส่วนที่เคลื่อนที่ของปั่นจั่นหรือส่วนที่หมุนได้ของปั่นจั่นอยู่ห่างจากสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุอื่นในระยะที่ปลอดภัย</p> <p>(4) จัดให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ทำงานบนแขนปั่นจั่นหรือชุดสะพาน</p> <p>(5) จัดให้มีพื้นชนิดกันลื่น ราวกันตก และแผงกันตกระดับพื้น สำหรับปั่นจั่นชนิดที่ต้องมีการจัดทำพื้นและทางเดิน</p> <p>(6) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมและพร้อมใช้งานไว้ที่ห้องบังคับปั่นจั่นหรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก</p> <p>(7) ติดตั้งปั่นจั่นบนฐานที่มั่นคงโดยวิศวกรเป็นผู้รับรอง</p> <p>(8) จัดให้มีการติดตั้งชุดควบคุมการทำงานเมื่อยกวัสดุขึ้นถึงตำแหน่งสูงสุด (upper limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>(9) จัดให้มีชุดควบคุมพิกัดน้ำหนักยก (overload limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>ข้อ 60 ในการทำงานเกี่ยวกับปั่นจั่นที่ใช้เครื่องยนต์ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือฉนวนหุ้มท่อไอเสีย</p> <p>(2) จัดให้มีถังเก็บเชื้อเพลิงและท่อส่งเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่ในลักษณะที่จะไม่เกิดอันตรายเมื่อเชื้อเพลิงหก ล้น หรือรั่วออกมา</p> <p>(3) จัดให้มีมาตรการในการเก็บและเคลื่อนย้ายเชื้อเพลิงสำรองด้วยความปลอดภัย</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 61 นายจ้างต้องเคลื่อนย้ายวัตถุไวไฟออกจากบริเวณที่ใช้ปั้นจั่น เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมก่อนให้ลูกจ้างปฏิบัติงาน</p> <p>ข้อ 62 นายจ้างต้องไม่ให้ลูกจ้างใช้ปั้นจั่นที่ชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 63 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างที่มีผลต่อการรับน้ำหนัก หรือยินยอมให้ลูกจ้างหรือผู้อื่นกระทำการเช่นนั้น เว้นแต่นายจ้างได้จัดให้มีการคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับจัดให้มีการทดสอบ และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 64 นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนภัยตลอดเวลาที่ปั้นจั่นทำงานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน</p> <p>ข้อ 65 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่ปั้นจั่นและรอกของตะขอ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอันตรายที่ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน</p> <p>สำหรับปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่และปั้นจั่นชนิดอยู่กับที่ที่มีภัยหลายพิกัด นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่ผู้ผลิตกำหนด โดยติดประกาศไว้ให้เห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 66 นายจ้างต้องจัดทำเส้นแสดงเขตอันตราย เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย หรือเครื่องกั้นเขตอันตรายในเส้นทางที่มีการใช้ปั้นจั่นเคลื่อนย้ายสิ่งของ</p> <p>ข้อ 67 นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้สัญญาณสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปั้นจั่น</p> <p>ในกรณีที่ใช้สัญญาณตามวรรคหนึ่งเป็นการใช้สัญญาณมือ นายจ้างต้องจัดให้มีรูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือตามมาตรฐาน ASME หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 68 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้ปั้นจั่นใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่นยกวัสดุ ให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุที่ปั้นจั่นกำลังยก ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(ง) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p> <p>(2) ในกรณีที่เคลื่อนย้ายปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่โดยไม่ยกวัสดุและไม่ลดแขนปั้นจั่นลงให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 1.3 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 5 เมตร</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม (1) และ (2) ได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอและได้รับการอนุญาตจากการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นที่รับผิดชอบสายไฟฟ้านั้น ก่อนการดำเนินการ</p> <p>ข้อ 69 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้ปั้นจั่นใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคมที่อาจมีกระแสไฟฟ้าเหนี่ยวนำ นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับปั้นจั่นหรือวัสดุที่จะยกเพื่อให้อุปกรณ์ไฟฟ้าไหลลงดิน ทั้งนี้ การต่อลงดินให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่กำหนดโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 70 นายจ้างต้องปิดประกาศวิธีการทำงานเกี่ยวกับบันจันไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงานเป็นภาษาไทยหรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างเข้าใจได้ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์ คัมครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 71 ในกรณีที่ผู้บังคับบันจันไม่สามารถมองเห็นจุดที่ทำการยกสิ่งของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุ นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจันตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งาน</p> <p>ข้อ 72 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้บังคับบันจัน ผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจัน ผู้ยึดเกาะวัสดุ หรือผู้ควบคุมการใช้บันจันผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของบันจัน การป้องกันอันตรายจากบันจัน รายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของบันจัน รวมทั้งการฝึกอบรมทบทวนการทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p><b>ส่วนที่ 2 บันจันเหนือศีรษะและบันจันขาสูง</b></p> <p>ข้อ 73 บันจันเหนือศีรษะหรือบันจันขาสูงที่เคลื่อนที่บนราง นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 74 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้สิ่งกีดขวางการเลื่อนของล้อบันจัน</p> <p>ข้อ 75 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างขึ้นไปทำงานบนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจันที่มีความสูงเกิน 2 เมตร นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดพร้อมราวจับและโครงโลหะกันตกหรือจัดให้มีอุปกรณ์อื่นใดที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p><b>ส่วนที่ 3 บันจันหอสู่</b></p> <p>ข้อ 76 ในกรณีที่ลูกจ้างปฏิบัติงานบนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง และให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 77 บันจันที่มีรางล้อเลื่อนที่อยู่บนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 78 บันจันที่มีแขนเคลื่อนที่ขึ้นลงได้ นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์ควบคุมมุมมองศกการทำงานของแขนบันจัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56</p> <p>ข้อ 79 นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามและผู้ผลิตกำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนักสิ่งของ มุมองศา และระยะของแขนที่ทำการยก ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับบันจันเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 80 ในการประกอบ การติดตั้ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การเพิ่มความสูง หรือการรื้อถอนบันจันหอสู่ นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรควบคุมตลอดระยะเวลาดำเนินการจนแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 81 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือบุคคลใดเกาะเกี่ยวไปกับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันหรือไปกับวัสดุที่ทำการยก หรืออยู่ภายใต้วัสดุที่ทำการยกหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> <p><b>ส่วนที่ 5 อุปกรณ์ที่ใช้เกี่ยวกับบันจัน</b></p> <p>ข้อ 86 นายจ้างต้องไม่ใช้ลวดสลิงที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงที่ลวดเส้นนอกสึกไปตั้งแต่หนึ่งในสามของเส้นผ่านศูนย์กลางเส้นลวด</p> <p>(2) ลวดสลิงที่ขมวด ถูกบดกระแทก แตกเกลียว หรือชำรุดที่ทำให้ประสิทธิภาพในการใช้งานของลวดสลิงลดลง</p> <p>(3) ลวดสลิงมีเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กลงเกินร้อยละ 5 ของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ระบุ</p> <p>(4) ลวดสลิงถูกความร้อนทำลายหรือเป็นสนิมมากจนเห็นได้ชัดเจน</p> <p>(5) ลวดสลิงถูกกัดกร่อนชำรุดมากจนเห็นได้ชัดเจน</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(6) ลวดสลิงเคลื่อนที่มีเส้นลวดในหนึ่งช่วงเกลียวขาดตั้งแต่สามเส้นขึ้นไปในเส้นเกลียวเดียวกันหรือขาดรวมกันตั้งแต่หกเส้นขึ้นไปในหลายเส้นเกลียว</p> <p>(7) ลวดสลิงยึดโยงที่มีเส้นลวดขาดตรงข้อต่อตั้งแต่สองเส้นขึ้นไปในหนึ่งช่วงเกลียว</p> <p>ข้อ 87 นายจ้างต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงเคลื่อนที่ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) ลวดสลิงยึดโยงต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 88 นายจ้างต้องใช้น้ำมันจันทน์ที่มีรอกที่มีอัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สิบแปดต่อหนึ่ง สำหรับรอกปลายแขนปั้นจั่น</p> <p>(2) สิบหกต่อหนึ่ง สำหรับรอกของตะขอ</p> <p>(3) สิบห้าต่อหนึ่ง สำหรับรอกหลังแขนปั้นจั่น</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก้อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่คุณผลิตกำหนด</p> <p>ข้อ 89 นายจ้างต้องใช้อุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิง ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) โซ่ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เชือก ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(4) ห่วงหรือตะขอ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>(5) อุปกรณ์สำหรับผูก มัด หรือยึดโยงอื่นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน (1) ถึง (4) ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 90 นายจ้างต้องจัดหาวัสดุที่มีความทนทานและอ่อนตัวมารองรับบริเวณจุดที่มีการสัมผัสระหว่างอุปกรณ์ที่ใช้ในการผูกมัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่ทำการยกเคลื่อนย้าย</p> <p>ข้อ 91 ในการยกเคลื่อนย้ายวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องให้ลูกจ้างผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุสิ่งของ โดยมีมุมมองระหว่างอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่จะทำการยกไม่น้อยกว่า 45 องศา</p> <p>กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการผูก มัด หรือยึดโยงด้วยมุมมองศานที่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง นายจ้างต้องกำหนดให้มีการคำนวณแรงรับน้ำหนักของอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยผู้ควบคุมการใช้น้ำมันจั่น และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 92 นายจ้างต้องไม่ใช่ตะขอที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) มีการบิดตัวของตะขอ</p> <p>(2) มีการถ่างออกของปากตะขอเกินร้อยละ 5</p> <p>(3) มีการสึกหรอที่ท้องตะขอเกินร้อยละ 10</p> <p>(4) มีการแตกหรือร้าวส่วนหนึ่งส่วนใดของตะขอ</p> <p>(5) มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p><b>หมวด 4 การคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</b></p> <p>ข้อ 119 นายจ้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการให้อยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง หากนายจ้างไม่สามารถดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายได้ นายจ้างต้องจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สามารถป้องกันอันตรายนั้นให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>ข้อ 120 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามประเภทและชนิดของงานดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานเชื่อมหรือตัดชิ้นงานด้วยไฟฟ้า ก๊าซ หรือพลังงานอื่น ให้สวมถุงมือหนังหรือถุงมือผ้า กระบังหน้าลดแสง หรือแว่นตาลดแสง รองเท้านิรภัย และแผ่นปิดหน้าอกกันประกายไฟ ทั้งนี้ ต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกันประกายไฟหรือความร้อนได้ดี</p> <p>(2) งานลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะด้วยหินเจีย ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(3) งานกลึงโลหะ งานกลึงไม้ งานไสโลหะ งานไสไม้ หรืองานตัดโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(4) งานบ่มโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(5) งานชุบโลหะ ให้สวมถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(6) งานพ่นสี ให้สวมที่กรองอากาศสำหรับใช้ครอบจมูกและปากกันสารเคมี ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(7) งานยก ขนย้าย หรือติดตั้ง ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(8) งานควบคุมเครื่องจักร ให้สวมหมวกนิรภัยและรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(9) งานปั้นจั่น ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า หรือถุงมือหนัง และรองเท้านิรภัย สำหรับกรณีปั้นจั่นห้อยสูง บันจั่นขาสูงหรือปั้นจั่นเหนือศีรษะที่ลูกจ้างต้องขึ้นไปทำงานเหนือพื้นดิน ให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตด้วย</p> <p>(10) งานหม้อน้ำ หม้อต้มที่ใช้ของเหลวเป็นสื่อนำความร้อน หรือภาชนะรับความดัน ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ปลักลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียงที่เหมาะสมกับสภาพงาน ชุดป้องกันความร้อนหรืออุปกรณ์ป้องกันความร้อน และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น เว้นแต่กรณีที่เป็นหม้อน้ำหรือภาชนะรับความดันตามข้อ 93 นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้าง</p> <p>นอกจากอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้างได้ นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองตลอดเวลาทำงาน</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	<p><b>มาตรา 22</b> การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p><b>มาตรา 23</b> ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25 ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม</p> <p>(4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย</p> <p>(5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มีตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย</p> <p><b>มาตรา 24</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบเพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล</p> <p>(3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจรัฐที่ได้มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(6) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p><b>มาตรา 25</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่น ให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26</p> <p>ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่ตามมาตรา 21 และการแจ้งรายละเอียดตามมาตรา 23 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว</p> <p>(2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p>	<div>●</div>	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ซึ่งทางโครงการมีการรวบรวมข้อมูลบุคคลอื่นเฉพาะที่ร้องเรียนว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด	-






ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพ หรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัดถูประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับรวบรวมตามมาตรานี้ เว้นแต่กรณีที่น่าข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อกครั้งแรก และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p><b>มาตรา 26</b> ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p> <p>(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ</p> <p>(ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการ ให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่ใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p> <p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิ ตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งที่จำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p><b>มาตรา 27</b> ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26 บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 30</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม</p> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมายหรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบต่อโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไม้อาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ</p> <p>คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลาตามวรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้</p> <p><b>มาตรา 31</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งมีสิทธิ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นเมื่อสามารถทำได้โดยวิธีการอัตโนมัติ</p> <p>(2) ขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นโดยตรง เว้นแต่โดยสภาพทางเทคนิคไม่สามารถทำได้</p> <p>ข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (3) หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลอื่นที่กำหนดในมาตรา 24 ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งจะใช้กับการส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้ หรือการใช้สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอด้วยเหตุผลดังกล่าว ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 32</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิพดัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p>			

