



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการ : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4

สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอเมืองกระบี่ และอำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568-สิงหาคม พ.ศ.2568

เสนอโดย



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2569

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- ชื่อโครงการ** : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่
(ระยะก่อสร้าง)
- สถานที่ตั้งโครงการ** : จุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่
จุดสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่
ระยะทาง รวม 14.436 กิโลเมตร
- ชื่อเจ้าของโครงการ** : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- ที่อยู่** : 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6777
- จัดทำโดย** : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- โครงการผ่านการพิจารณา** : ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ
ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565

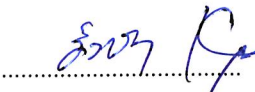
หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)

วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ฉบับประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
(✓) ประจำเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

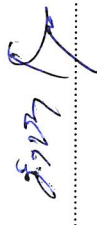
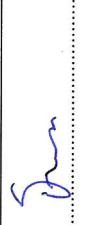
เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนพวรรณ แจ้งหาร		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

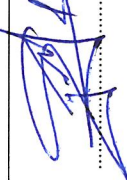

(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพณัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
3	นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
4	นายธีรวัฒน์ เกตุหอม - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรงานทาง	355/1689 หมู่ที่ 15 ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 12130	6	
5	นายปณิธาน โกลัมมิตร - วศ.บ. (โยธา) - วศ.ม. (โยธา-เอกโครงสร้าง) - Mini MBA	วิศวกรโครงสร้าง	87/84 หมู่ที่ 6 ตำบลบางรักใหญ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	6	
6	รศ.ดร.ไกรชาติ ตันตระการอากาศ - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมวิทย์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	6	

**บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาตั้ง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	ดร.ปริญญา สุขปัญญา - วท.บ. (เคมีอุตสาหกรรม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - ประด. (การจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและกลิ่นสะเทือน	588/215 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230	6	
8	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ประด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	6	
9	ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต - วท.บ. (การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ-สังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
10	ว่าที่ รต.ดร.วิษณุพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - ประด. (อาชีวศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมิตี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	4	
11	นายพนัส งามพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	
12	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	- ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและความ สั่นสะเทือน	บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	- ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำและ นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	อนุสรณ์
14	นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	สุธีรา
15	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	จินตนา
16	นางสาวกัมยรัตน์ ภาณุจันทน์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัย พิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	กัมยรัตน์
17	นางสาวชลธิชา อ่อนนิมพิล - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ชลธิชา
18	นางสาวนพวรรณ แฉ่งหา - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	นพวรรณ

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

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	IV
สารบัญรูป	VII
สารบัญภาพ	IX
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-3
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-4
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-4
1.5 ขอบเขตการศึกษา	1-6
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-21
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-42
2.2 สถานะโครงการ	2-53
2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-57
บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	3-20
3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-28

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.3	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-96
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-5
5.2.1	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-5
5.2.2	คุณภาพอากาศ	5-32
5.2.3	ระดับเสียง	5-56
5.2.4	ความสั่นสะเทือน	5-78
5.2.5	นิเวศวิทยาทางน้ำ	5-92
5.2.6	การคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย	5-115
5.2.7	เศรษฐกิจและสังคม	5-134
5.2.8	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5-200
5.2.9	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-207
บทที่ 6	การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
6.1	เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	6-1
6.2	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
6.3	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6-2
บทที่ 7	สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ	
7.1	สรุปผลการดำเนินการ	7-1
7.2	ข้อเสนอแนะ	7-18
7.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ	7-18
7.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)	7-18

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ค	เอกสารการประชุมหารือ ค-1 รายงานการหารือการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ภาคผนวก ง	ผลการสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อรูปแบบการก่อสร้างองค์ประกอบโครงการ ง-1 อาคารระบายน้ำ ง-2 ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ง-3 จุดกลับรถบริเวณโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ง-4 กำแพงกันเสียงชั่วคราว
ภาคผนวก จ	เอกสารประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ จ-1 หน่วยงานด้านสาธารณสุขโรค จ-2 สำนักงานศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช
ภาคผนวก ฉ	การตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง
ภาคผนวก ช	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ซ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และความเร็วและทิศทางลม
ภาคผนวก ฌ	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก ญ	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ภาคผนวก ณ	ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ภาคผนวก น	แบบสอบถามเศรษฐกิจ-สังคม ณ-1 แบบสอบถามผู้นำชุมชน ณ-2 แบบสอบถามพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ณ-3 แบบสอบถามหน่วยงานราชการ ณ-4 แบบสอบถามครัวเรือน
ภาคผนวก บ	ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา	1-3
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-6
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-8
ตารางที่ 2.1-1	สรุปรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
ตารางที่ 2.1-2	สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้นที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-8
ตารางที่ 2.1-3	รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-9
ตารางที่ 2.1-4	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-15
ตารางที่ 2.1-5	แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-20
ตารางที่ 2.1-6	สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้นที่ ในปัจจุบัน	2-37
ตารางที่ 2.1-7	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน	2-38
ตารางที่ 2.1-8	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-43
ตารางที่ 2.3-1	การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว	2-57
ตารางที่ 2.3-2	การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับปัจจุบัน	2-58
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-3
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ในระยะที่ผ่านมา	3-22
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-31
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	4-1
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)	4-2
ตารางที่ 4.2-2	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปีจยสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)	4-3
ตารางที่ 4.2-3	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	4-5
ตารางที่ 4.3-1	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	4-97
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	5-17
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-41

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.2-3	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดกระบี่
ตารางที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.3-2	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่มีค่าระดับเสียงเกิน เกณฑ์มาตรฐาน (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 5.2.3-3	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่มีค่าระดับเสียงเกิน เกณฑ์มาตรฐาน (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 5.2.3-4	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.3-5	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในระหว่างที่ผ่านมา กับผลการคำนวณระดับเสียง ที่ระยะเดียวกับการคาดการณ์ผลกระทบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.3-6	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบัน
ตารางที่ 5.2.3-7	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ระดับเสียงใน รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 5.2.4-1	มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ตารางที่ 5.2.4-2	เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง
ตารางที่ 5.2.4-3	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.4-4	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.4-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ตารางที่ 5.2.5-1	เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ตารางที่ 5.2.6-1	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในช่วงก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.6-2	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในช่วงเปิดดำเนินการ
ตารางที่ 5.2.6-3	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 5.2.6-4	สถิติอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ
ตารางที่ 5.2.6-5	ผลการติดตามตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นกับถนนโครงการ
ตารางที่ 5.2.7-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม
ตารางที่ 5.2.7-2	รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทาง
ตารางที่ 5.2.7-3	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ
ตารางที่ 5.2.7-4	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.7-5	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.7-6	รายละเอียดของกลุ่มหน่วยงานราชการที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1
ตารางที่ 5.2.7-7	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 5.2.7-8	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1	5-193
ตารางที่ 5.2.7-9	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มตัวอย่าง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	5-200
ตารางที่ 5.2.8-1	ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสะพานข้ามลำน้ำ และอาคารระบายน้ำ	5-203
ตารางที่ 5.2.9-1	จำนวนชนิดของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-210
ตารางที่ 5.2.9-2	ความชุกชุมของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-212
ตารางที่ 5.2.9-3	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ ที่มีสถานภาพของสัตว์ป่าตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-213
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	6-1
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	6-1
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	6-3
ตารางที่ 6.3-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	6-66
ตารางที่ 7.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	7-3
ตารางที่ 7.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ที่ไม่ปฏิบัติ	7-6