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจน ในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p><b>มาตรา 33</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการลบ หรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลถอนความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไป</p> <p>(3) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 (1) และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อาจปฏิเสธคำขอตามมาตรา 32 (1) (ก) หรือ (ข) ได้ หรือเป็นการคัดค้านตามมาตรา 32 (2)</p> <p>(4) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลได้ถูกเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับกับการรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การเก็บรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา 24 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 26 (5) (ก) หรือ (ข) การใช้เพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการลบหรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตราหนึ่งก็ได้</p> <p><b>มาตรา 34</b> เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลระงับการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการตรวจสอบตามที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ดำเนินการตามมาตรา 36</p> <p>(2) เมื่อเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องลบหรือทำลายตามมาตรา 33 (4) แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลขอให้ระงับการใช้แทน</p> <p>(3) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีความจำเป็นต้องขอให้เก็บรักษาไว้เพื่อใช้ในการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการพิสูจน์ตามมาตรา 32 (1) หรือตรวจสอบตามมาตรา 32 (3) เพื่อปฏิเสธการคัดค้านของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 วรรคสาม</p> <p>กรณีผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ เพื่อสั่งให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการได้</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการระงับการใช้ตามวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p><b>มาตรา 35</b> ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องดำเนินการให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นถูกต้องเป็นปัจจุบัน สมบูรณ์ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิด</p> <p><b>มาตรา 36</b> ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามมาตรา 35 หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามคำร้องขอ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกคำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	กำหนดยกเว้นไม่ให้นำบทบัญญัติบางส่วนของพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 มาใช้บังคับแก่บางหน่วยงานและบางกิจการในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2563 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2564 อันเนื่องจากการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 กำหนดนั้นมีรายละเอียดมากและซับซ้อน กับต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสมดังเจตนารมณ์ของกฎหมาย ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง และรุนแรงยิ่งขึ้นจนถึงปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลซึ่งเป็นหน่วยงานและกิจการต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนจำนวนมากทั่วประเทศยังไม่พร้อมที่จะปฏิบัติตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกากำหนดหน่วยงานและกิจการที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 พ.ศ.2563 ออกไปอีกจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2565 จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้			
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	<p><b>1) กฎหมายที่ต้องปฏิบัติ :</b> ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อคนงานภายใต้การควบคุมด้วย</p> <p><b>2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย :</b> ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงานจ้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้งานได้ทันที</p> <p><b>3) มาตรฐานฝีมือช่าง :</b> ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานและทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิระดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง)</p> <p>(2) ช่างโยธา</p> <p>(3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส</p> <p>(4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต</p> <p><b>4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์:</b> จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด</p> <p>การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อคอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมาเมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว</p>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่พนักงานและสาธารณูปโภคของคนงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ นอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลาเพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกทุกชนิดได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระบะบรรทุกทุกอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร	 <p>ป้ายจำกัดความเร็ว</p>  <p>ไฟส่องสว่าง</p>  <p>รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 3.2-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง (ต่อ)	<p><b>5) ข้อกำหนดพิเศษ :</b></p> <p><b>5.1 การบริหารการก่อสร้าง</b></p> <p>(1) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่หน้างานในสนามตลอดเวลา ทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างจัดทำ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แผนดำเนินการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน และควบคุมกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและกำหนดจุดที่เป็นทางเข้า-ออก ของรถขนส่งวัสดุไว้ด้วย</li><li>- แผนการดำเนินการก่อสร้างของผู้รับเหมาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างก่อนลงมือดำเนินการ</li></ul> <p>(2) ผู้รับเหมาต้องป้องกันเศษดินหรือลูกรังหรือวัสดุอื่น เปราะเปื้อนผิวจราจรสาธารณะที่เปิดการจราจรอยู่</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เมื่อออกจากแหล่งวัสดุขึ้นสู่ทางสาธารณะ จะต้องไม่มีเศษดิน ลูกรัง ติดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ทางสาธารณะเปราะเปื้อน</li><li>- ทางเข้า-ออก ระหว่างคันทางที่กำลังก่อสร้างและคันทางที่เปิดการจราจรจะต้องมีการป้องกันไม่ให้เศษดิน ลูกรัง ติดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ผิวจราจรเปราะเปื้อน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้ผู้รับผิดชอบคอยควบคุมไม่ให้คันทางที่เปิดการจราจรอยู่เปราะเปื้อน</li></ul> <p>(3) ผู้รับเหมาต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(4) วัสดุประเภท Soil Aggregate (หมายรวมถึงหินคลุกด้วย) ผู้รับเหมาจะต้องทำการ Stock Pile และตรวจสอบคุณภาพก่อน ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานให้ทำหน้าที่ควบคุมการ Stock Pile โดยเฉพาะ</p> <p>(5) ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไปประจำที่โรงงานผสมคอนกรีต หรือโรงงานผสมแอสฟัลท์คอนกรีต หรือโรงงานผสม Soil Cement เพื่อควบคุมการทำงานของโรงงานให้มีความถูกต้องสม่ำเสมอ</p> <p><b>5.2 การบริหารการจราจร</b></p> <p>(1) ผู้รับเหมาจะต้องจัดทำแผนการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้ผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนการดำเนินการก่อสร้าง และผู้รับเหมาต้องจัดให้มีผู้รับผิดชอบ คอยตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของป้ายจราจรตลอดเวลาจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ</p> <p>(2) ป้ายจราจรอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี พ.ศ.2545 และต้องมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีต้องการความปลอดภัยเป็นพิเศษในบริเวณล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน ผู้รับเหมาต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างด้วย</p>			

## บทที่ 4

## การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวง ยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด

ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2567) อยู่ระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

## 4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่น้ำหนักของกรมทางหลวง



## 4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ต้องปฏิบัติตามในระยะก่อสร้างมีทั้งสิ้น 33 ปัจจัย รวม 220 มาตรการ ปัจจุบันกรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงหลัก ดังนี้

1) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1 : ระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทติ้ง จำกัด

2) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2 : ระหว่าง กม.977+625 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 6.919 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละตอน แสดงไว้ในตารางที่ 4.2-3)

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่			
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	มาตรการทั่วไป	โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625)	โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544)
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	6	171	167
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	2	15	15
ไม่ได้ปฏิบัติ	-	6	10
ไม่สามารถประเมินผลได้	-	26	24
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	2	3
<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>220</b>	<b>220</b>

ตารางที่ 4.2-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่													
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ											
		โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทติ้ง จำกัด						โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
1	น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
2	สาธารณสุขโรค	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
3	พลังงาน	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
4	เกษตรกรรม	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
5	การอุตสาหกรรม	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
6	การศึกษา	3	-	1	1	-	5	3	-	1	1	-	5
7	การแบ่งแยกชุมชน	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
8	ทรัพยากรดิน	7	1	-	1	-	9	7	1	-	1	-	9
9	ธรณีวิทยา	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
10	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	5	1	2	1	-	9	5	1	2	1	-	9
11	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	1	1	-	-	4	2	1	1	-	-	4
12	อากาศและบรรยากาศ	6	1	1	-	-	8	6	1	1	-	-	8
13	เสียง	8	1	-	1	-	10	8	1	-	1	-	10
14	ความสั่นสะเทือน	3	-	-	2	-	5	3	-	-	2	-	5
15	ระบบนิเวศทางบก	7	1	-	1	-	9	7	1	-	1	-	9
16	ระบบนิเวศทางน้ำ	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1
17	พืชในระบบนิเวศ	8	1	1	-	-	10	7	-	1	1	1	10
18	สัตว์ในระบบนิเวศ	9	-	-	3	-	12	9	-	-	3	-	12
19	สิ่งมีชีวิตหายาก	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
20	การคมนาคมขนส่ง	26	-	-	4	-	30	26	1	1	1	-	30
21	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	1	-	2	1	6	3	1	-	2	-	6
22	การสันทนการ	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	4
23	การใช้ที่ดิน	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3

ตารางที่ 4.2-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)													
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ											
		โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทติ้ง จำกัด						โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
24	เศรษฐกิจและสังคม	10	2	-	-	-	12	10	2	-	-	-	12
25	การสาธารณสุข	9	2	-	1	-	12	9	2	-	1	-	12
26	อาชีพอนามัย	6	1	-	1	-	8	6	1	-	1	-	8
27	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
28	ความปลอดภัยในสังคม	8	-	-	-	-	8	7	-	1	-	-	8
29	สุขภาพ	16	-	-	2	-	18	15	-	1	2	-	18
30	ความสำคัญเฉพาะชุมชน	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3
31	ผู้ใช้งาน	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
32	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	10	1	-	4	1	16	8	1	1	4	2	16
33	สุนทรียภาพ	4	-	-	2	-	6	4	-	-	2	-	6
รวม		171	15	6	26	2	220	167	15	10	24	3	220

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ต้องปฏิบัติ  1.1 มาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้องควบคุมดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง	ไม่มี	-
	1.2 กรมทางหลวง ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ




ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.3 กรมทางหลวง ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ. 13/2566 ลงวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 360 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้	ไม่มี	 สัญญาว่าจ้าง เลขที่ สผ.13/2566
	1.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวงและเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบ ปีละ 1 ครั้ง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ. 13/2566 ลงวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2566 เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	<p>2. ในกรณีที่กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างออกไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินการโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจดทะเบียนการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการที่รับจดทะเบียนแล้วส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p>	●	จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้าง พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของอาคารระบายน้ำ ตำแหน่งจุดกลับรถ รูปแบบและตำแหน่งของทางลอด/ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่กระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมการเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่ออธิบดีกรมทางหลวง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการต่อไป	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการดังนี้  2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้				
	- ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย				

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอ คณะกรรมการตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ ความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอ คณะกรรมการเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อ โครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือ ปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือคณะกรรมการให้ ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
	2.2.2. กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการแล้ว และการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการ ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงาน ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้ คณะกรรมการเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติ ของทางราชการ ดังนี้				

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการ ปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมี การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็น ประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่ กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ ด้วย				

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ    ☐ ไม่ปฏิบัติ    ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้    ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวงต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	ในการก่อสร้างและการดำเนินโครงการปัจจุบัน กรมทางหลวงยังไม่ได้มีการร้องเรียนต่อการได้รับผลกระทบในระดับที่มีความรุนแรง โดยปัญหาเรื่องร้องเรียนที่พบในปัจจุบัน เป็นผลกระทบในระดับที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรง ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวง ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ	ปัจจุบันข้อร้องเรียนต่างๆ เป็นผลกระทบทั่วไปที่มีพบในงานก่อสร้าง เช่น ปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ	-
	4. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง จัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์ ซึ่งภายในแผนพับประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	5. กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดกระบี่ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน กรมป่าไม้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ. 13/2566 ลงวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2566 เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แต่ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	กรมทางหลวงไม่จำเป็นต้องจัดตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันกรมทางหลวงมีหน่วยงาน ในการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อม	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :





● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. น้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภค	1. กรมทางหลวงจะต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำเพื่อสำรอง การใช้น้ำของโครงการ และกิจกรรมของคนงานอย่างน้อย 3 วัน เพื่อป้องกันผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการจัดเตรียมถัง สำรองน้ำใช้ สำหรับคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ จากการ ตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำใช้ในชุมชนข้างเคียง มีรายละเอียด ดังนี้ ตอน 1 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อ ความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 56 คนใน ปัจจุบัน ได้นาน 0.18 วัน ตอน 2 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความ ต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 70 คน ในปัจจุบัน ได้นาน 0.14 วัน	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1   โครงการฯ ตอน 2
2. สาธารณูปโภค	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจน และ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการ ก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคร่วมกันล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือน ก่อน ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของ สาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัด กระบี่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 2 ภาคใต้ การประปาส่วน ภูมิภาคจังหวัดกระบี่ และบริษัทสื่อสารโทรคมนาคม ต่างๆ เกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้าง และมีการวางแผนงานในการรื้อ ย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ร่วมกัน	ไม่มี	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก ค
	2. กิจกรรมการรื้อย้าย สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางบริเวณ เกาะกลางและริมถนน ต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการเชื่อมต่อบริเวณสาธารณูปโภคนั้นไปในเส้นทางอื่น (By Pass) ก่อนที่จะทำการรื้อย้าย เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ ผู้ใช้โดยตรง	●	หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อ ย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางการก่อสร้างแนวเส้นทาง โครงการทั้ง 2 ตอน โดยมีการวางแผนการรื้อย้าย และ ดำเนินการรื้อย้าย โดยไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้งาน หรือ เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	ไม่มี	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก ค

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. พลังงาน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดหาน้ำมันจากแหล่งอื่น เพื่อลดผลกระทบการใช้้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังรองน้ำมันเชื้อเพลิง
4. การเกษตรกรรม	1. การเตรียมเขตทางและการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่างๆ และการตัดฟันต้นไม้ และการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ ส่วนพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วยบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้าง ได้มีการติดต่อขอเช่าพื้นที่จากเจ้าของพื้นที่ซึ่งไม่ได้ใช้ประกอบการเกษตรกรรมแต่อย่างใด	ไม่มี	 กม.977+000  สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  สำนักงานโครงการฯ ตอน 2



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. การอุตสาหกรรม	1. วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง/การขนย้ายดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และการขนย้ายเศษวัสดุ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก ของแหล่งอุตสาหกรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ โดยมีการวางแผนการขนย้ายในช่วงที่ไม่ใช่ช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
6. การศึกษา	1. ติดป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการก่อสร้าง และต้องแจ้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างแต่ละตอน รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชน และหน่วยงานต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทราบมากกว่า 15 วัน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 1   ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การศึกษา (ต่อ)	2. จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งอุปกรณ์ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. บริเวณก่อนถึงโรงเรียนบ้านนานอก
	3. รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปกคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกรถขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถบรรทุกขนส่งดิน
	4. ในกรณีที่ ก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้น ในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะ การตอก และการขุดดินเพื่อไม่ให้ตรงกับเวลาเรียน เช่น ให้ดำเนินการในช่วงวันหยุด เป็นต้น	⊗	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมการเจาะ การตอก และการขุดดิน ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาต่างๆ	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การศึกษา (ต่อ)	5. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ผ่านสถานศึกษา เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ตามผลการศึกษาในหัวข้อด้านเสียง	○	ไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างตามที่มาตรการกำหนด โดยสถานศึกษาที่อยู่ในแนวก่อสร้างโครงการ มีทั้งสิ้น โครงการจำนวน 6 แห่ง ดังนี้ - สถานศึกษาในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 1 จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเมืองกระบี่, มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่, โรงเรียนบ้านนากอก และโรงเรียนบ้านน้ำจวน - สถานศึกษาในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 2 จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านไสโป๊ะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่าสถานศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวางการสัญจรเข้า-ออกของสถานศึกษา ดังนั้นจึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ และจากผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนบ้านนากอก โรงเรียนบ้านน้ำจวน โรงเรียนบ้านไสโป๊ะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ระหว่างวันที่ 23-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก จ
7. การแบ่งแยก ชุมชน	1. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้างที่อาจต้องปิดเส้นทางการเดินระหว่างชุมชน และเส้นทางรถในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โดยต้องจัดเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรไป-มา ระหว่างสองฝั่งได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดงานก่อสร้างแต่ละตอน โดยระบุ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 2





\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. การแบ่งแยก ชุมชน (ต่อ)	2.จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อเปิดรับเรื่องร้องเรียน กรณี ที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญและไม่ได้ รับความไม่สะดวกจากกิจกรรมของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวง กระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการฯ ตอน 1
8. ทรัพยากรดิน	1. กิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินให้ดำเนินการก่อสร้าง ในฤดูแล้งและดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน	○	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามที่ มาตรการกำหนด แต่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการเปิด หน้าดินในช่วงฤดูฝน จึงได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องกับงานดิน พื้นที่ที่มีฝนตกหนัก	เนื่องจากโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีฝนตก ชุกตลอดทั้งปี ประกอบกับกิจกรรมการ ปรับพื้นที่ และการเปิดหน้าดิน เป็น กิจกรรมที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องจนกว่า จะแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้ ดำเนินการเปิดหน้าดินเฉพาะที่จำเป็น สำหรับการก่อสร้าง และหยุดกิจกรรม การก่อสร้างต่างๆ ในช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของ ดิน จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบการชะล้างพังทลายของดินช่วงที่มี กิจกรรมก่อสร้าง	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	2. การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรับดำเนินการบดอัดให้แน่นเพื่อป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการบดอัดดินให้แน่นภายหลังการปรับถมพื้นที่	ไม่มี	 การบดอัดดิน โครงการฯ ตอน 1  การบดอัดดิน โครงการฯ ตอน 2
	3. งานดินตัด/ดินถม (cut & fill) การวางท่อระบายน้ำ และดินที่ขุดออกมาจากงานก่อสร้างฐานรากบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ต้องนำดินที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทางและอัดหน้าดินให้แน่น เพื่อลดผลกระทบการสูญเสียดิน และการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิมรวมทั้งต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดินจากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	<p>โครงการทั้ง 2 ตอน มีการนำดินที่ขุดออกมาจากงานก่อสร้างไปเก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร</p> <p>ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอยเทคโนโลยี ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร</p>	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	4. การก่อสร้างฐานราก และเข็มเจาะบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ให้หลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ เพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินจากเสาคอนกรีตที่ไปแทรกตัวอยู่ในชั้นดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน เลือกใช้การก่อสร้างฐานรากแบบเสาเข็มตอก ในการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	5. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุงภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง แต่ละตอน รวมทั้งมีการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยไม่มีการจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะเวลานาน	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง
	6. หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ก่อนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุงภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง แต่ละตอน รวมทั้งมีการบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ให้มีสภาพดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการจอดรถที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอสฟัลต์ลงสู่ดิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรสำหรับกิจกรรมการลาดยาง ไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 <p>กม.970+500</p>  <p>กม.981+100</p>
	8. การจอดพักเครื่องจักรที่ใช้ลาดยางแอสฟัลต์ตึกคอนกรีต ถ้ามีการรั่วไหลปนเปื้อนลงสู่ดิน หรือพื้นที่การเกษตรข้างเคียง ให้ต้องรีบดำเนินการกำจัดการปนเปื้อนในดินเหล่านี้ออกทันที โดยวัสดุที่ใช้ในการดูดซับ ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว และที่พักคนงาน เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่นให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมในพื้นที่ที่หน่วยงานท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการนำไปกำจัดต่อไป	⊗	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567) ไม่พบการรั่วไหลของยางแอสฟัลต์ตึกคอนกรีต บริเวณที่มีกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลต์	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

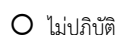
ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	9. พื้นที่และก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพัก คนงาน กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภท ถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัด น้ำเสียให้ไม่มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ดำเนินการ ซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด เกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของ คนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสีย ดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1   โครงการฯ ตอน 2 ระบบบำบัดน้ำเสีย
9. ธรณีวิทยา	1. กำหนดให้มีการออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนว เส้นทางโครงการให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิด แผ่นดินไหวให้เป็นไปตามประกาศกฎกระทรวงกำหนดการรับ น้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่ รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบ ทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบ ต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับ ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) กำหนดให้ใช้สะพานช่วงยาว เพื่อลดจำนวนตอม่อลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งต้องจัดทำโครงสร้างส่วนล่าง (Sub structure) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายและทรุดตัวของดินบริเวณริมตลิ่ง โดยออกแบบเป็น Footing on Pile หรือ Spread Footing ให้ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของดินที่ทดสอบได้ในสนาม	●	ในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และ สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ใช้รูปแบบสะพานช่วงยาวตามที่มาตรการกำหนด รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2	ไม่มี	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย แสดงไว้ในบทที่ 2
	2. การปรับเตรียมพื้นที่ก่อสร้างขยายสะพานคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องจัดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวกว้าง 0.5 เมตร ลึก 0.5 เมตร และบ่อดักตะกอนดินขนาดกว้าง x ยาว x ลึก เท่ากับ 1.0 x 1.0 x 2.5 เมตร เพื่อดักตะกอนดินที่ถูกชะพามาจากน้ำฝนไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น สำหรับตะกอนดินรวมทั้งเศษวัสดุต่างๆ กรมทางหลวงจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกชนิดที่มีถังบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบ และรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไปกำจัดต่อไป	○	ตอน 1 : กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1 ประกอบด้วย สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่อันขาทางแล้วเสร็จ และได้มีการรื้อถอนสะพานเดิมทางด้านซ้ายออก เพื่อทำการก่อสร้างสะพานใหม่ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร แต่ยังไม่มีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด ส่วนสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำคลองกระบี่ใหญ่ ในเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝนในพื้นที่ พบว่ามีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 6-301 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 8.13-334 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำถึงปานกลาง โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ จึงไม่ต้องจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว และบ่อดักตะกอนดิน ตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)		●	ตอน 2 : กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำในแนว เส้นทางโครงการตอน 2 ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลอง กระบี่น้อย (กม.979+204) จากการตรวจสอบพบว่า ดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทางแล้วเสร็จ และได้มีการ รื้อถอนสะพานเดิมทางด้านซ้ายออก เพื่อทำการก่อสร้าง สะพานใหม่ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำชิ้นส่วนจากการรื้อ ถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในซอยเทคโนโลยี และมีระยะห่างจากคลอง กระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร แต่ยังไม่มีการก่อสร้างราง ระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำคลองกระบี่น้อย ในเดือน มิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝนในพื้นที่ พบว่า มีค่า ปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 7-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 7.74- 84.4 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำถึงปาน กลาง โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง โครงการ จึงไม่ต้องจัดทำรางระบายน้ำ ชั่วคราว และบ่อดักตะกอนดิน ตามที่ มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตั้งรั้วดักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณ ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลอง เนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตร จากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดัก ตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และความยาวออกไปอีกด้าน ละ 50 เมตร	○	ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งจาก การตรวจสอบพบว่า โครงการทั้ง 2 ตอน ไม่มีการติดตั้งรั้วดัก ตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 2 แห่ง ดังกล่าว	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ใน เดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝนในพื้นที่ พบว่า มี ค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 6- 301 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 7.74-334 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำถึง ปานกลาง โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง โครงการ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วดัก ตะกอนดิน ตามที่มาตรการกำหนด	รายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ข้อ 5.2.1

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	4. โครงสร้างที่ก่อสร้างเหนือกลางลำน้ำสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องมีการติดตั้งข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้างของสะพานในแต่ละแห่ง เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้	⊗	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทาง ของสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้ายทางของสะพานทั้ง 2 แห่ง จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่าย ส่วนสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน	ไม่มี	 <p>สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่</p>  <p>สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. วางแผนงานเตรียมก่อสร้างและงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในช่วงฤดูแล้ง โดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ	●	เนื่องจากไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำในช่วงฤดูฝนได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน จึงได้ดำเนินการบดอัดดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานให้แน่น ตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งหยุดกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ในขณะที่มีฝนตกหนัก ส่วนสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	2. การตัดไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) หากพบว่าไม้เศษต้นไม้ตกลงในแหล่งน้ำ ทั้ง 3 แห่ง ช่างต้น ให้ดำเนินการนำออกโดยทันที	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการตัดไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ขยายสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง แล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบเศษต้นไม้ในลำน้ำทั้ง 3 แห่ง	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	3. การรื้อขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในบางส่วนให้พิจารณาวิธีรื้อถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อลำเลียงออกนอกพื้นที่ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน ซึ่งจะทำให้เศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น และถ้าพบว่ามีเศษวัสดุตกลงในแหล่งน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกเมื่อรื้อถอนแล้วเสร็จโดยทันที	○	<p>ตอน 1 : จากการตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ด้านขวาแล้วเสร็จ และได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิมด้านซ้ายทาง แล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ใช้วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน และนำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร แต่ยังไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเนียง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม</p> <p>ตอน 2 : จากการตรวจสอบในปัจจุบัน พบว่า ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อยด้านขวาแล้วเสร็จ และได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิมด้านซ้ายทาง แล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ใช้วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน และนำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อยประมาณ 850 เมตร</p>	บริเวณสะพานข้ามคลองเนียง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ได้ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม เมื่อถึงช่วงเวลาดำเนินการรื้อถอนสะพานให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ส่วนบริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และคลองกระบี่น้อยที่ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิมแล้วเสร็จ ให้เฝ้าระวังเศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	 การรื้อถอนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  การรื้อถอนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย  พื้นที่กองเศษชิ้นส่วนสะพาน

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้





ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	4. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากเพื่อขยายสะพาน ข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้อง ระมัดระวังไม่ให้ล้นออกนอกเขตทาง และปรับระดับความลาด ชันให้เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้นไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการนำดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างไป เก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจาก แหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ใน ซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ใน ซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็น ระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. เมื่องานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่ น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จในแต่ละวัน จัดให้มีการเก็บ เศษวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หรือเศษคอนกรีตจากการรื้อ ถอนโครงสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกัน การกีดขวางการไหลของน้ำเมื่อเกิดฝนตก	●	ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทางแล้วเสร็จ และ อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้ายทางสะพาน ข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้มี การเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ภายหลังดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำ ผิวดิน	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. ดำเนินการก่อสร้างบ่อดักตะกอนรูปแบบการติดตั้ง Drop Inlet ร่วมกับ R.C.Ditch Lining บริเวณคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) เพื่อทำหน้าที่ในการดักตะกอน และลดความเร็วของน้ำซึ่งช่วยลดการกัดเซาะ ก่อนที่น้ำจะปล่อยลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำที่ระบายจากถนนระบายลงสู่พื้นที่ชุ่มน้ำโดยตรง	○	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทาง ของสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้ายทางของสะพานทั้ง 2 แห่งดังกล่าว จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ไม่มีการก่อสร้างบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำบริเวณคลองกระบี่ใหญ่ และคลองกระบี่น้อยตามที่มาตรการกำหนด ส่วนสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำคลองกระบี่ใหญ่ และคลองกระบี่น้อย ในเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝนในพื้นที่ พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 6-301 มก./ล. และ 7-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 8.13-334 เอ็นทียู และระหว่าง 7.74-84.4 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำถึงปานกลาง โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จึงไม่ต้องจัดทำบ่อดักตะกอนดิน และวางระบายน้ำชั่วคราว บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 3 แห่งตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินบางส่วน โดยมีรายละเอียดตามที่เสนอไว้ในข้อ 10 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	-



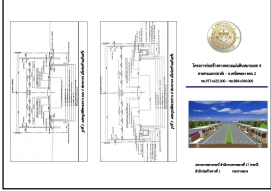
\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างขยายสะพานข้าม คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่าย น้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดแยกชิ้นส่วนบริเวณที่ทำการ ก่อสร้างขยายสะพานทั้ง 3 แห่งข้างต้น โดยต้องดำเนินการ บริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมัน เครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	●	ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทาง ของสะพาน ข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลอง กระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการ ก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้ายทางของสะพานทั้ง 2 แห่ง ดังกล่าว ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่ สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ไว้ที่โรง ซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการ รวบรวมน้ำมันเครื่องใช้แล้ว เพื่อนำกลับมาใช้ในการหล่อ เครื่องมือ และทาแบบ สำหรับตำแหน่งของบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้  ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ใน ซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็น ระยะทางประมาณ 1,600 เมตร  ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ใน ซอยเทคโนโลยี-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็น ระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 1   บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	3. กำหนดให้ที่ตั้งสำนักงานโครงการชั่วคราว และที่พักคนงาน ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้ง จัดให้สร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน ก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภท ถังเกรอะ-ถังกรองใโรอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตาม มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ และ บ้านพักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เป็นระยะทาง มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : มีสำนักงานโครงการตั้งอยู่ที่ กม.972+500 ซึ่งอยู่ ห่างจากคลองกระบี่ใหญ่เป็นระยะทางประมาณ 760 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ (กม. 974+649) ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียง โดย แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่าง จากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทาง ประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : มีสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1
12. อากาศและ บรรยากาศ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนใน พื้นที่โครงการรับทราบ ตั้งแต่ในช่วงก่อนการเตรียมการ ก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ โดยให้ ดำเนินการปฏิบัติตามแผนประชาสัมพันธ์โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ชุมชนทราบตั้งแต่ก่อนการ ก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละ ตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ ตามที่กำหนดไว้ในแผน ประชาสัมพันธ์โครงการ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	2. ดำเนินการติดตั้งรั้วทึบสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบ เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ ตามแนวพื้นที่ก่อสร้างต้องติดตั้งสัญญาณไฟทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างและให้รถหรือเคลื่อนย้ายออกทันทีหากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้ง Metal Sheet ทดแทนรั้วผ้าใบเพื่อป้องกันฝุ่นละออง และเสียง ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) สะพานข้ามคลองกระป็น้อย (กม.979+200 ถึง กม.979+300) และสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) ส่วนแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการช่วงอื่นๆ มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบเป็นระยะ แต่ไม่มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 23-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณวัดควนสวาย โรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.091-0.124 มก./ลบ.ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.034-0.050 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบ ตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระป็น้อย  สะพานข้ามแยกสนามบิน การติดตั้ง Metal Sheet
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวหน้าดินยังคงมีฝุ่นละออง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 รถฉีดพรมน้ำ



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	2. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น และกระบะบรรทุกท้ายรถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีการปิดคลุมท้ายกระบะบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.
	3. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	○	โครงการทั้ง 2 ตอนไม่มีการล้างล้อรถก่อนออกพื้นที่ แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาดยานพาหนะหลังเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และพื้นที่สัญจรเป็นพื้นที่เดียวกัน จึงถือว่าไม่มีการนำยานพาหนะออกนอกพื้นที่โครงการ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 23-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณวัดควนสวาย โรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.091-0.124 มก./ลบ.ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.034-0.050 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด แสดงให้เห็นว่าการล้างทำความสะอาดยานพาหนะหลังเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวันช่วยลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียง เขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มี ปริมาณจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการจราจรติดขัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการล้างผิวถนนในช่วงเช้าของแต่ละวัน	ไม่มี	 รถฉีดล้างถนน
	5. กรมทางหลวงต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพ ดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากฝุ่น ละอองที่เพิ่มขึ้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวง หมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งได้กวดขันพนักงานขับรถของ โครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำกับ ดูแลไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน พิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	6. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดี เหมาะสมในการใช้งานและเพื่อลดการระบายสารมลพิษทาง อากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซม เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่าง สม่ำเสมอ	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียง แบบตั้งตรงวัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อ ผลกระทบ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกินค่า มาตรฐานในระยะก่อสร้าง จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ชุมชนรักษ์ ห้วยน้ำแดง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่ง ซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้าน ท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก โรงเรียนบ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลอง เนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านไสโปะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงาน ก่อสร้างแนวเส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้เรือหรือเคลื่อนย้าย ทันทีหากการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้ง พื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกัน ฝุ่นละออง และเสียง ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทาง แยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) ครอบคลุม บริเวณชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) และวัดควนสบาย ส่วนสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) ไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ ใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ชุมชน และสถานประกอบการตลอดแนว เส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจาก จะทำให้เกิดขบวนการสัญจรเข้า-ออกของ ชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ และ จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอด แนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 23- 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณ วัดควนสบาย โรงเรียนบ้านน่านอก และ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่น ละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.091-0.124 มก./ลบ.ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาด เล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.034- 0.050 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็น ต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก จ