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 2.1-1	รูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-2	รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-3	รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร กรณีที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-4	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกตลาดเก่า ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-5	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-6	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-7	การออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-8	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-9	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเนียง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-10	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-11	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว ในเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-12	ตำแหน่งก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-13	รูปแบบการก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้ในรายงาน EIA
รูปที่ 2.1-14	แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-15	การแบ่งช่วงการพัฒนาโครงการปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-16	รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-17	รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-18	รูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกตลาดเก่า ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-19	รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณทางแยกสนามบิน ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-20	รูปแบบทางลอดสัตว์ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-21	แหล่งวัสดุก่อสร้างในปัจจุบัน
รูปที่ 2.2-1	ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.2-2	ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2
รูปที่ 2.3-1	สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศทางน้ำ
รูปที่ 5.2.1-2	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองเนียง (กม.976+512)
รูปที่ 5.2.1-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187)
รูปที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
รูปที่ 5.2.1-5	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.2-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดควนสวาย
รูปที่ 5.2.2-3	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนบ้านนากอก
รูปที่ 5.2.2-4	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนสังข์ทองวิทยา
รูปที่ 5.2.2-5	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.2-6	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม
รูปที่ 5.2.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง
รูปที่ 5.2.4-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.5-1	ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณจราจร ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 5.2.6-2	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.979+327 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
รูปที่ 5.2.6-3	ข้อมูลปริมาณจราจร กม.979+327 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
รูปที่ 5.2.6-4	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.7-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ
รูปที่ 5.2.7-2	ตำแหน่งผู้นำชุมชนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 5.2.7-3	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 5.2.7-4	ตำแหน่งหน่วยงานราชการที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 5.2.7-5	ตำแหน่งครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 5.2.7-6	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.7-4	ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงจุดกลับรถตามแนวเส้นทางโครงการของกลุ่มครัวเรือน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 1
รูปที่ 5.2.9-1	ตำแหน่งการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.2-1	สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ.2568)	2-56
ภาพที่ 5.2.1-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน	5-7
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ	5-37
ภาพที่ 5.2.2-2	การเผากองใบไม้ภายในวัดควนสบาย ใกล้บริเวณจุดติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ	5-46
ภาพที่ 5.2.3-1	การตรวจวัดระดับเสียง	5-59
ภาพที่ 5.2.4-1	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน	5-80
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ	5-93
ภาพที่ 5.2.6-1	สภาพผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่างๆ	5-130
ภาพที่ 5.2.6-2	เปรียบเทียบการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	5-131
ภาพที่ 5.2.7-1	การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1	5-190
ภาพที่ 5.2.8-1	สภาพการระบายน้ำตามในพื้นที่โครงการ	5-205

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

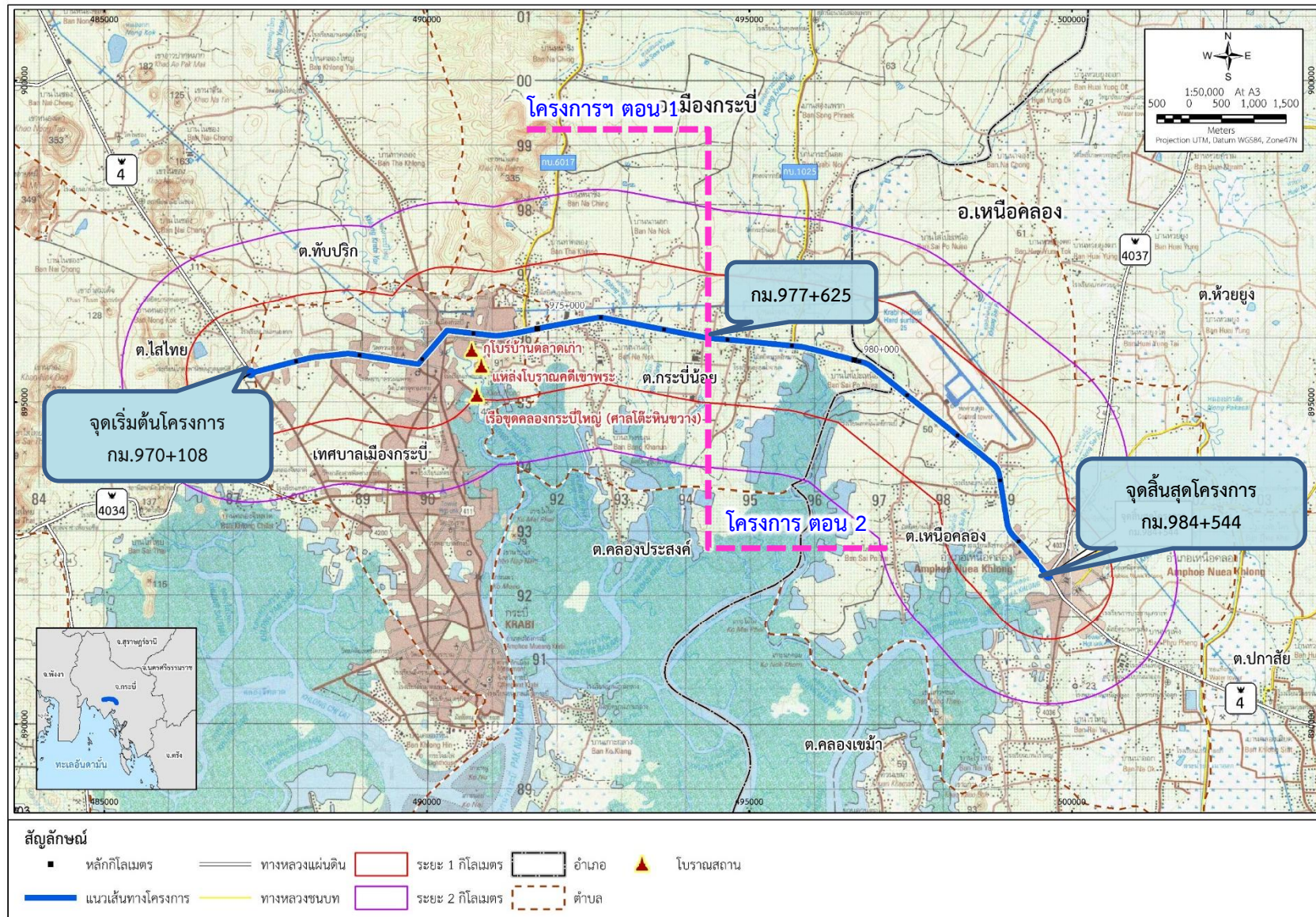
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรังให้มีขนาด 6-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้างแนวเส้นทางที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง 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 (ศาลใต้หินขวาง) ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรายงานฯ ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ต่อมาในปี พ.ศ.2565 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 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 และจะสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ต่อมาได้รับการขยายสัญญาอีก 43 วัน และสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2568 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,093 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญลื่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

2) *กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000* : ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร 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 และจะสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 ระยะเวลา 1,080 วัน ต่อมาได้รับการขยายสัญญาอีก 240 วัน และจะสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,320 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ



รูปที่ 1.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

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

ในปี พ.ศ.2565 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร จึงจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็นกรปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา			
บริษัทที่ปรึกษา	เริ่มต้นสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	มีนาคม พ.ศ.2566	มีนาคม พ.ศ.2567	ระยะก่อสร้าง