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ




ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	2. ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างจำนวน 17 แห่ง ที่มีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเกินมาตรฐานกำหนด ได้แก่ ชุมชนรักษ์ ห้วยน้ำแดง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านนากอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านนากอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านนากอก โรงเรียนบ้านนากอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านไผ่โง้งใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของชุมชนเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้วเสร็จ ซึ่งผลการสำรวจความคิดเห็น พบว่า พื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งไม่ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรเข้า-ออกพื้นที่ชุมชน	ไม่มี	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแสดงไว้ในภาคผนวก จ
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างให้กรมทางหลวงแจ้งให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่นผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มต้นหลังเวลา 08.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดัง จะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนต่างๆ และมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างต่อเนื่อง	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	4. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
	5. พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้าง แบบใช้ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อ ในพื้นที่เพื่อลดระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลด ระยะเวลาการก่อสร้างลง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้เลือกใช้เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อย รวมทั้ง เลือกใช้พิจารณาใช้ส่วนประกอบที่หล่อสำเร็จมาจากโรงงาน แทนการหล่อในพื้นที่ก่อสร้าง ตามที่มาตรการกำหนด จาก การตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า อยู่ ระหว่างการปรับพื้นที่เพื่อขยายช่องจราจร การก่อสร้าง ตอม่อและฐานรากสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และสะพาน ข้ามคลองกระบี่น้อย รวมทั้งการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้าง ตอม่อสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า และสะพานข้ามทางแยก สนามบิน ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกันหลาย เครื่อง	ไม่มี	  วัสดุที่หล่อเสร็จมาจากโรงงาน
	6. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพ ดีและจัดหา/ติดตั้งหรือปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพ ใหม่เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้งาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ รวมทั้งพิจารณา เลือกใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้ งาน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :





● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	7. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงาน ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่ง ดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานบริเวณสำนักงาน โครงการชั่วคราวและที่พักคนงานเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวง กระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการฯ ตอน 1
	8. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวน จากการก่อสร้างให้ดำเนินการหาสาเหตุ แก้ไข และแจ้ง ประชาชนให้รับทราบถึงแนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข	⊗	การดำเนินการโครงการในปัจจุบันยังไม่มีข้อร้องเรียนเรื่อง เสียงดังรบกวน จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
14. ความสั่นสะเทือน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่าง 0-100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการและให้ทางพื้นที่อ่อนไหว เก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ใน กรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ดำเนินการถ่ายรูปอาคาร และสิ่งปลูก สร้างต่างๆ ที่อยู่ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทางแล้วเสร็จ ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณา แก้ไข ในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	ไม่มี	ผลการตรวจสอบ สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง แสดงไว้ในภาคผนวก รฐ
	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะ ผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่ เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวน กิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่ โดยรอบพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างให้อยู่ ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่เกิน 40 กม./ชม.	ไม่มี	  <p>ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.</p>
	4. กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณสะพานข้ามแยกตลาดเก่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างเชิงลาดสะพาน ส่วนสะพานข้ามแยกสนามบินอยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน ซึ่งจากการตรวจสอบยังไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	ไม่มี	 <p>พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกตลาดเก่า</p>  <p>พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกสนามบิน</p>



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	5. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงาน ของโครงการให้หยุดดำเนินการทันที และต้องจัดวิศวกร ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกัน แก้ไขที่มี ประสิทธิภาพ	⊗	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมายังไม่พบความเสียหายต่อ อาคารที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
15. ระบบนิเวศ ทางบก	1. กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง ให้อยู่ในพื้นที่เขตทางเท่านั้น โดยห้ามล่วงล้ำออกนอกพื้นที่ เขตทางโดยเด็ดขาดเพื่อป้องกันผลกระทบจากการรบกวน พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ระบบนิเวศธรรมชาติที่อยู่ นอกเขตทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างชัดเจน และดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายใน ขอบเขตที่กำหนดเท่านั้น รวมทั้งมีการกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะ เท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้าง ภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น	ไม่มี	 <p>การกองวัสดุก่อสร้าง</p>  <p>การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง</p>


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	2. การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน (cut & fill) ดินที่ขุดออกมา จากงานก่อสร้างฐานรากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเขตทาง ต้องนำดินทั้งหมดที่ขุดออกมามีในพื้นที่เขตทางและอัดหน้า ดินให้แน่น เพื่อลดผลกระทบการสูญเสียดินบริเวณพื้นที่ชั้น คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการขุดเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก ของทางยกระดับบริเวณสะพานข้ามแยกตลาดเก่า และ สะพานข้ามแยกสนามบิน และนำดินที่ขุดออกมาปรับถมและ บดอัดหน้าดินในพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	 แยกตลาดเก่า  แยกสนามบิน
	3. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมถึงกำหนดให้ตำแหน่งบ้านพักคนงาน ก่อสร้างอยู่นอกพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดให้มีการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น และจัดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง สำนักงานควบคุมโครงการ และโรงซ่อมบำรุง ของ โครงการทั้ง 2 ตอน จากการตรวจสอบพบว่าตั้งอยู่นอกพื้นที่ ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	4. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้าย ต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างตอม่อ สะพาน และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินการก่อนถึง ฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำ	●	จากการตรวจสอบประกาศ “ฤดูน้ำแดง 2566” ของกรม ประมง ซึ่งกำหนดมาตรการบริหารจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำ จัดในฤดูปลาน้ำจืดมีไข่ โดยกำหนดช่วงฤดูกาลผสมพันธุ์ วางไข่ของสัตว์น้ำในพื้นที่จังหวัดกระบี่ให้อยู่ระหว่างวันที่ 16 พฤษภาคม-15 สิงหาคม พ.ศ.2566 จากการตรวจสอบในเดือน มีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานด้านขวาทางของสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้ว เสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้าย ทางของสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 2 แห่ง ซึ่งอยู่นอกการประกาศ “ฤดูน้ำแดง 2566” ของกรมประมง	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อและ ฐานรากสะพานข้ามคลอง เป็นกิจกรรมที่ ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการต่อเนื่อง ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรเร่ง ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว รวมทั้ง หยุดกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลาที่มี น้ำขึ้นสูงสุด และช่วงน้ำลงต่ำสุด	 ประกาศฤดูน้ำแดง 2566
	5. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิด เสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาต่อเนื่อง นานๆ ซึ่งเป็นการรบกวนการดำเนินชีวิตของสัตว์บก และสัตว์ น้ำที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำใกล้กับพื้นที่ ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรม การก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.) เท่านั้น	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	6. กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ ต้องควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอนดิน การชะล้างพังทลาย และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล หรือกีดขวางการไหลของน้ำ และให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นแหล่งหากิน หลบภัย วางไข่ ผสมพันธุ์อนุบาลตัวอ่อน และใช้ประโยชน์ของสัตว์บก และสัตว์น้ำ	●	ตอน 1 : ดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทางแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านซ้ายทาง สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ ตอน 2 : ดำเนินการก่อสร้างสะพานด้านขวาทางแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างสะพานด้านขวาทาง สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ซึ่งโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุง เครื่องจักรและอุปกรณ์ไว้ภายในโรงซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการซ่อมบำรุง เครื่องจักรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน รวมทั้งไม่พบการกีดขวางการไหลของน้ำในลำน้ำทั้ง 2 แห่ง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	7. ในระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างหากพบสัตว์บก และสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรงให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์บก หรือสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	8. ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างของโครงการอย่างเข้มงวด เช่น งานขุด งานถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างสะพาน การกองวัสดุและอุปกรณ์ และการวางระบบระบายน้ำบริเวณใกล้กับพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและจะต้องมีการติดตั้ง Sheet Pile ป้องกันการพังทลายของดินและการชะล้างของตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ บริเวณคลองกระบี่น้อย คลองกระบี่ใหญ่ และคลองเนียง รวมถึงห้ามมีการระบายน้ำเสียสารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล และของเสียอื่นๆ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ อย่างเด็ดขาด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมไม่ให้ระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมัน และของเสียอื่นๆ ลงสู่แหล่งน้ำ แต่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ในช่วงฤดูฝนได้ สำหรับการป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ พบว่าโครงการทั้ง 2 ตอน มีการดำเนินการดังนี้ ตอน 1 : ใช้วิธีการถมลำน้ำ และวางท่อระบายน้ำ เพื่อให้ น้ำไหลผ่านพื้นที่ก่อสร้าง โดยบริเวณก่อสร้างข้ามคลองกระบี่ใหญ่ ใช้ท่อระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.0 x 1.0 เมตร ส่วนบริเวณสะพานข้ามคลองเนียง ใช้ท่อลอดกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.8 เมตร ตอน 2 : มีการก่อสร้างคันดินชั่วคราว และติดตั้ง Sheet Pile โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย จากการตรวจสอบไม่พบการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง	เนื่องจากโครงการทั้ง 2 ตอน ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนได้ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงที่มีฝนตกหนัก รวมทั้งจัดให้มีการป้องกันการพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำในเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝนในพื้นที่พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอยระหว่าง 6-301 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 7.74-334 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำถึงปานกลาง โดยเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ (รายละเอียดผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำแสดงดังข้อ 5.2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน)	 คลองกระบี่ใหญ่  คลองเนียง  คลองกระบี่น้อย สภาพแหล่งน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง
	9. ปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2552 ซึ่งเห็นชอบในการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2558 เกี่ยวกับการนำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. ระบบนิเวศ ทางน้ำ	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะเตรียมการ ก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการ ป้องกันผลกระทบด้านระบบนิเวศทางน้ำ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินบางส่วน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน อย่างเคร่งครัด	-
17. พืชในระบบนิเวศ	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่หรือ หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟัน ต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากแนวเส้นทาง โครงการ	○	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 14 ชนิด รวม 268 ต้น ได้แก่ ตะแบกนา อินทนิลน้ำ พะยอม มะม่วงเบา มะฮอกกานี ประดู่บ้าน เสลา ราชพฤกษ์ สกุณี กระถินเทพา สุพรรณิการ์ ตีนเป็ด ตะแบกเปลือกบาง และ จามจุรี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป โครงการทั้ง 2 ตอน จึงไม่ได้มีการประสานงานกับหน่วยงาน ป่าไม้ในพื้นที่ หรือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการ ตัดฟันต้นไม้ในเขตทางตามที่มาตรการกำหนด	เนื่องจากเป็นต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ เขตทางซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทาง หลวง รวมทั้งไม่จัดอยู่ในบัญชีไม้หวงห้าม ประเภท ข จึงสามารถดำเนินการตัดฟัน ต้นไม้ได้โดยไม่ต้องขออนุญาตทำไม้	-
	2. จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนว เส้นทางของโครงการ เพื่อป้องกันการตัดต้นไม้นอกขอบเขตที่ กำหนด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ ที่จะตัด ฟันออกจากพื้นที่เขตทาง รวมทั้งดำเนินการตัดฟันไม้ เฉพาะ ต้นไม้ที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ และ ชักลากออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ และตัดฟันไม้ รวมทั้งชักลากออกจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	4. การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์ การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายและการชะล้างหน้าดินโดยพิจารณาอย่างรอบคอบ	●	มีการตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน และการถมดิน เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้างเท่านั้น ส่วนการพิจารณาเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานโครงการ โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เลือกเข้าพื้นที่เอกชน ซึ่งไม่ต้องมีการตัดต้นไม้	ไม่มี	 <p>การเปิดหน้าดิน</p>  <p>การปรับพื้นที่</p>
	5. ให้ทำการขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศออกจากบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตหายาก	●	ตอน 1 : มีการขุดล้อมต้นตะแบกที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม ออกไปปลูกไว้ในบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ	ไม่มี	 <p>การขุดล้อมต้นตะแบก</p>
		⊗	ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	6. นำต้นไม้ที่ทำการขุดล้อมออกในระยะก่อสร้างของโครงการ กลับมาปลูกทดแทนในเขตทางเดิม เพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ พื้นพื ระบบนิเวศ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่โครงการ และเป็น ถิ่นอาศัยและหากินให้กับสัตว์ป่า	○	ตอน 1 : ต้นไม้ที่ขุดล้อม ได้นำมาปลูกไว้ในสำนักงาน ควบคุมโครงการ	เนื่องจากปลูกต้นไม้ที่ขุดล้อมมาประชิด เขตทาง จึงเป็นการตกแต่งภูมิทัศน์ พื้นพื ระบบนิเวศ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่ โครงการ และเป็นถิ่นอาศัยและหากิน ให้กับสัตว์ป่าได้	
		⊖	ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ออกจากเขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทาง เดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถ พบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่ จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	-
	7. กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ลุ่ม น้ำชั้นที่ 4 ให้ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ ชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	●	แนวเส้นทางโครงการช่วงที่พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.972+000 ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1 และแนวเส้นทางช่วง ระหว่าง กม.981+000 ถึง กม.982+000 ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 2 จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินใน พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	8. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการบำรุงรักษาเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในงานก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อเสนอแนะการใช้งานของเครื่องมือแต่ละชนิด	ไม่มี	  <p>เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง</p>
	9. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า รวมถึงไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการกำหนดพื้นที่ในการรวบรวมสารเคมี น้ำมัน และขยะต่างๆ และควบคุมให้คนงานก่อสร้างนำมารวบรวมไว้ในบริเวณที่กำหนดเท่านั้น รวมทั้ง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ใช้สารเคมีกำจัดพืช และไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 <p>สถานที่เก็บถังน้ำมัน</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	10. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง บุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากทั้งพืชและสัตว์ ลักลอบตัดไม้ เกือบหาของป่า ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าที่มีอยู่บริเวณ พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกข้อบังคับ ห้ามมิให้คนงาน ก่อสร้างลักลอบตัดต้นไม้ เกือบของป่า ล่า หรือทำอันตรายต่อ สัตว์ป่า ในแนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียงโดยเด็ดขาด	ไม่มี	 ป้ายเตือนข้อบังคับห้ามล่าสัตว์ป่า และลักลอบตัดต้นไม้ เกือบของป่า
18. สัตว์ในระบบนิเวศ	1. การตัดพืชน้ำมันและการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ทำการ แบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วงๆ และทยอยตัดพืชน้ำมันหรือปรับพื้นที่ จนครบบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถรับรู้ และหลบหลีกออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเข้าไปยัง พื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการตัดพืชน้ำมัน และปรับพื้นที่ ในเขตทาง เป็นช่วงๆ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 การเปิดหน้าดินและปรับถมพื้นที่
	2. ในระหว่างการตัดพืชน้ำมันและการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรังไข่ ตัวอ่อน สัตว์ป่าที่เคลื่อนที่ช้า หรือสัตว์ป่าที่ไม่ สามารถหลบหลีกช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ ต้อง ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ เพื่ออพยพโยกย้ายสัตว์ ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567) ยังไม่พบรังไข่ ตัวอ่อน หรือ สัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	3. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิด หน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อน เพื่อป้องกัน อันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่ช้า	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการตรวจสอบพื้นที่ ก่อนดำเนิน กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การเปิดหน้าดิน และการถมดิน จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567) ไม่พบสัตว์ชนิดใดที่ได้รับ อันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	4. หลีกเลี่ยงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง ในพื้นที่ที่มีพืชพรรณปกคลุมหนาแน่น และต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน สารเคมี น้ำมัน และขยะลงสู่แหล่งน้ำซึ่งเป็นพื้นที่อาศัยและแหล่งหากินของสัตว์ป่า และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เข้าพื้นที่เอกชน เพื่อก่อสร้างเป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง และโรงซ่อมบำรุง รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้นักงานก่อสร้างลักลอบล่าสัตว์ รวมทั้งไม่ทิ้งขยะ สารเคมี หรือน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ มีรายละเอียดตำแหน่งที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน ดังนี้  ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร  ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอยเทคโนโลยี-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน มีการบำรุงรักษาเครื่องจักรกล และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อเสนอแนะในคู่มือการใช้งาน	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	6. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า ค้าขายสัตว์ป่า หรือกระทำการอันใดอันเป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (Endangered : EN) สัตว์ที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable : VU) และสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened : NT) รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่มีถิ่นอาศัยและหากินบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ หากฝ่าฝืนกฎข้อบังคับจะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมทั้งไม่ให้ค้าขายสัตว์ป่า จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้าง หรือบ้านพักคนงาน และบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด	ไม่มี	 ป้ายเตือนข้อบังคับห้ามล่าสัตว์ป่า และ ลักลอบตัดต้นไม้ เก็บของป่า
	7. ให้ดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนถึงฤดูกาลอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เริ่มดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดดิน และการถมดิน ตั้งแต่ในช่วงนอกฤดูกาลอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	ไม่มี	-
	8. ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-เดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงการอพยพของนกให้เพิ่มความเข้มงวดในการกำกับ ดูแล และควบคุมการปฏิบัติงานของแรงงานและเจ้าหน้าที่ในการระมัดระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับนกอพยพเป็นพิเศษ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ทำอันตราย ต่อนก หรือสัตว์ ที่พบในพื้นที่ก่อสร้าง หรือบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2566) ซึ่งอยู่ในช่วงฤดูกาลนกอพยพ ไม่พบนกอพยพที่ได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	9. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาต่อเนื่องนานๆ ในช่วงฤดูกาลอพยพของนก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	10. ในช่วงที่มีการอพยพของนกกำหนดให้ลดกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ และควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล และให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	●	การติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน-ธันวาคม พ.ศ.2566) ซึ่งอยู่ในช่วงฤดูกาลนกอพยพ ไม่พบสารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ รั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อนกอพยพ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องลดกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	-
	11. ในระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างหากพบนกอพยพได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือและแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีที่ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567) ยังไม่พบนกอพยพ ได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	12. ในระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง หากพบสัตว์บกและสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือ หน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีที่ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567) ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
19. สิ่งมีชีวิตหายาก	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศและสัตว์ในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด รายละเอียดดังข้อ 17. พืชในระบบนิเวศ และข้อ 18. สัตว์ในระบบนิเวศ	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง	1. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิ ให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถ และพื้นที่วาง เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ภายในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง รวมทั้งกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถ หรือวาง เครื่องจักรอุปกรณ์ ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่ จำเป็น ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 การจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว ในพื้นที่ก่อสร้าง
	2. กรมทางหลวงต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงและ หน่วยที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการจราจรในช่วงเวลาก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับแขวงทางหลวง กระบี่ สถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ องค์การบริหารส่วน ตำบล สถานีราชการ และสถานศึกษา ที่ตั้งอยู่ตลอดแนว เส้นทางโครงการ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรระหว่างการ ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวก ด้านการจราจร
	3. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการ ก่อสร้างในแนวเส้นทาง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดง รายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบ การก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด โครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทาง อื่นได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมี รายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อ ประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ	ไม่มี	 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	4. ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องทางจราจร	ไม่มี	 <p>ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ใช้เส้นทางเลี่ยง</p>  <p>ผังแสดงการเบี่ยงช่องทางจราจร</p>
	5. กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมานำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเปิดจุดก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้มีการนำมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบมากำหนดเป็นเงื่อนไขประกอบในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการประชุมทบทวนมาตรการที่ต้องปฏิบัติเมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2566 ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 (รายงานการประชุมหรือแสดงไว้ในภาคผนวก ข)	ไม่มี	 <p>การประชุมทบทวนมาตรการที่ต้องปฏิบัติ</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลบริษัทรับเหมาก่อสร้างให้ จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับความเดือดร้อนจาก โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวด ทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ ตอน 2
	7. จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่ผู้ ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวด ทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้า สำนักงานโครงการ ตอน 1