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการโครงการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2570 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 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 (ระยะก่อสร้าง) ในครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ในเขตปกครองรวม 5 ตำบล 2 อำเภอ ของจังหวัดกระบี่ แต่จากการทบทวนรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา และผลการรวบรวมข้อมูลชุมชนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เทศบาลเมืองกระบี่ องค์การบริหารส่วนตำบลไสไทย องค์การบริหารส่วนตำบลทับปrik เทศบาลตำบลกระบี่น้อย องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือคลอง และเทศบาลตำบลเหนือคลอง พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตทางในปัจจุบัน ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล 2 อำเภอ รวม 21 ชุมชน ดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1



ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ปัจจุบัน	
		ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
กระบี่	เมืองกระบี่	ไสไทย	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกก หมู่ที่ 3 บ้านคลองจิหลาด
		กระบี่ใหญ่	ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน ชุมชนศฤงคารพัฒนา ชุมชนรักษัห้วยน้ำแดง ชุมชนโกศาสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน
		กระบี่น้อย	หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 6 บ้านกระบี่น้อย หมู่ที่ 11 บ้านนอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง
	เหนือคลอง	เหนือคลอง	หมู่ที่ 3 บ้านไผ่ใต้ หมู่ที่ 5 บ้านไผ่เหนือ ชุมชนตลาดนัด ¹ ชุมชนตลาดใน ¹ ชุมชนท่ากรวด ¹ ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ¹ ชุมชนนาหลังตลาด ¹ ชุมชนฝ่ายห้วย ¹
1 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	21 ชุมชน

หมายเหตุ : ¹ = เป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อนปี พ.ศ.2560 ซึ่งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทาง แต่ไม่ได้แสดงในรายงาน EIA

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) 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 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2568” รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษาที่มีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา 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/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามได้อย่างชัดเจน

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริง เปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาของโครงการ กับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรม ประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลา ทั้งนี้ หากโครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไปตามขอบเขตที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพน้ำผิวดิน ■ อุณหภูมิ ■ ความนำไฟฟ้า ■ ความลึก ■ ความเร็วของกระแส ■ ความโปร่งแสง ■ ความขุ่น* ■ ความเค็ม* ■ ความเป็นกรด-ด่าง ■ ออกซิเจนละลายน้ำ ■ BOD ■ ของแข็งแขวนลอย ■ ปริมาณของแข็งละลายน้ำ* ■ น้ำมันและไขมัน ■ ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ■ โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	ระยะ ก่อสร้าง	3	-	3 เดือน/ ครั้ง**	มกราคม เมษายน กรกฎาคม ตุลาคม ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) ■ คลองเนียง (กม.976+512) ■ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
	ระยะ ดำเนินการ	3	-	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ต่อเนื่อง 3 ปีแรก จากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี	■ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) ■ คลองเนียง (กม.976+512) ■ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
2. อากาศและบรรยากาศ ■ TSP ■ PM-10 ■ CO ■ NO₂ ■ ทิศทางและความเร็วลม	ระยะ ก่อสร้าง	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ วัดควนสบาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาอก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
	ระยะ ดำเนินการ	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาดำเนิน โครงการ	■ วัดควนสบาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาอก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
3. ระดับเสียง ■ L_{eq} 24 hr ■ L_{max} ■ L₉₀ ■ L_{eq} 8 hr* ■ L_{dn}	ระยะ ก่อสร้าง	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ วัดควนสบาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาอก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
	ระยะ ดำเนินการ	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาดำเนิน โครงการ	■ วัดควนสบาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาอก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. ความสั่นสะเทือน ■ ความถี่ ■ ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ระยะ ก่อสร้าง	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ วัดควนสบาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาอก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ ■ แพลงก์ตอนพืช ■ แพลงก์ตอนสัตว์ ■ สัตว์หน้าดิน	ระยะ ก่อสร้าง	3	-	3 เดือน/ ครั้ง**	มกราคม เมษายน กรกฎาคม ตุลาคม ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) ■ คลองเนียง (กม.976+512) ■ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
	ระยะ ดำเนินการ	3	-	2 ครั้ง/ปี	ดำเนินการต่อเนื่อง 3 ปีแรกจากนั้น ดำเนินการทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนิน โครงการ	■ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) ■ คลองเนียง (กม.976+512) ■ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุ และความปลอดภัย** ■ สถิติอุบัติเหตุ ■ การติดตั้งป้ายเตือน	ระยะ ก่อสร้าง	-	-	2 ครั้ง/ ปี**	ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	■ สถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ■ ตรวจสอบการติดตั้งป้าย เตือน : บริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่น โครงการ 33 แห่ง
	ระยะ ดำเนินการ	-	-	1 ครั้ง/ปี	ดำเนินการต่อเนื่อง 2 ปีแรก จากนั้น ดำเนินการทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลา ดำเนินการโครงการ	บนถนนโครงการ และถนนท้องถิ่น ที่โครงการตัดผ่าน

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
7. เศรษฐกิจ สังคม - ผลกระทบจากกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ปัญหาร้องเรียน - ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ระยะก่อสร้าง	-	-	1 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ผู้นำชุมชน - หน่วยงานราชการ - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - ครัวเรือน
- ผลกระทบ และประโยชน์จากโครงการ - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ - ปัญหาร้องเรียน - ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ระยะดำเนินการ	-	-	1 ครั้ง/ปี	ดำเนินการต่อเนื่อง 2 ปีแรก จากนั้นดำเนินการทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ	- ผู้นำชุมชน - หน่วยงานราชการ - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - ครัวเรือน
8. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม* - ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดิน และวัชพืช บริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณ 2 ฟังแนวเส้นทาง และบริเวณใกล้เคียง	ระยะก่อสร้าง	-	-	2 ครั้ง/ปี	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
9.ทรัพยากรสัตว์ป่า* - ข้อมูลสัตว์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ - แหล่งที่อยู่อาศัย/แหล่งหากินของสัตว์	ระยะดำเนินการ	-	-	3 ครั้ง/ปี	-	- บริเวณทางลอดสัตว์ 3 แห่ง (กม.970+735, กม.977+525, กม.980+155) - บริเวณที่ปรับปรุงท่อเหลี่ยมให้มียางเดินสำหรับสัตว์ 2 แห่ง (กม.978+496, กม.982+141) - สะพานข้ามคลองกระป๋นน้อย (กม.979+204) - บริเวณสะพานข้ามลำธารเรือนยอด (กม.974+629, กม.983+545)

หมายเหตุ : - หมายถึง ตามมาตรฐานเทคนิคและวิธีการตรวจวัดที่มีความเหมาะสม

* หมายถึง ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัดที่เสนอแนะเพิ่มเติมจากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

** หมายถึง รายละเอียดการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ดัชนี/ความถี่/พื้นที่ดำเนินการ) ที่ขอเปลี่ยนแปลงไปจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว เมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2567

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

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

4.2) บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาจะแสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาจะเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันนั้นๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีถัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาจะทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาจะประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

4.7) หากโครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการต่อ ตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตามขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR)

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาจะนำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

6) ข้อเสนอแนะ

6.1) บริษัทที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์รวบรวมปัญหาและอุปสรรคทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับโครงการ ต่อการปฏิบัติตามมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของโครงการ

6.2) บริษัทที่ปรึกษาจะเสนอแผนการปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง สอดคล้องกับสภาพโครงการ และ/หรือ สภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้เหตุผลประกอบอย่างละเอียดและชัดเจน

6.3) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ และเสนอแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเรียงตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วน พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจน

6.4) บริษัทที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะ โดยจัดทำแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมขึ้นใหม่ โดยละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันและผลของการคาดการณ์ในอนาคต โดยให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน เพื่อกรมทางหลวงจะสามารถดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในครั้งต่อไปได้