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	8. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนามและประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลไว้ในบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อทำการปฐมพยาบาลให้แก่คนงานที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย รวมทั้งมีการประสานงานกับสถานพยาบาลในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือคลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉิน	ไม่มี	 ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 1  ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 2
	9. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่ - ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังนี้ - โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการวางแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบทางเบี่ยง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ แสดงการเบี่ยงช่องจราจร
	- ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น	●	- มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นระยะๆ ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของ โครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้บุคลากรของโครงการ ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	- หากพบว่าเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว ให้จัดหา เจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน	●	- มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยอำนวยความสะดวก ในบริเวณที่พบปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว เช่น บริเวณทางเข้า-ออกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร
	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งใน ช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อ หลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการ ขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนว เส้นทาง ทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการ ขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่ง สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้ หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	⊗	ตอน 1 : ยังไม่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ เนื่องจาก ยังอยู่ระหว่างการเชิงลาดสะพานและโครงสร้างสะพานข้าม แยกตลอดเก่า	ไม่มี	-
		●	ตอน 2 : มีการขนส่งชิ้นส่วนของสะพานข้ามแยกสนามบิน ซึ่งเป็นวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ช่วงเวลา 23.00-05.00 น. พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก	ไม่มี	 สะพานข้ามแยกสนามบิน
	- การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยง เส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทาง ที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง ผู้รับเหมาแจ้งและอนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ	●	- การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างใน ปัจจุบัน เป็นการขนส่งในระยะทางสั้นๆ จากบริเวณบ้านพัก คนงานมายังพื้นที่ก่อสร้าง เท่านั้น ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ ดำเนินการขนส่งนอกช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-





\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของ โครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับชี่ ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้ง ต่อตัวผู้ขับขี่เอง และผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่ อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	●	- มีการอบรมพนักงานขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ให้ปฏิบัติ ตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับชี่ยานพาหนะด้วยความ ระมัดระวัง	ไม่มี	-
	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ทุกคัน เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุ ก่อสร้างที่อาจ ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรและป้องกันฝุ่น ละอองฟุ้งกระจาย	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ขนส่งดิน และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอก และภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถบรรทุกขนส่งดิน
	- ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามี สภาพดีเพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	●	- มีการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถขนส่งที่ใช้ใน โครงการตามระยะเวลาที่กำหนด จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุบนถนน เนื่องจากรถขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	- ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกของโครงการ ในช่วงที่วิ่งผ่านพื้นที่ชุมชนโดยควบคุมความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัย	●	- มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้วิ่งด้วย ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้าง โครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อม กับทางหลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้งหรือกำแพง คอนกรีตชั่วคราวเป็นแนวตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตรโดยประมาณ ถ้าหากการก่อสร้างรบกวนผิวจราจรให้ บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดหาคนมาให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางเพื่อ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	- มีการใช้ Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อ กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนวเส้นทางที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ทางแยกตลาดเก่า  ทางแยกเหนือคลอง
	- ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟ จราจรชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขต ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อน ถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณ ทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลา กลางวันและกลางคืน	ไม่มี	
	- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณ ชุมชนให้เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลา กลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 การติดตั้งป้ายเตือน และ ไฟฟ้าส่องสว่าง



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้ง ให้จัดวางให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางใน บริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ	●	- มีการเปิดหน้าดิน และกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุ เท่าที่จำเป็นภายในขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
	- การติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรงสำหรับทางแยก ต่างระดับ ซึ่งจะต้องมีการก่อสร้างข้าม/บน เส้นทางคมนาคม เดิม จะต้องมีการขุดลอกเพื่อป้องกันการรบกวนของวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้าง	⊗	ตอน 1 : จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในเดือน มีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณสะพานข้ามแยกตลาดเก่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างเชิงลาดสะพานและโครงสร้างสะพาน ซึ่งยังไม่ถึงขั้นดำเนินการติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรง	ไม่มี	 พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกตลาดเก่า
		○	ตอน 2 : จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในเดือน มีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณสะพานข้ามแยกสนามบิน อยู่ระหว่างติดตั้งคานคอนกรีตและชิ้นส่วนสะพาน แต่ไม่มี การติดตั้งตาข่ายรองรับเพื่อป้องกันการรบกวนของวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างเร่งดำเนินการติดตั้งตา ข่ายเพื่อป้องกันการรบกวนของวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้าง	 พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกสนามบิน

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบพบว่า จุดจอดพักเครื่องจักร และบริเวณวางกองวัสดุก่อสร้างไม่กีดขวางการจราจรเข้า-ออกของชุมชน	ไม่มี	 จุดจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว
	- กรณีเก็บวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง	●	- มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น จากการตรวจสอบ ไม่พบกองวัสดุกีดขวางการจราจร	ไม่มี	 การวางกองวัสดุในพื้นที่ก่อสร้าง
	- ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม	⊗	- ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการคืนผิวจราจร	ไม่มี	-
	- กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการและแหล่งท่องเที่ยวต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รับกวนต่อกิจกรรมของสถานประกอบการให้น้อยที่สุด	●	- มีการวางแผนการก่อสร้างบริเวณที่ตัดผ่านทางเข้า-ออกของสถานประกอบการต่างๆ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	10. เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและ ตอม่อ รวมถึงใช้เป็นพื้นที่สำหรับตั้งเข็มเจาะและวางเสาเข็ม จึงกำหนดให้ทำการปรับปรุงถนนบริเวณที่ทำการก่อสร้างให้มี จำนวนช่องจราจรเท่ากับจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน ทำการ ปรับลดขนาดของความกว้างช่องจราจรบนถนน โดยกรมทาง หลวงต้องทำการตีเส้นแบ่งช่องจราจรชั่วคราวบนถนน ซึ่งจะ ส่งผลให้จำนวนช่องจราจรของถนนยังคงมีจำนวนช่องจราจร คงเดิม (แต่ขนาดช่องเล็กลง) โดยภายหลังจากการก่อสร้างใน ส่วนการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะต้อง ดำเนินการปรับปรุงและ overlay ถนน และทำการตีเส้นช่อง จราจรอีกครั้งให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร เท่าเดิม ก่อนการก่อสร้าง	⊗	ตอน 1 : บริเวณสะพานข้ามแยกตลาดเก่า อยู่ระหว่างการ ก่อสร้างเชิงลาดสะพานและโครงสร้างสะพาน ซึ่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ข้ามทางแยกตลาดเก่า โดยยังคงให้มีจำนวนช่องจราจรเท่า เดิม	ไม่มี	 แยกตลาดเก่า
		●	ตอน 2 : บริเวณสะพานข้ามแยกสนามบินอยู่ระหว่าง ติดตั้งคานคอนกรีตและชิ้นส่วนสะพาน จากการตรวจสอบ พบว่า มีการปิดช่องจราจรบริเวณแยกสนามบิน และจัด ทำทางเบี่ยงทิศทางไปเมืองกระบี่ 1 ช่องจราจร และทางเบี่ยง ทิศทางไปอำเภอเหนือคลอง 2 ช่องจราจร และให้รถที่ออก จากท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทาง หลวงหมายเลข 4 ได้เพียงทิศทางเดียวเท่านั้น	ไม่มี	 แยกสนามบิน
	11. ความเสียหายของผิวจราจร - ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ใน เกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุด เสียหาย - จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและเพื่อ ป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหายในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหาย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้ อยู่ในสภาพดีเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและ อุบัติเหตุ	●	- มีการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง โครงการ ไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
		●	- มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้วิ่งด้วย ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้าง โครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. การควบคุม น้ำท่วม และ การระบายน้ำ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิมของ โครงการที่ได้ออกแบบไว้ ทั้ง 19 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม จำนวน 15 แห่ง และท่อเหลี่ยมจำนวน 4 แห่ง	●	มีการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิม จำนวน 21 แห่ง ซึ่ง ประกอบด้วย ท่อลอดกลม จำนวน 14 แห่ง และท่อลอด เหลี่ยม จำนวน 7 แห่ง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	2. บริเวณ กม.980+778.802 ที่ต้องดำเนินการเปิดผิวถนนใน บางส่วนเพื่อรื้อและวางท่อระบายน้ำใหม่ เนื่องจากปลายท่อ ฝั่งขวาทางนั้นจมอยู่ใต้ดิน กำหนดให้ดำเนินการเฉพาะในช่วง ฤดูแล้ง เพื่อป้องกันปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ รวมทั้ง กำหนดให้กรมทางหลวงต้องจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำมาสำรอง ไว้ในกรณีที่ฉุกเฉินซึ่งมีฝนตกนอกฤดูกาลและทำให้น้ำท่วมใน บริเวณดังกล่าวได้	⊖ ●	บริเวณที่กำหนดไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 ดำเนินการก่อสร้างท่อระบายน้ำ บริเวณ กม.980+778.802 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 รวมทั้งไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าว ในช่วงระยะที่ผ่านมา	ไม่มี  ไม่มี	-   กม.980+778.802
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการ ก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการ ป้องกันผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินบางส่วน รายละเอียดดังข้อ 10. อุทก วิทยาน้ำผิวดิน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน อย่างเคร่งครัด	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. การควบคุม น้ำท่วม และ การระบายน้ำ (ต่อ)	2. กำหนดให้กรมทางหลวงต้องหยุดทำการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อหยุดทำการก่อสร้างต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง เพื่อป้องกันการรื้อย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราว เดียว ซึ่งจะช่วยให้คงประสิทธิภาพของการระบายน้ำเดิมใน พื้นที่ได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการหยุดเปิดผิวถนนเดิม เพื่อก่อสร้าง ปรับปรุงอาคารระบายน้ำเดิม โดยไม่ได้ดำเนินการรื้อย้ายท่อ ระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว	ไม่มี	 กม.978+496  กม.983+533
	3. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อทำการ ก่อสร้างต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง ต้องปรับระดับ ความลาดชันของการเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้เหมาะสม เพื่อได้ ไม่พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีการวัสดุ ก่อสร้างพังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการ นำออกโดยทันที	⊗	ไม่มีการวางกองดิน หิน และทราย ในบริเวณใกล้เคียงกับ พื้นที่ก่อสร้างปรับปรุง อาคารระบายน้ำเดิม	ไม่มี	-
	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง ที่ได้ดำเนินการต่อความยาวท่อแล้วเสร็จ ให้ไม่มีการกอง ดิน หิน หรือเศษวัสดุต่างๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทาง หลวงเพื่อเปิดใช้งานซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการ ตรวจสอบอาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงท่อ ระบายน้ำ ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการส่งมอบให้แก่กรม ทางหลวงกระบี่	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. การสั่นไหว	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางทางการของประชาชน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	-
	2. จัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกของจราจรระหว่างก่อสร้างในช่วงที่ติดขัด เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางทางการของประชาชน	●	มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยอำนวยความสะดวกในบริเวณที่พบปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว เช่น บริเวณทางเข้า-ออกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกด้านการจราจร
	3. ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการให้ประชาชนใกล้เคียงทราบเพื่อให้ประชาชนระมัดระวังในการสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง หรือหลีกเลี่ยงทางจราจรทางอื่น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดงานก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้มีการหลีกเลี่ยงเส้นทาง ในบริเวณต่างๆ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง
	4. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด รายละเอียดข้อ 20 การคมนาคมขนส่ง	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. การใช้ที่ดิน	1. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ให้ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะพื้นที่โครงการเท่านั้นเพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบของประชาชนให้น้อยที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวาง Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน รวมทั้งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	 กม.976+400  กม.979+350
	2. ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับกองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบให้น้อยที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 การวางกองวัสดุก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	3. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่นที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้มีกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	-
24. เศรษฐกิจ และสังคม	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน		 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1  สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