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

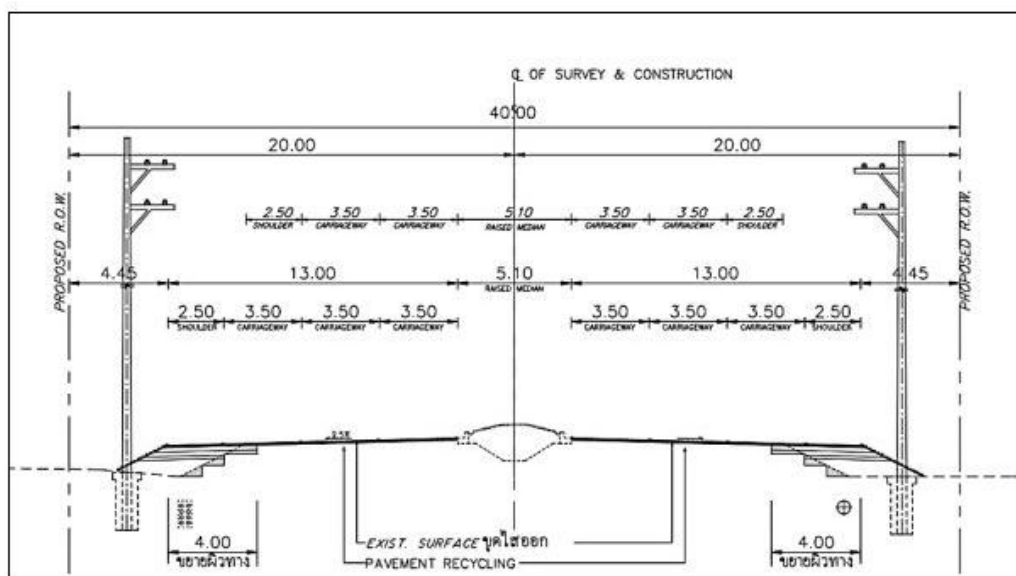
การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง ตำบลไสไทย อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างขยายแนวเส้นทางหลวงขนาด 4-6 ช่องจราจรเดิม ให้มีขนาด 6-8 ช่องจราจร ตามมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 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

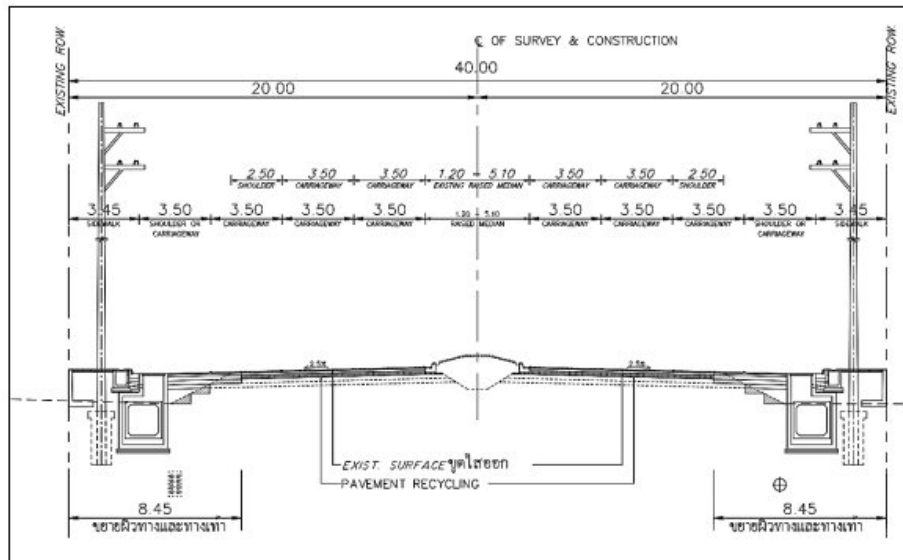
รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ เป็นการปรับปรุงขยายถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร โดยประกอบด้วย 3 รูปแบบ ดังนี้

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



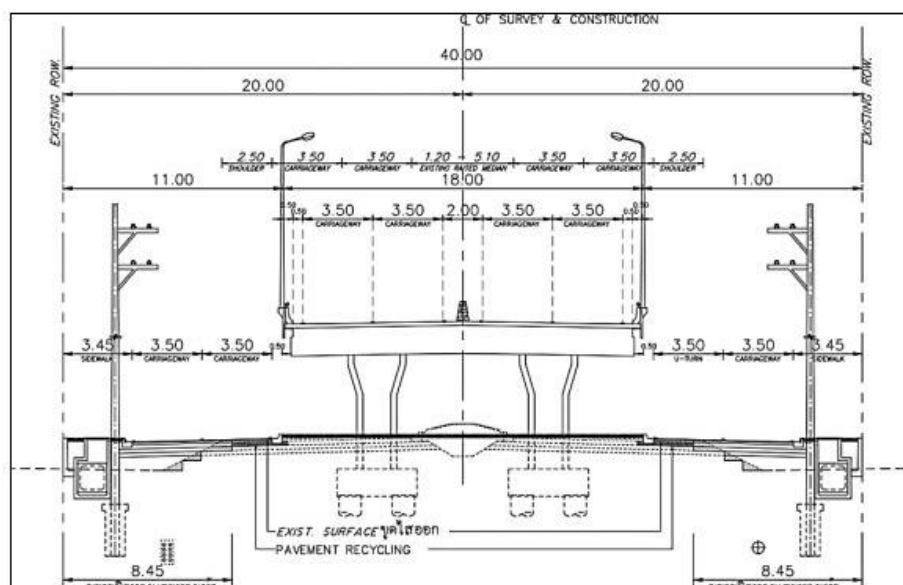
รูปที่ 2.1-1 รูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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 การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น
จำนวน 6 แห่ง การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก จำนวน 2 แห่ง และการก่อสร้างสะพานข้ามจุดกลับรถ จำนวน 1 แห่ง มี
รายละเอียดดังนี้

2.1) การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น :

ประกอบด้วย การปรับปรุงผิวจราจร เกาะกลางถนน Curb and Gutter, ทางเท้า, การปรับปรุง
รูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก และการปรับภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน โดยมีการปรับปรุงทางแยก
ระดับพื้น รวม 6 แห่ง รายละเอียดดังนี้

2.1.1) แยกปลาลัง กม.970+108 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุง
รูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

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

2.1.3) แยกพลศึกษา กม.974+050 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ
ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.4) แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 : การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทาง
แยก

2.1.5) แยกกระบี่น้อย กม.978+853 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ
ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

2.1.6) แยกเหนือคลอง กม.984+544 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ
ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