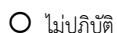


ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	1.1 จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างแต่ละตอน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ ตอน 2
	1.2 กรมทางหลวงต้องจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนพับควรมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สารสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการและผู้ใช้เส้นทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พักอาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	 แผนพับประชาสัมพันธ์
	1.3 กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่น และผู้ใช้ทางร่วมกัน ได้รับความเดือดร้อน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงให้ผู้ใชทางทราบล่วงหน้า ก่อนมีการปิดช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า 7 วัน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ทางเลี่ยง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้




ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และ สังคม (ต่อ)	<p>1.4 กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้ว ให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์ โดยมีขั้นตอนในการรับเรื่องร้องเรียน โดยศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน ประกอบด้วยหัวหน้าศูนย์ประสานงาน เจ้าหน้าที่/ผู้ประสานงานรับเรื่องร้องทุกข์ เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูล เลขานุการและผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม จากการดำเนินงานโครงการ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ</li> <li>- รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมจากการดำเนินโครงการ</li> <li>- ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมจากการดำเนินโครงการ</li> <li>- ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญหา และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน</li> </ul>	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่สำนักงานโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและหมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ตอน 1</p>  <p>กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

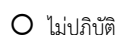
ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	- เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ ในการตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นในชุมชน และรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้กรมทางหลวง เป็นต้น				
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้พิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการพิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	○	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บางส่วน รายละเอียดดังข้อ 12. อากาศและบรรยากาศ ข้อ 13 เสียง และข้อ 14 ความสั่นสะเทือน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด	-
	3. บำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการบำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ อยู่เสมอ จากการตรวจสอบพบว่า ป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้ในบริเวณต่างๆ อยู่ในสภาพดี และสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	ไม่มี	
	4. รวบรวมข้อมูลจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รวมทั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนและแจ้งผลต่อผู้ร้องเรียน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการรวบรวมข้อมูลร้องเรียนจากช่องทางต่างๆ รวมทั้งมีการดำเนินการแก้ไขและประสานงานแจ้งผลการดำเนินการต่อผู้ร้องเรียนทราบ	ไม่มี	ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ ตอน 1



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าโดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างใกล้ชิด	ไม่มี	-
	6. กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างซึ่งต้องมีตัวแทนจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่	○	มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยบุคลากรภายในกรมทางหลวง ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง และแขวงทางหลวงกระบี่ แต่ยังไม่มีการแต่งตั้งประชาชนในพื้นที่เข้าเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษา	กรมทางหลวงมีหน่วยงานในการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในท้องถิ่นอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่จำเป็นต้องมีการแต่งตั้งผู้แทนประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษา	-
	7. กำหนดให้ส่งผู้แทนโครงการเข้าร่วมประชุมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีผู้แทนโครงการเข้าร่วมประชุมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
25. การสาธารณสุข	1. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19 ในแคมป์คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศกองคุ้มครองแรงงาน ประกาศกองควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศของจังหวัดกระบี่ เป็นต้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาด โควิด-19 ในแคมป์คนงานก่อสร้าง รวมทั้งประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	2. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้พิจารณาจ้างแรงงานคนในท้องถิ่นที่มีความรู้ ความสามารถเป็นคนงาน โดยให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก และพยายามจ้างให้ได้เป็นจำนวนมากที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการเปิดโอกาสให้แรงงานท้องถิ่นเข้ามาทำงานภายในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
	3. กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปีเพื่อป้องกันโรคติดต่อ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้างตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	ภาคผนวก ฉ



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีความ สนใจในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็น คนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/ โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบสุขภาพของแรงงานต่างถิ่น ก่อนรับเข้าทำงาน ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	5. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มี ห้องพยาบาล พร้อมเตียงพักคนไข้อย่างน้อย 1 เตียง พยาบาล อย่างน้อย 1 คน ประจำตลอดเวลาทำงาน และเวชภัณฑ์อย่าง น้อย 29 รายการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการตาม กฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ พ.ศ.2548	○	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คนงานก่อสร้างที่ ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บ ร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อไปให้บริการรักษาพยาบาลที่ โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือ คลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทาง ประมาณ 5 กิโลเมตร หรือ สถานพยาบาลตามสิทธิ ประกันสังคมของคนงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ ชุมชนเมือง ซึ่งมีสถานพยาบาลตั้งอยู่ไม่ ไกลจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มี การอบรมเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ให้มี ความรู้ ในการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บ เล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้อง จัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำห้องปฐม พยาบาลตามที่มาตรการกำหนด	 ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 1  ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 2
	6. กำหนดให้กรมทางหลวงเป็นผู้ประสานงานและสนับสนุน งบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ กับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบล โรงพยาบาลชุมชน และสำนักงานสาธารณสุข อำเภอ เป็นต้น	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ยังไม่ได้รับการประสานงานเพื่อขอรับการ สนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริม สุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	7. กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน และด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และอาชีวอนามัยบางส่วน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และอาชีวอนามัย อย่างเคร่งครัด	-
	8. ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องจากสุขอนามัยในที่ทำงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น	●	มีเจ้าหน้าที่ให้ความรู้และคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันโรค เช่น โรคที่เกิดจากการปฏิบัติงาน และโรคที่เกิดจากสุขอนามัยในที่ทำงาน เป็นต้น	ไม่มี	-
	9. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และเศษวัสดุไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็น รวมทั้งไม่กีดขวางการทำงานของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 การวางกองวัสดุก่อสร้าง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง
	10. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดน้ำดื่มไม่น้อยกว่าหนึ่งลิตรสำหรับลูกจ้างไม่เกินสี่สิบคน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งสำหรับลูกจ้างทุกๆ สิบคน เศษของสี่สิบคนถ้าเกินยี่สิบคนให้ถือเป็นสี่สิบคน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน	ไม่มี	 น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง
	11. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาลและการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ไว้ที่ห้องปฐมพยาบาลภายในสำนักงานโครงการแต่ละตอน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	12. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงาน ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่ง ดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานบริเวณสำนักงาน โครงการ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับ ประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำที่สำนักงานโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่อง รับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้ที่หน้าสำนักงานโครงการแต่ละตอน และที่บริเวณหมวดทางหลวงกระบี่	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้า สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ตอน 2
26. อาชีวอนามัย	1. จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและ มาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอน ต่างๆ การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีว-อนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการ ตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนด ไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และ ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2-1
	2. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มี สภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศ กระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและ การจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และ เสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการ บริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในที่ที่มีอันตรายจาก การตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็นตกหล่นและ พังทลายและจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน และมาตรฐานอุปกรณ์การก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศ กระทรวงแรงงาน เรื่องกำหนดมาตรฐานในการบริหารและ การจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานใน การบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีว- อนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มี อันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่นและพังทลายและจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือ รองรับวัสดุ พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2-1

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อากาศในร่ม (ต่อ)	3. จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ในการอบรมพนักงาน และคนงานก่อสร้าง ให้รู้จักวิธีการใช้งาน และวิธีดูแลรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน	ไม่มี	-
	4. 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 อย่างเพียงพอ และจัดให้มีกฎระเบียบและบทลงโทษ เมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ที่เหมาะสมตามลักษณะงานให้กับคนงานก่อสร้าง รวมถึงกำชับให้คนงานให้สวมใส่ขณะทำงาน เพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุ	ไม่มี	 คนงานก่อสร้างสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้




ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อาชีวอนามัย (ต่อ)	5. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ โดยมีพยาบาลวิชาชีพประจำอยู่ 1 คน เพื่อให้การรักษายาบาลเบื้องต้น เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่พนักงานและคนงานก่อสร้างที่เจ็บป่วย กรณีที่มีอุบัติเหตุขั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะต้องรีบดำเนินการส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด (ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที)	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คนงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อไปรับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือคลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร หรือ สถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งมีสถานพยาบาลตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ให้มีความรู้ ในการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำห้องปฐมพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด	 ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 1  ห้องปฐมพยาบาล โครงการฯ ตอน 2
	6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่างซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขวนไว้เพื่อให้ทราบว่าเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างซ่อมแซมห้ามนำไปใช้งาน	⊗	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาของโครงการแต่ละตอน ยังไม่มีเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างใดชำรุดเสียหาย	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อาชีวอนามัย (ต่อ)	7. จัดให้มีมาตรการแผนฉุกเฉินในช่วงก่อสร้าง ได้แก่ แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นต้น โดยแผนต้องประกอบด้วย แผนการป้องกัน แผนการตอบสนอง และแผนฟื้นฟู เป็นอย่างน้อย ซึ่งรวมถึงการอบรม การตรวจสอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และการตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการตามแผนฉุกเฉินอย่างน้อยทุก 6 เดือน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีมาตรการและแผนฉุกเฉินต่างๆ ได้แก่ แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง รวมทั้ง มีการตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการตามแผนเป็นระยะ	ไม่มี	 ถังดับเพลิงขนาด 15 ปอนด์ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	8. จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำประกันภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่อาจได้รับความเสียหาย/อันตรายเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
27. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
28. ความปลอดภัยในสังคม	<u>มาตรการเฉพาะบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> 1. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง	ไม่มี	-


\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความปลอดภัย ในสังคม (ต่อ)	2. จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราว เช่น แผ่นเหล็ก ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร โดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน พร้อมจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	●	ตอน 1 : ได้จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราว โดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำทางเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้าง เฉพาะในช่วงเวลากลางคืน	ไม่มี	 รั้วทึบ และป้อมยาม บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
		○	ตอน 2 : ไม่ได้จัดให้มีรั้วทึบโดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้างเนื่องจากข้อจำกัดในสัญญาเช่าพื้นที่ รวมทั้งยังไม่มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีหัวหน้าคนงานเป็นผู้ดูแลควบคุมการเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้าง	เนื่องจากบ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาการลักขโมย หรือปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ จึงอาจไม่จำเป็นต้องมีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	 รั้วโดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	3. บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ติดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงานต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมไม่ให้มีการพกพาอาวุธ หรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	ไม่มี	 ป้ายเตือนห้ามพกพาอาวุธ และห้ามดื่มสุรา บริเวณบ้านพักคนงาน
	4. กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการกำหนดระยะเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. ในแต่ละวัน ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเข้า-ออกภายหลังเวลา 22.00 น. ต้องมีการบันทึกเวลาเข้า-ออกอย่างชัดเจน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความปลอดภัย ในสังคม (ต่อ)	5. ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก คนงานพักคนงาน แม้ว่าเป็นเวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุ วิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงาน ก่อสร้าง ดื่มสุรา หรือเสพสารเสพติดภายในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายห้ามดื่มสุรา และ ห้ามเสพสารเสพติด
	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ออก กฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีการทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่พักอาศัย บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืน กฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออก จากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และ กฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้อง จัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้ รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับไม่ให้ คนงานก่อสร้าง เล่นการพนัน ห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขโมย ทรัพย์สิน และมีบทลงโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืน	ไม่มี	-
	7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุ อาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้า ปฏิบัติงาน และให้มีการตรวจสอบสุขภาพก่อนเริ่มงาน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน




ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความปลอดภัย ในสังคม (ต่อ)	8. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม ไม่ให้คนงานในสังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อ เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับไม่ให้ คนงานก่อสร้าง เสพยาเสพติด รวมทั้งมีการสุ่มตรวจเป็นครั้ง คราว หากพบว่ามีคนฝ่าฝืน จะดำเนินคดีตามกฎหมาย	ไม่มี	 ป้ายห้ามดื่มสุรา และ ห้ามเสพยาเสพติด
29. สุขภาพ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> 1. ในการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างนั้นเสนอให้ ประยุกต์ใช้มาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับ คนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระ บรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T. Standard 1010-30) เพราะต้องการจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างให้มีความเป็น ระเบียบเรียบร้อย โดยไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในท้องถิ่น ใกล้เคียง ทั้งนี้ กำหนดให้เป็นมาตรฐานบ้านพักคนงานที่จะจัด ให้มีในแต่ละแห่งรองรับคนงานประมาณ 200 คน ซึ่งมีพื้นที่ ประมาณ 1 ไร่/แห่ง โดยมาตรฐานบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ รายละเอียดดังนี้		โครงการแต่ละตอน มีการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราว สำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.1 บ้านพักคนงานก่อสร้างขนาด 1 ชั้น จำนวน 5 หลัง หลังละ 20 ห้อง (หน้า-หลัง ผังละ 100 ห้อง) กำหนด ให้พัก 2 คน/ห้อง รวมพักได้ 40 คน/หลัง	●	ตอน 1 : ได้จัดบ้านพักคนงานขนาด 1 ชั้น จำนวน 30 ห้อง พร้อมห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในห้องพัก สามารถรองรับคนงานได้ ห้องละ 2 คน ตอน 2 : บ้านพักคนงาน 1 ชั้น จำนวน 60 ห้อง พร้อมห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในห้องพักแต่ละห้อง สามารถรองรับคนงานได้ห้องละ 2 คน	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2
	1.2 ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน (ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับคนงานไม่น้อยกว่า 1 ห้องต่อ 10 คน)	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างไว้ภายในห้องพักแต่ละห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 2 คน/ห้อง	ไม่มี	 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง
	1.3 มีพื้นที่อาบน้ำ-ลานซักล้าง จำนวน 2 แห่งพร้อมบ่อเก็บน้ำขนาด 4.8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 4 บ่อ ซึ่งใช้อย่างเพียงพอ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่อาบน้ำ และลานซักล้าง ไว้ภายในห้องพักแต่ละห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ	ไม่มี	