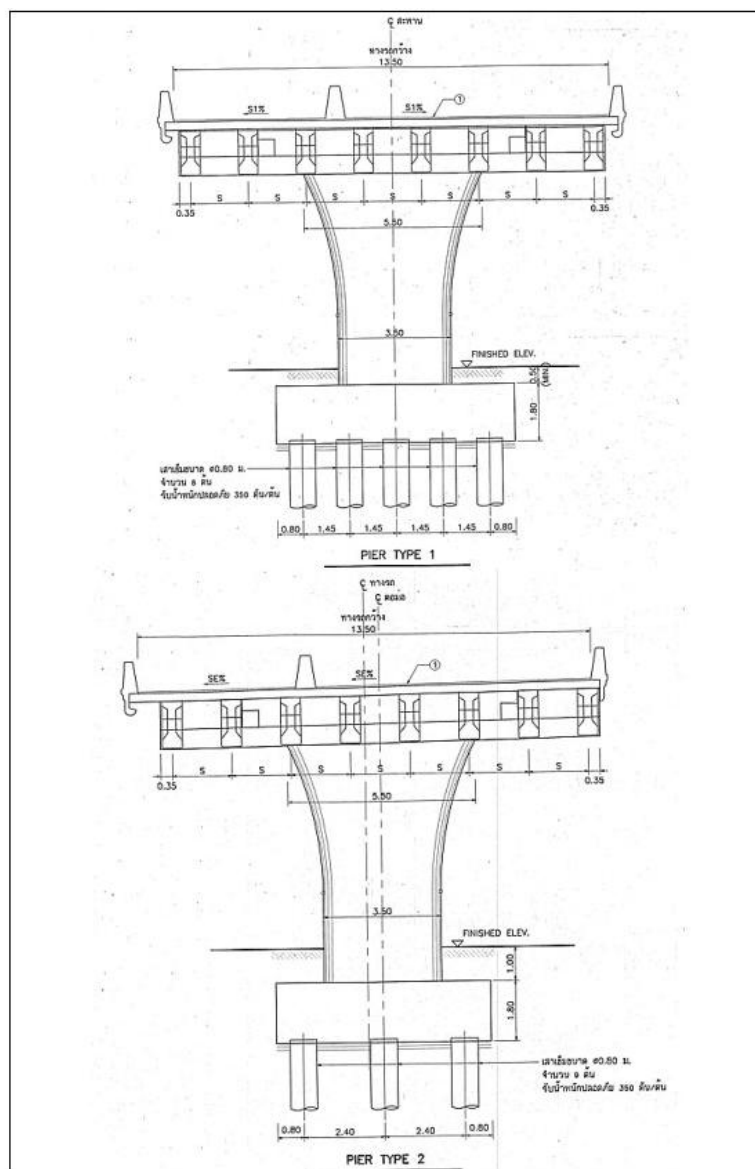
2.2) การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass)

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

2.2.2) ทางแยกสนามบินกระบี่ กม.981+015 : ลักษณะเป็นสามแยกจุดตัดของทางหลวง
หมายเลข 4 กับ ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งจะดำเนินการปรับปรุงโดยก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตาม
แนวทางหลวงหมายเลข 4 โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานเป็น I-Girder มีความยาว 490 เมตร ความกว้างสะพานรวม 23.10
เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร และไหล่ทางด้านซ้าย
กว้าง 2.5 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 ช่องจราจร และทิศทางมุ่งหน้าไปจังหวัดกระบี่
จำนวน 2 ช่องจราจร และมีช่องจราจรด้านข้างสะพาน เพื่อให้รถบนทางหลวงหมายเลข 4 สามารถใช้ถนนระดับพื้นเดิมได้
ตามปกติ (รูปที่ 2.1-5)



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า

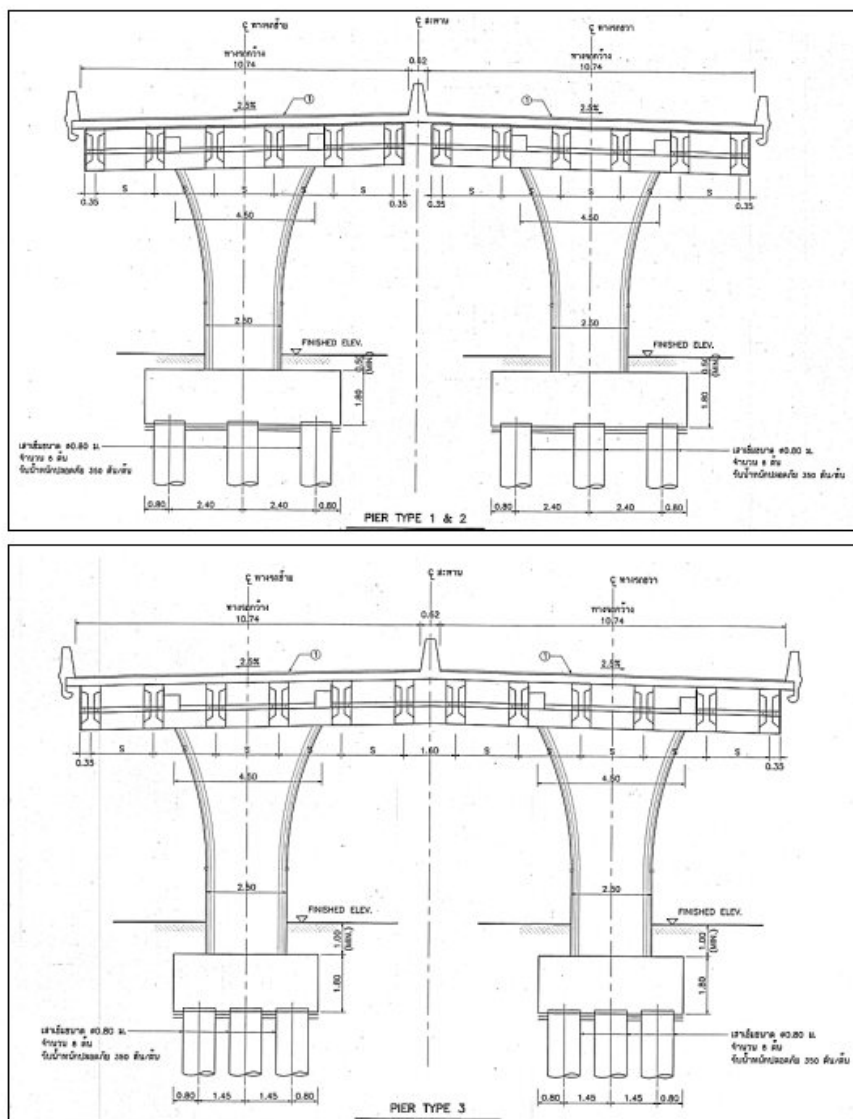


ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า

รูปที่ 2.1-4 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกตลาดเก่า
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่



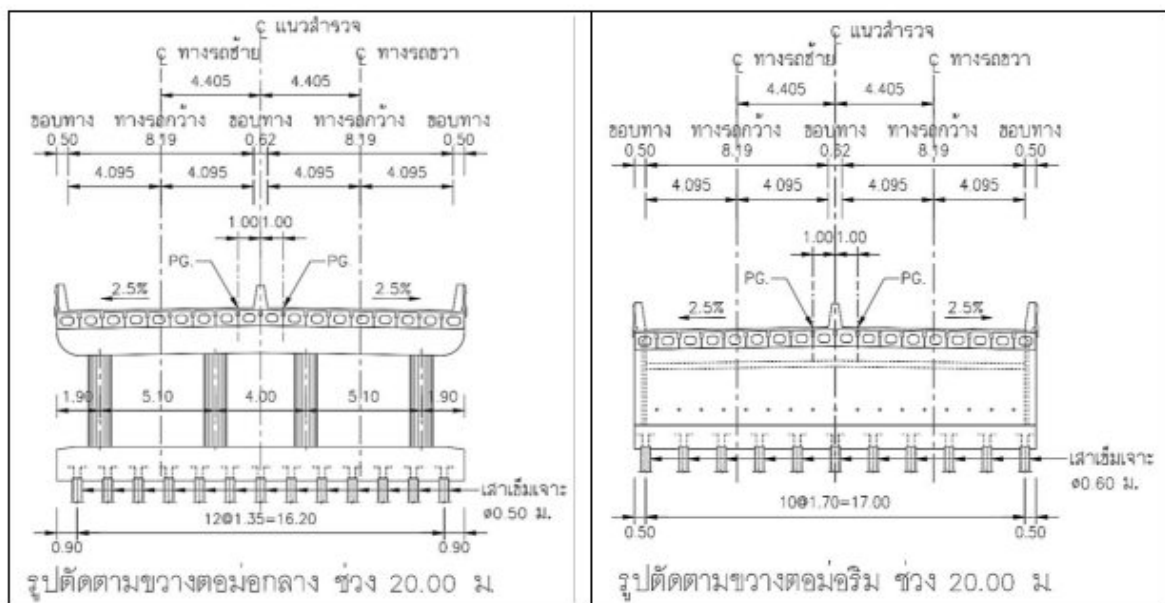
ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่