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.4 จัดให้มีพื้นที่สำหรับการประกอบอาหารของพนักงาน ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดพื้นที่สำหรับการประกอบอาหาร ไว้บริเวณด้านหลังห้องพักของพนักงานก่อสร้างแต่ละห้อง	ไม่มี	 พื้นที่สำหรับประกอบอาหาร
	1.5 ร่องระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ พร้อมบ่อดักขยะหรือ บ่อดักตะกอน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีร่องระบายน้ำชั่วคราว โดยรอบ พื้นที่ เพื่อรองรับและระบายน้ำจากพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง จากการตรวจสอบพบว่า ร่องระบายน้ำสามารถ รองรับและระบายน้ำได้ดี รวมทั้งไม่พบน้ำท่วมขังภายในพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1   บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2 ร่องระบายน้ำโดยรอบบ้านพักคนงาน




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.6 ถังรองรับมูลฝอยประจำบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ กับคนงานก่อสร้างพร้อมจุดพักขยะ เพื่อรอการขนย้ายจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ ตอน 1 : ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และม ีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มา เก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ตอน 2 : มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบล เหนือคลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 1  ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2
	1.7 ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้งประจำ บ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลังๆ ละ 8 ถัง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด 15 ปอนด์ กระจายไว้ในบริเวณต่างๆ ภายในบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังเคมีดับเพลิง





\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.8 ป้อมยามในส่วนที่พักคนงานก่อสร้าง	●	ตอน 1 : ได้จัดให้มีป้อมยาม บริเวณด้านหน้าบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 รั้วทึบ และป้อมยาม บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1
		○	ตอน 2 : ไม่ได้จัดให้มีป้อมยาม บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีหัวหน้าคนงานเป็นผู้ดูแลควบคุมการเข้า-ออกบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	เนื่องจากบ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ ห่างไกลจากชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหา การลักขโมย หรือปัญหาอาชญากรรมใน พื้นที่ และได้ติดตั้งรั้วลวดหนามรอบ บริเวณบ้านพักคนงาน จึงอาจไม่ จำเป็นต้องมีพนักงานรักษาความ ปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง	 รั้วลวดหนาม บริเวณทางเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2
	1.9 จัดระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นอย่างเพียงพอ เช่น ไฟฟ้า น้ำอุปโภค-บริโภค เป็นต้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำ ดื่ม น้ำใช้ และไฟฟ้าส่องสว่าง ให้แก่คนงานก่อสร้าง อย่าง เพียงพอ	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.10 การเตรียมทางเข้า-ออกที่พักคนงาน และสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราด ด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้ มีการปลูกพืชคลุมดิน ถ้าสามารถดำเนินการได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการปรับปรุงพื้นที่จอดรถ และ พื้นที่ว่างภายในสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพัก คนงานก่อสร้าง ให้มีความเสถียร	ไม่มี	 ที่จอดรถโครงการฯ ตอน 1  ที่จอดรถโครงการฯ ตอน 2
	2. การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม กรมทาง หลวงจะต้องจัดวางระบบระบายน้ำเป็นปกติ ทั้งระบบ ระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และ ระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงานฯ และที่พักคนงาน ก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่การซึม และ การไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิด น้ำท่วมขังในพื้นที่ที่พัก ขณะเดียวกันต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังใน พื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการหมุนวนน้ำมาใช้ เช่น การ สร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีรางดินระบายน้ำชั่วคราว โดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน โครงการ เพื่อรองรับน้ำเสียจาก การชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบายน้ำฝนภายในบริเวณ พื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2 รางดินระบายน้ำชั่วคราว

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	3. เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนอาคาร ห้องน้ำห้อง ส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนการรื้อ ถอนให้ประสานต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสูบกาก ตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอนเมื่อรื้อถอนอาคารและ เครื่องประกอบออกหมดแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ฆ่าเชื้อ โรคและปรับแก้ย่น้ำดินคืนสภาพพื้นที่เดิม	⊗	ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มี การรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	<i>การจัดการขยะมูลฝอย</i> กรมทางหลวงต้องดำเนินการดังนี้ 1. จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะรีไซเคิล และ ขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถัง จัดวางในหน่วยงานก่อสร้างอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักคนงาน หรือ สำนักงานควบคุมการ ก่อสร้าง โรงเก็บวัสดุก่อสร้าง โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อม เครื่องจักร โรงหล่อคอนกรีต และโรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ <i>ตอน 1 :</i> ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และมี การประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มา เก็บขนไปกำจัดเป็นประจำวันสัปดาห์ละ 1 ครั้ง <i>ตอน 2 :</i> มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบล เหนือคลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำวันสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 1  ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขาภิบาล (ต่อ)	2. จัดให้มีการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมขยะในพื้นที่ ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อ เข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดทุกวัน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ ตอน 1 : ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และมี การประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มา เก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ตอน 2 : มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบล เหนือคลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 1  ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	<i>การจัดการน้ำเสีย</i> กรมทางหลวงต้องดำเนินการดังนี้ 1. จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้เพียงพอ ทั้งจัดเตรียมน้ำใช้ อย่างน้อย 98 ลูกบาศก์เมตร/วัน/ที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับ คนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการจัดเตรียมน้ำดื่ม ที่สะอาดให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/ คน-วัน รวมทั้งจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ สำหรับคนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลน น้ำใช้ในชุมชนข้างเคียง มีรายละเอียด ดังนี้  ตอน 1 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความ ต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 56 คนในปัจจุบัน ได้นาน 0.18 วัน  ตอน 2 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความ ต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 70 คน ในปัจจุบัน ได้นาน 0.14 วัน	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้โครงการฯ ตอน 1   ถังสำรองน้ำใช้โครงการฯ ตอน 2   น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขาภิบาล (ต่อ)	2. จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานพร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างไว้ในห้องพักแต่ละห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 2 คน/ห้อง รวมทั้งติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศสำหรับบำบัดน้ำเสียจากส้วมของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง
	3. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสียรองรับน้ำเสียรวมไม่น้อยกว่า 78.4 ลูกบาศก์เมตร/วัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมันมีความสามารถรองรับน้ำเสีย น้ำทิ้งจากลานซักล้าง และห้องครัว ไม่น้อยกว่า 1.7 ลูกบาศก์เมตร/วัน จำนวน 2 บ่อ/จุด ระยะเวลาเก็บไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากเจ้าหน้าที่และคนงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย
	4. ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสูบน้ำออกจากระบบบำบัด เป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ยังไม่มีการสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสีย เนื่องจากยังมีปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสียน้อย	ไม่มี	-
30. ความสำคัญเฉพาะชุมชน	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และการก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกต่อการเดินทางไปสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะชุมชนของประชาชน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ






ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้







ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
30. ความสำคัญ เฉพาะชุมชน (ต่อ)	2. ให้จัดทางเบี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายบอกทาง สัญญาณไฟ เตือน และไฟส่องสว่างบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนใน ชุมชน พร้อมจัดเตรียมเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก	●	จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง ติดตั้งป้ายทางเบี่ยง บอกทางพร้อมติดตั้ง สัญญาณไฟเตือนและไฟส่องสว่างในชุมชน เพื่อเป็นการแจ้ง เตือนให้กับผู้ใช้ทาง	ไม่มี	 ป้ายทางเบี่ยง โครงการฯ ตอน 1  ป้ายทางเบี่ยง โครงการฯ ตอน 2
	3. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
31. ผู้ใช้ทาง	1. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่าง เคร่งครัด เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	<i>ด้านคุณภาพอากาศ</i> 1. กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใช้ ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนว เส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	2. ทำการฉีดพรมน้ำโดยพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของ ถนนอย่างน้อยวันละ 3-4 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองจากเศษดินต่างๆ ที่ขุดออกจากกิจกรรมการก่อสร้าง ต่อม่อทางยกระดับ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนว เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ใน วันที่ฝนไม่ตก	ไม่มี	 รถฉีดพรมน้ำ
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดิน และโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	 การเปิดหน้าดิน
	4. ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกขนส่งดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้ มิดชิดตลอดเส้นทางการขนส่ง เพื่อป้องกันการตกหล่นและ การฟุ้งกระจายของดินจากรถบรรทุก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกขนส่งดิน และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอก และภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถบรรทุกขนส่งดิน
	5. ซ่อมบำรุงและดูแลให้เครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ ใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อ ควบคุม หรือลดการปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์ เครื่องจักร ต่างๆ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซม เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่าง สม่ำเสมอ	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	<u>ด้านเสียง</u> 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียง แบบตั้งตรงวัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรมซึ่งคาด ว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะ ก่อสร้าง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดควนสบาย และมีสียัดบ้าน นานอก โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างแนว เส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้รถหรือเคลื่อนย้ายทันทีหากการ ก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้งยังพื้นที่ ก่อสร้างในช่วงต่อไป	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกัน ฝุ่นละออง และเสียง ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้าม ทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) ครอบคลุมบริเวณวัดควนสบาย และสะพานข้ามทางแยก สนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) ไม่มีแหล่ง ศิลปกรรมอยู่ใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ชุมชน และสถานประกอบการตลอดแนว เส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจาก จะทำให้เกิดขบวนการสัญจรเข้า-ออกของ ชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ และ จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอด แนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 23- 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณ วัดควนสบาย โรงเรียนบ้านนานอก และ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่น ละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.091-0.124 มก./ลบ.ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาด เล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.034- 0.050 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็น ต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก จ
	2. กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ตั้ง กรม ทางหลวงต้องเข้าประสานงานกับแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใน ระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ล่วงหน้าอย่าง น้อย 7 วัน เพื่อแจ้งรายละเอียดของลักษณะกิจกรรมการ ก่อสร้าง และวิธีป้องกันผลกระทบด้านเสียงที่เกินค่ามาตรฐาน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-



\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	3. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่มาก ในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญ ทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวัน สำคัญทางศาสนา	ไม่มี	-
	<u>ด้านความสั่นสะเทือน</u> 1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปรูอาคารที่สำคัญของแหล่ง ศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ ก่อสร้าง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการและให้ตัวแทนของแหล่ง ศิลปกรรมเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณา แก้ไข ในกรณีที่ได้รับเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	2. วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง โดย หลีกเลี่ยงเส้นทางของถนนที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวง หมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวัน สำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความ สั่นสะเทือนในระดับสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทาง ศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนา	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	4. กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตรหรือส่งเสียงดังบริเวณมัสยิดบ้านเหนือคลอง และมัสยิดนูรุลอิหมาน เพื่อป้องกันเสียงดังรบกวนการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาของประชาชน	⊖	ตอน 1 : มัสยิดนูรุลอิหมาน (กม.978+250) และมัสยิดบ้านเหนือคลอง (กม.984+550) ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1	ไม่มี	-
		○	ตอน 2 : ยังไม่มีการติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตร หรือส่งเสียงดัง บริเวณมัสยิดมัสยิดนูรุลอิหมาน (กม.978+250) และมัสยิดบ้านเหนือคลอง (กม.984+550)	โครงการฯ ตอน 2 ดำเนินการสอบถามผู้ดูแลมัสยิดทั้ง 2 แห่งดังกล่าว พบว่า ไม่ต้องการให้ติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตร หรือส่งเสียงดัง	 บริเวณทางเข้า-ออก มัสยิดบ้านเหนือคลอง
	<u>ด้านอื่นๆ</u> 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้ทางหลวงประสานสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการพร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาโครงการที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	●	ตอน 1 : ได้ดำเนินการประสานงานกับสำนักงานศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้าง พร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ แล้ว	ไม่มี	รายละเอียดการประสานงานแสดงไว้ใน ภาคผนวก ค
		⊖	ตอน 2 : จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	2. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้กรมทางหลวงชุดสำรวจดินด้วยการใช้หัวเจาะ (Auger Coring) บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.972+000 ถึง กม.974+000 จำนวน 2 หลุม เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการตรวจสอบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้แหล่งโบราณคดีเขาพระ และเรือชุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้หินขวาง) มากที่สุด	●	ตอน 1 : ได้ดำเนินการเจาะสำรวจดินแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	 ตัวอย่างดินที่เจาะสำรวจ
		⊖	ตอน 2 : บริเวณที่กำหนดไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2		




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	3. กำหนดให้ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎเกณฑ์ต่างๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	4. ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางของประชาชนที่จะไปยังแหล่งศิลปกรรม กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดทำทางเบี่ยง และจัดทำป้ายบอกตำแหน่งแหล่งศิลปกรรม เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังแหล่งศิลปกรรมได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมทางหลวงต้องทำการปรับปรุงเส้นทางที่อาจได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างให้เรียบร้อยก่อนเปิดดำเนินการโครงการ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยังไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางไปยังแหล่งศิลปกรรมต่างๆ	ไม่มี	-




\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33..สุนทรียภาพ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางแยกตลาดเก่า กม.972+735 บริเวณจุดกลับรถ หน้าเรือนจำ กม.976+800 และบริเวณทางแยกสนามบิน กม.981+000 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพงแนวรั้วทึบด้วยวัสดุผ้าใบที่บนแท่งแบร็เอร์คอนกรีตความสูงอย่างน้อย 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อวัดควนสบาย ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง และหมู่ที่ 5 บ้านไผ่ปะเหนือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้ง Metal Sheet บนแท่งแบร็เอร์คอนกรีต ความสูง 2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม. 973+000) และสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบเป็นระยะ สำหรับจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.976+800 ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในสัญญานี้	ไม่มี	 แยกตลาดเก่า  แยกสนามบิน  จุดกลับรถหน้าเรือนจำ

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ (ต่อ)	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้กรมทางหลวงนำไปทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการนำเศษวัสดุจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และสิ่งกีดขวางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไปเก็บกองไว้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 พื้นที่กองเศษวัสดุก่อสร้าง
	2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย มีคันล้อมรอบ และมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงาน รวมทั้งได้จัดให้มีผ้าใบปิดคลุม ส่วนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น	ไม่มี	 การวางกองวัสดุก่อสร้าง

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ●● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ (ต่อ)	3. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะ ทำความสะอาด และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคาร หน่วยงานก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อยไม่มีให้มีเศษวัสดุตกค้าง ทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	⊗	ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มี การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุ ก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุม โครงการ	ไม่มี	-
	4. กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ ผู้รับเหมารักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่าง สม่าเสมอ	●	มีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้าง ให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอ	ไม่มี	-
	5. กำหนดให้มีการจัดภูมิทัศน์ในพื้นที่เกาะกลาง และพื้นที่ ข้างถนน เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและความสวยงามของท้องถิ่น ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน ประกอบด้วย การก่อสร้าง ขยายคันทาง การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน ซึ่งยังไม่ ถึงขั้นตอนการจัดภูมิทัศน์	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

### 4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 6 แผน ได้แก่

- 1) แผนปฏิบัติการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง
- 2) แผนปฏิบัติการขุดล้อมย้ายต้นไม้จากพื้นที่ก่อสร้าง (Tree Transplanting)
- 3) แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges)
- 4) แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ
- 5) แผนปฏิบัติการรับเรื่องร้องเรียน
- 6) แผนประชาสัมพันธ์โครงการ

มีรายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ แสดงดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p><b>1. แผนปฏิบัติการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1. กำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแบบตั้งตรงโดยมีความสูง 2.5 เมตร โดยวัสดุที่ใช้กันเสียง คือ เหล็ก (steel), 24 ga ความหนา 0.64 มิลลิเมตร ที่มีค่า Transmission Loss เท่ากับ 18 เดซิเบล(เอ) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ชุมชนรักษั้วหร่ายน้ำแดง ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งซ้าย) โรงเรียนบ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง ชุมชนโกศาคามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจ่าน หมู่ที่ 3 บ้านไผ่เปื้อนใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา</p>	<p>●</p>	<p>โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นละออง และเสียง ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) ครอบคลุมบริเวณ ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) และวัดควนสบาย ส่วนสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม. 980+800 ถึง กม.981+400) ไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียง</p>	<p>จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ชุมชน และสถานประกอบการตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวางการสัญจรเข้า-ออกของชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ และจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 23-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณวัดควนสบาย โรงเรียนบ้านน่านอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.091-0.124 มก./ลบ.ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.034-0.050 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด</p>	<p>ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแสดงไว้ในภาคผนวก จ</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ




ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p><b>2. แผนปฏิบัติการขุดล้อมย้ายต้นไม้จากพื้นที่ก่อสร้าง (Tree Transplanting)</b></p> <p>1. ให้ทำการสำรวจและจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะทำการขุดล้อมย้ายออกทุกต้น บริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการที่ได้มีการกำหนดไว้ จากนั้นนำไปอนุบาลให้ต้นไม้มีความแข็งแรงสามารถเจริญเติบโตได้เป็นปกติ และนำกลับไปปลูกบริเวณพื้นที่จัดภูมิทัศน์ บริเวณทางแยก และพื้นที่เขตทาง เมื่อมีการก่อสร้างโครงสร้างถนนหลักแล้วเสร็จในช่วงระยะการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ โดยมีขั้นตอนและวิธีการขุดล้อมต้นไม้ 3 วิธีดังนี้</p> <p>วิธีที่ 1 การขุดล้อมเตียน ใช้กับต้นไม้ที่ขุดล้อมยากจำเป็นต้องอาศัยเวลานานเป็นปี โดยขุดรอบโคนต้น แล้วค่อยๆ ตัดรากออกทีละด้าน และตั้งแต่เริ่มขุดครั้งแรกก็ต้องตัดแต่งกิ่ง และค้ำยันต้นไม้ไว้ให้เรียบร้อย ตัวอย่างต้นไม้ที่ต้องใช้วิธีนี้ได้แก่ ต้นไม้ที่มีอายุมาก เปลือกบาง เจริญเติบโตช้า โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ได้แก่ สัก ประดู่ หว้า และอินทนิลน้ำ</p> <p>วิธีที่ 2 การขุดล้อมเพื่อให้ใบร่วง เป็นการลดการคายน้ำ ใช้กับต้นไม้ขนาดเล็กและขนาดกลาง โดยจะขุดรอบโคนต้นแล้วใช้วัสดุห่อหุ้มตุ้มดินไว้ให้แน่น หลังจากนั้น 15-30 วัน จึงตัดรากทั้งหมดแล้วจึงเคลื่อนย้าย โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ได้แก่ นนทรี สะเดา และปีบ</p> <p>วิธีที่ 3 การขุดล้อมและเคลื่อนย้ายในขั้นตอนเดียว นิยมใช้กับต้นไม้ขนาดใหญ่มียางเปลือกหนา มีโอกาสตายน้อยมาก โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ได้แก่ กระถินณรงค์ ชี่เหล็ก จามจุรี ชมพูพันธุ์ทิพย์ ตะขบฝรั่ง ตาล ตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ ทองหลางใบมน ไทร ไม้ป่า พุทรา โพธิ์นก มะขาม มะขามเทศ มะพร้าว มะม่วง มะรุม มะฮอกกานี ยูคาลิปตัส ราชพฤกษ์หรือคูณ สะแกนา หมากรางนกยูงฝรั่ง ทุกวาง เหลืองอินเดีย ช่อยี่ ตีนนก มะกอก และลำไย</p>	<p>●</p> <p>⊗</p>	<p>โครงการทั้ง 2 ตอน มีการสำรวจและจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่เป็นอุปสรรคต่องานก่อสร้าง มีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้</p> <p>ตอน 1 : มีการขุดล้อมต้นตะแบกที่ขึ้นอยู่ภายในพื้นที่เขตทางเดิม ออกไปปลูกไว้ในบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ</p> <p>ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม</p>	<p>ไม่มี</p> <p>เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม</p>	 <p>การขุดล้อมต้นตะแบก</p> <p>-</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



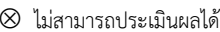
ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p><b>3. แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของท่อดลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges)</b></p> <p>1. กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมสัตว์ป่า เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถข้ามไปมาระหว่าง 2 ฝั่งถนนได้อย่างปลอดภัย จำนวน 9 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณ กม.970+735, บริเวณ กม.977+525, บริเวณ กม.978+500, บริเวณ กม.979+108, บริเวณ กม.980+155 และบริเวณ กม.982+363 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมของสัตว์ป่าในลักษณะท่อดลอดเหลี่ยม (Box Culvert) ตามความยาวของการวางแนวท่อดลอดผ่านใต้ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม โดยออกแบบทางลอดสัตว์ป่าเป็นแบบผสมผสานที่มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้นเพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินสัตว์บกที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วมสัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ นอกจากนี้ จะต้องออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนนเพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปใต้ท่อดลอดช่วยให้สัตว์สามารถเดินทางขึ้นได้ขึ้น</li></ul>	●	<p>มีการออกแบบก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ดังนี้</p> <p>มีการออกแบบทางลอดสัตว์ป่าให้ใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำ โดยก่อสร้างทางเดินสัตว์ป่าเป็นแทนคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างทางลอดสัตว์ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ ก่อสร้างทางลอดสัตว์ จำนวน 3 แห่ง บริเวณ กม.970+735, กม.977+525 และ กม.980+155</li><li>■ ใช้ร่วมกับอาคารระบายน้ำบริเวณใกล้เคียง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่<ul style="list-style-type: none"><li>- อาคารระบายน้ำ กม.978+496</li><li>- สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย กม.979+204</li><li>- อาคารระบายน้ำ กม.982+141</li></ul></li></ul>	<p>ซึ่งมีข้อจำกัดในการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- กม.977+525 หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่</li><li>- กม.978+500 อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร</li><li>- กม.979+108 อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)</li><li>- กม.982+363 เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน</li></ul>	<p>รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นแสดงไว้ในภาคผนวก จ</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณ กม.974+629, บริเวณ กม.980+067 และบริเวณ กม.983+545 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมของสัตว์ป่าในลักษณะสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges) ตามความยาวของการวางแนวสะพานข้ามด้านบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม</li></ul>	●	<p>มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยตัวจะติดตั้งที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสาที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และ กม.983+545</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน</li></ul>	<p>รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นแสดงไว้ในภาคผนวก จ</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ</b> 1. ดูแลรักษาความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง ที่กองเก็บวัสดุ ก่อสร้างและอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมถึงสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่ สะอาดเรียบร้อยตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการดูแลรักษาความสะอาด และความ เป็นระเบียบเรียบร้อย ของพื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และสำนักงานควบคุม โครงการให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอยู่เสมอ	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

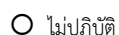


ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p><b>4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ)</b></p> <p>2. ดำเนินการปรับปรุงทัศนียภาพตามแนวเส้นทางโครงการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินโครงการ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่ง และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>2.1 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดินบริเวณพื้นที่เกาะ เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ชากกเกียน และหญ้านวลน้อย โดยที่ ความสูงของต้นไม้ต้องไม่บดบังระยะมองเห็นของผู้ใช้ทาง ประกอบด้วย บริเวณสามแยกปลาลัง กม.970+108 และบริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.984+554</p> <p>2.2 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่ง ดำเนินการปูพื้นทางเท้าทั้งสองฝั่ง เพื่อให้การเดินทางของผู้สัญจรได้รับความสะดวก และคงต้นไม้ใหญ่ไว้ เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สะพานยกระดับบริเวณแยกตลาดเก่า กม.972+000 ถึง กม.974+634</li> <li>- สะพานยกระดับบริเวณหน้าเรือนจำ กม.976+450 ถึง กม.977+360</li> <li>- หน้าที่พักการบิน กม.979+132 ถึง กม.979+400</li> <li>- สะพานยกระดับบริเวณหน้าสนามบิน กม.980+500 ถึง กม.981+470</li> <li>- บริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.983+800 ถึง กม.984+544</li> </ul>	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน ประกอบด้วย การก่อสร้างขยายคันทาง การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการจัดภูมิทัศน์	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้





ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ)</p> <p>2.3 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน</p> <p>- ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดิน เพื่อแบ่งขอบเขตเกาะกลางถนนเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ชาฮกเกี้ยน และหลิวฉานวน้อย โดยจะปลูกเสริมในบริเวณพื้นที่ที่ยังไม่มี โดยที่ความสูงของต้นไม้ที่ปลูกต้องไม่บดบังระยะมองเห็นของผู้ใช้ทางประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณ กม.970+108 ถึง กม.970+800</li> <li>• บริเวณ กม.970+800 ถึง กม.972+000</li> <li>• บริเวณ กม.974+634 ถึง กม.976+450</li> <li>• บริเวณ กม.977+360 ถึง กม.979+132</li> <li>• บริเวณ กม.979+132 ถึง กม.979+400</li> <li>• บริเวณ กม.979+400 ถึง กม.980+500</li> <li>• บริเวณ กม.980+500 ถึง กม.981+470</li> <li>• บริเวณ กม.981+470 ถึง กม.983+800</li> <li>• บริเวณ กม.983+800 ถึง กม.984+544</li> </ul> <p>- ดำเนินการปูพื้นบริเวณใต้สะพานยกระดับ เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ใต้สะพานยกระดับบริเวณแยกตลาดเก่า กม.972+551 ถึง กม.972+886</li> <li>• ใต้สะพานยกระดับบริเวณหน้าเรือนจำ กม.976+667 ถึง กม.977+177</li> <li>• ใต้สะพานยกระดับบริเวณหน้าสนามบิน กม.980+665 ถึง กม.981+155</li> </ul>				

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

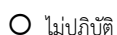


ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p><b>5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน</b></p> <p>1. จัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยที่ตั้งศูนย์ฯ มีหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และเว็บไซต์เป็นการเฉพาะของศูนย์ฯ</p> <p>1.1 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และวิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อดำเนินการแก้ปัญหา</p> <p>1.2 กำหนดรูปแบบของแบบรับเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวง</p> <p>1.3 อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ ของกรมทางหลวง</li> <li>- รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ</li> <li>- ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ</li> <li>- ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญหา และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนให้กับประชาชน</li> <li>- สรุปผลการดำเนินงาน</li> </ul>	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และหมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1</p>  <p>สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2</p>

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ)</p> <p>2. เพิ่มช่องทางการร้องเรียนของประชาชนตามช่องทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</p> <p>2.1 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของประชาชน เว็บไซต์ของกรมทางหลวง <a href="http://www.doh.go.th">www.doh.go.th</a> คลินิกที่ร้องเรียนร้องทุกข์ หรือทาง E-mail : <a href="mailto:prdoh@doh.go.th">prdoh@doh.go.th</a> ตลอด 24 ชั่วโมง</p> <p>2.2. ทางไปรษณีย์ กรมทางหลวง ที่อยู่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400</p> <p>2.3 ทางโทรศัพท์สายด่วนกรมทางหลวง 1586 ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการ</p> <p>2.4 สำนักงานประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวง หมายเลข 0-2354-6530 และโทรสาร 0-2354-6738 (ในวันราชการ)</p> <p>2.5 เพิ่มช่องทางการร้องเรียนอื่นๆ ในท้องถิ่น เช่น การประสานงานกับอำเภอ สำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการในการตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ</p>	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีช่องทางการร้องเรียนตามที่แผนที่กำหนด	ไม่มี	-
<p>3. เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์</p>	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาร้องเรียนภายหลังจากการได้รับเรื่องร้องเรียนโดยเร็ว รวมทั้งรายงานให้กรมทางหลวงทราบทุกครั้ง	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้




ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ</b> 1. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดโครงการ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลข โทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างแต่ละตอน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 1  ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2
2. ประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้งระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้าง รวมทั้งความคืบหน้าของโครงการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ เป็นประจำทุกเดือน	ไม่มี	-

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<b>6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)</b> 3. จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และความปลอดภัยของโครงการ โดยดำเนินการลงพื้นที่เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ หน่วยมวลชนสัมพันธ์ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ที่สามารถอธิบายลักษณะโครงการ และสามารถเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนได้ รวมทั้งชี้แจงรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการของโครงการให้ประชาชนเข้าใจได้ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการปรับรายละเอียดการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนดฯ	ไม่มี	-
<b>4. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้ทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีเนื้อหาดังนี้</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะเวลาการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน</li> <li>- มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</li> <li>- มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</li> <li>- ข้อควรปฏิบัติสำหรับประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>- หมายเลขโทรศัพท์และที่อยู่ หรือช่องทางที่จะติดต่อกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้สงสัยได้สอบถามรายละเอียด</li> </ul>	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พักอาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์

\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