รูปที่ 2.1-5 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2.3) สะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ กม.977+000 : เป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับโดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพาน 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 และยกเลิกสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถเดิม (รูปที่ 2.1-6)



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ

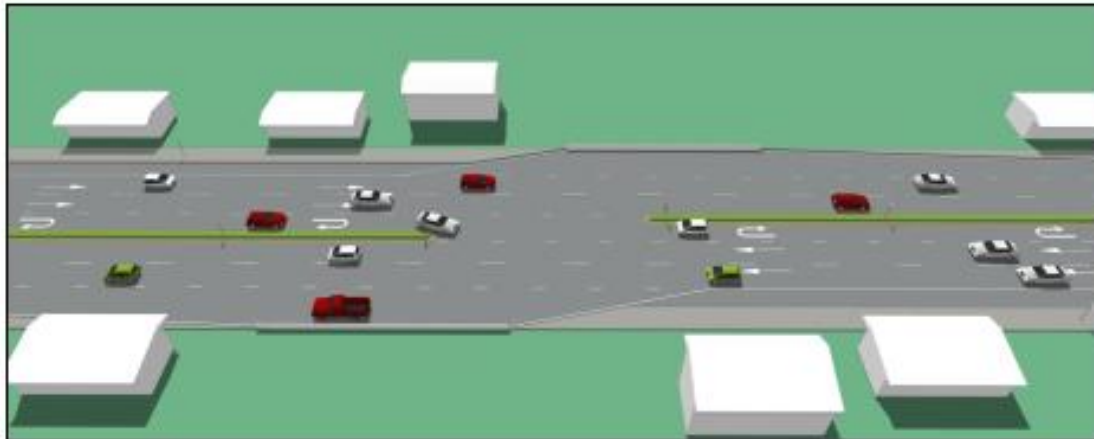


ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามแยก บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ

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 ดังนั้นภายหลังจากการก่อสร้าง/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 วัดควนสบาย	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

การพัฒนาระบบระบายน้ำภายในโครงการ 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)

สะพานด้านซ้ายทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้าย กว้าง 1.5 เมตร

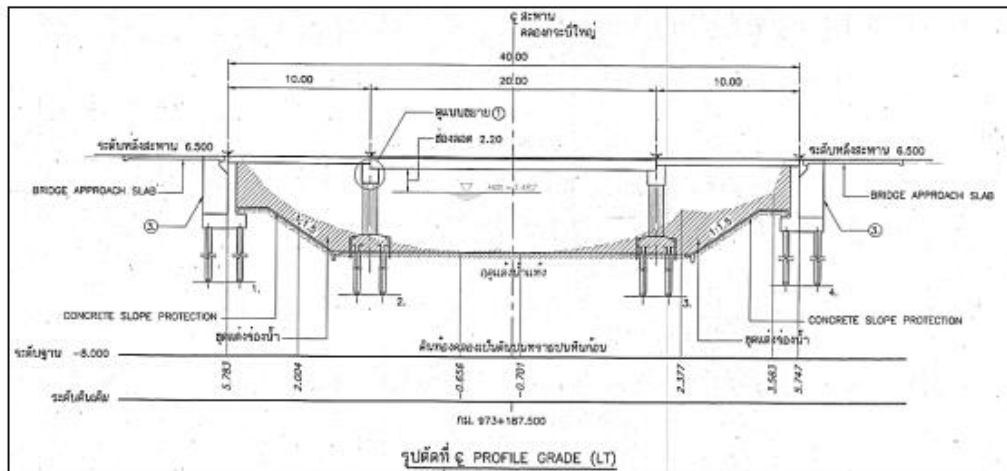
สะพานตัวกลาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 13.5 เมตร ทางเท้ากว้างด้านละ 1.5 เมตร

สะพานด้านขวาทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวา กว้าง 1.5 เมตร

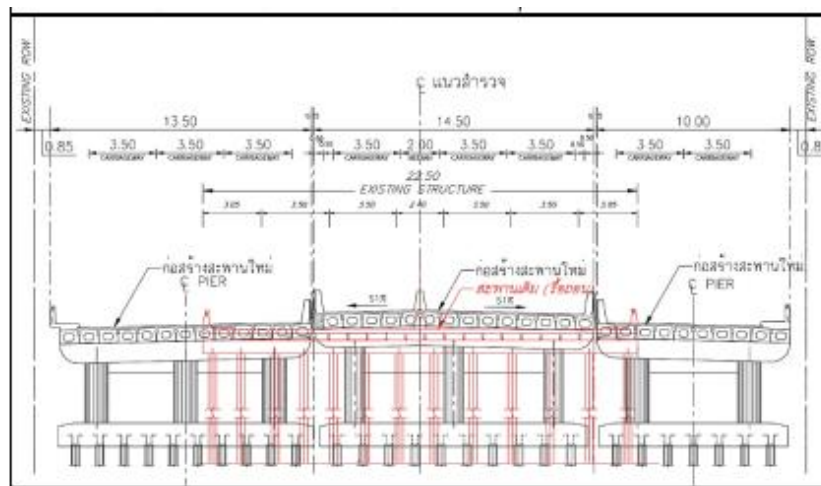
4.1.2) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) : ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร (รูปที่ 2.1-9)

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

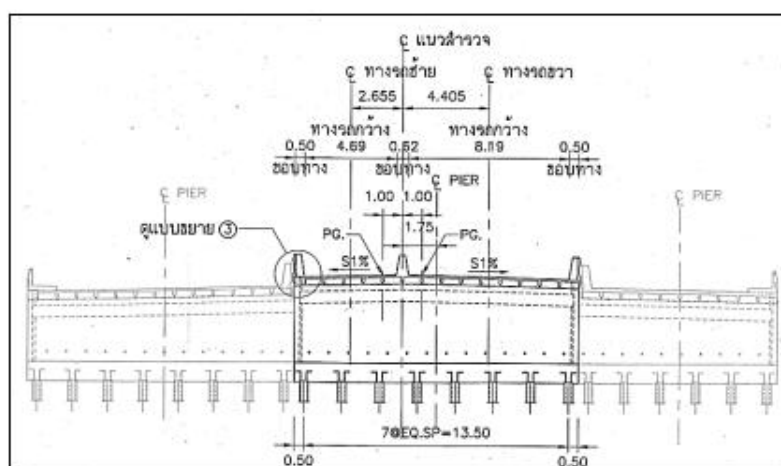
ตารางที่ 2.1-3 รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
ลำน้ำ	รูปแบบสะพาน	ขนาด	พื้นสะพาน กว้าง (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)		รูปแบบการปรับปรุง
				ซ้าย	ขวา	
1. คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438)	R.C. SLAB	(1×6.00) + (1×8.00) + (1×10.00) + (1×8.00) + (1×6.00) = 38.00 เมตร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



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานตัวกลาง)



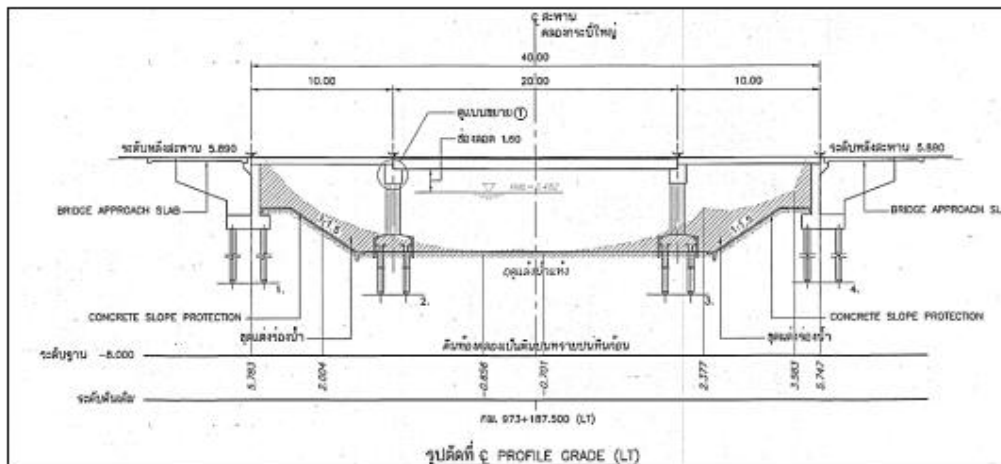
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร



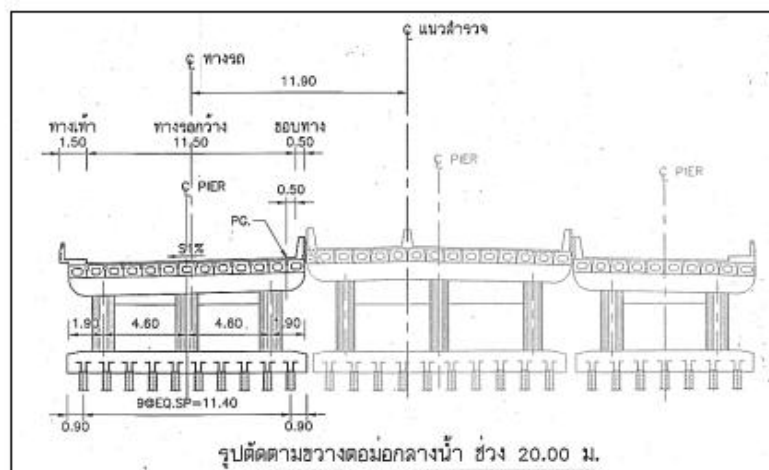
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ก) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานตัวกลาง)

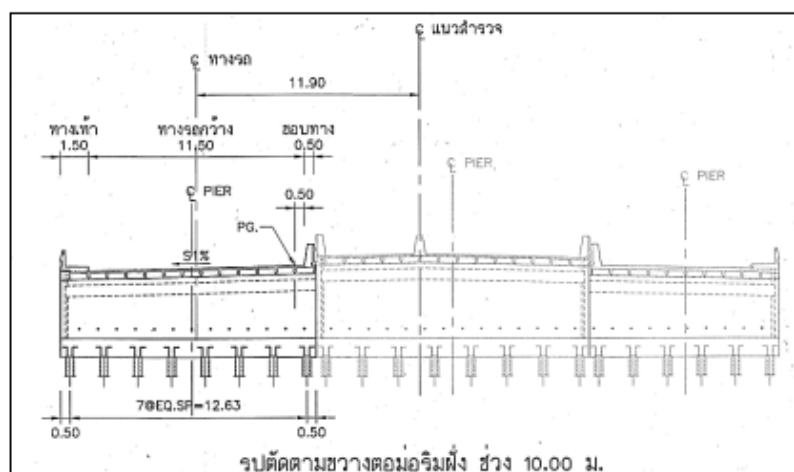
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)



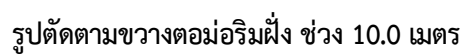
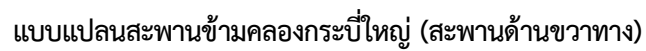
รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



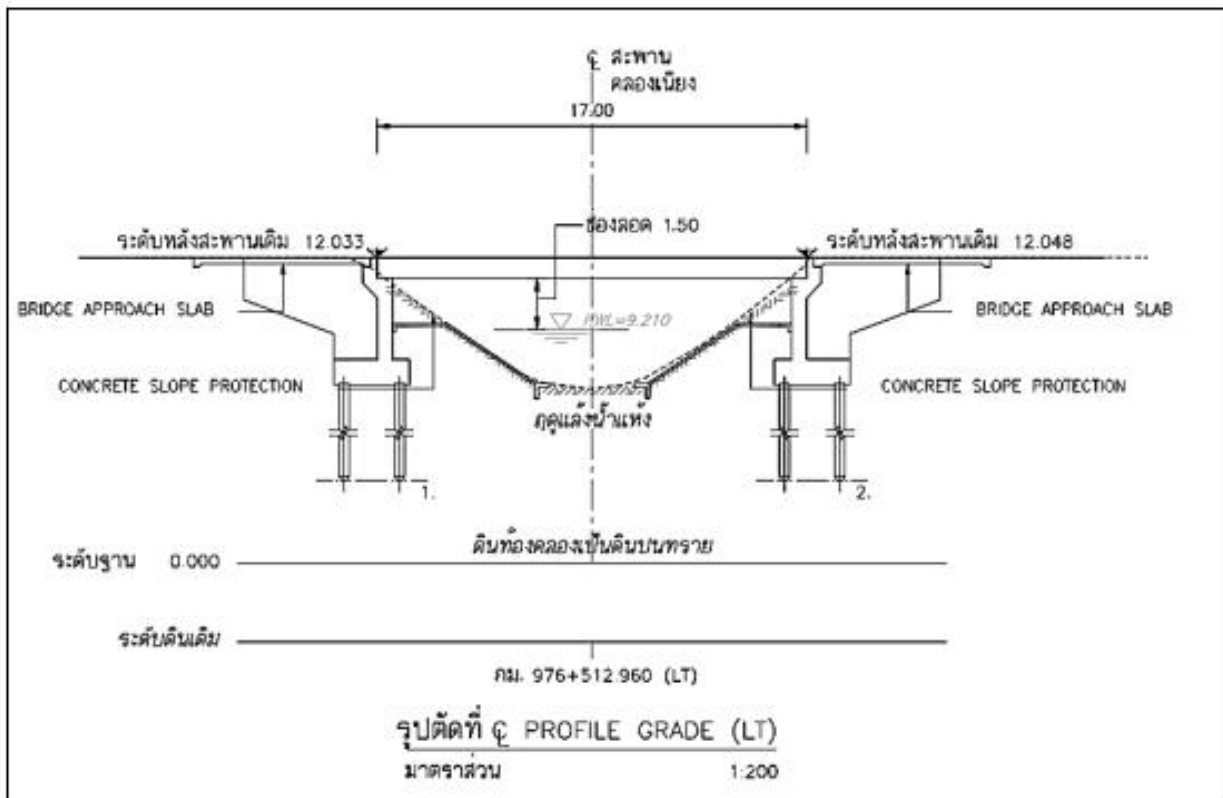
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ข) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)

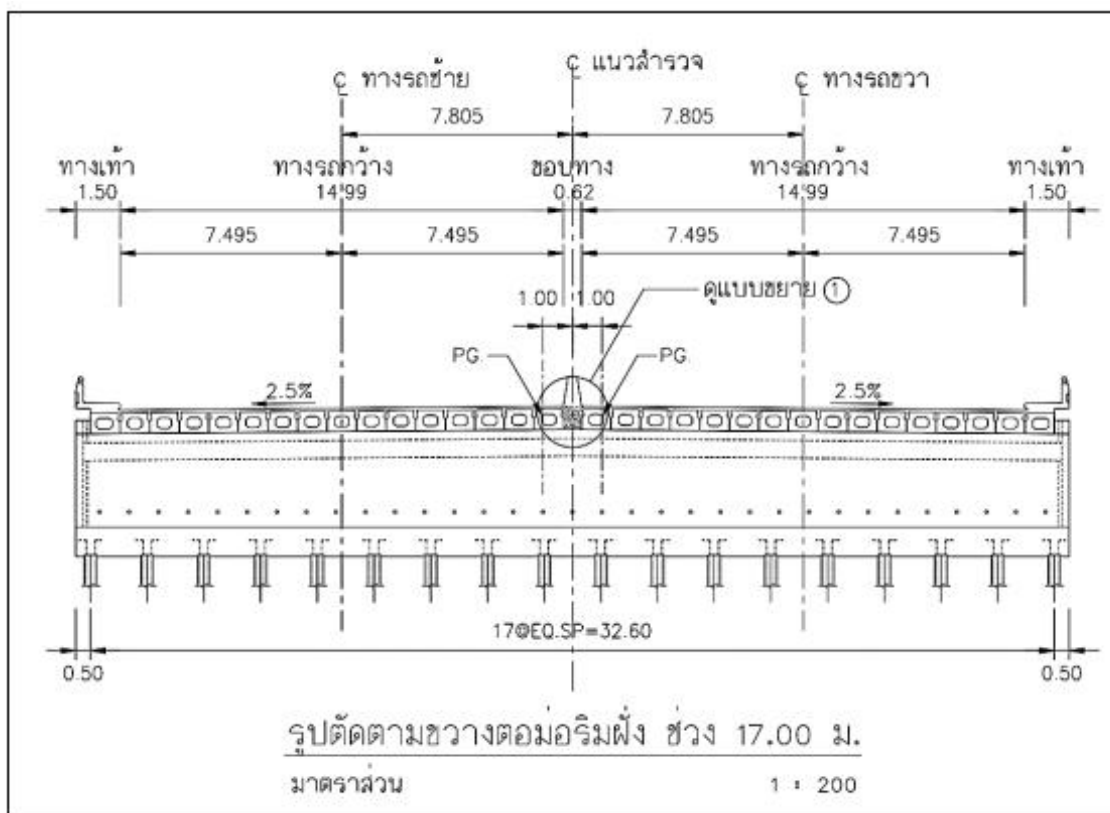
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระปี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

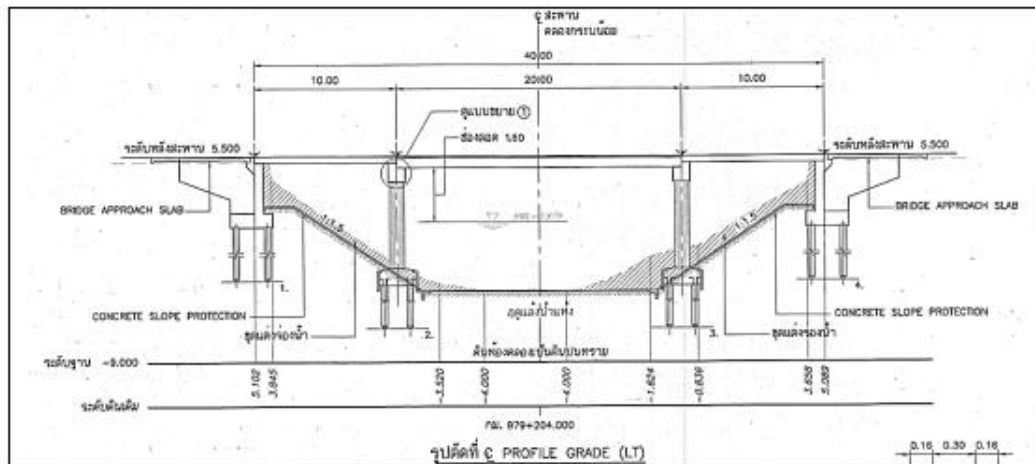


แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานตัวกลาง)

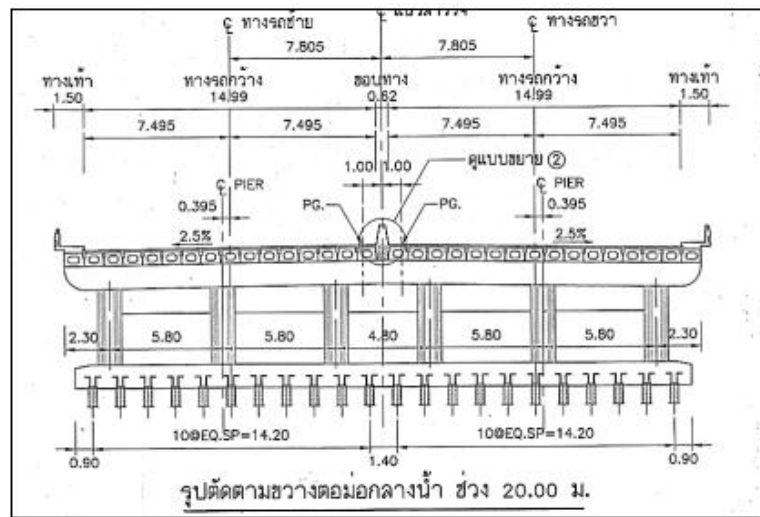


รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 17.0 เมตร

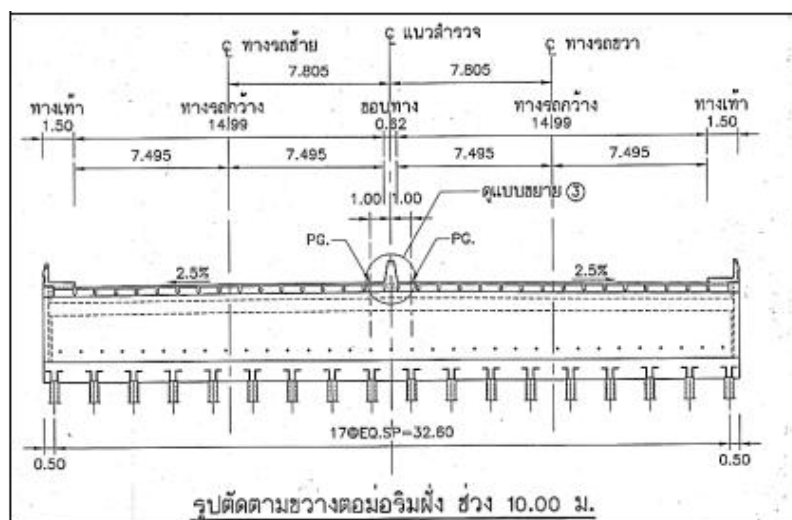
รูปที่ 2.1-9 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเนียง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย



รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

รูปที่ 2.1-10 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2) ท่อระบายน้ำ

การปรับปรุงท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วยการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว เพื่อระบายน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ผิวจราจร ส่วนการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวขวาง ซึ่งประกอบด้วยท่อลอดกลม 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ
2	กม.970+184.030	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 39 เมตร
7	กม.974+661.464	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32 เมตร จำนวน 1 ท่อ
8	กม.974+692.758	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 39 เมตร
12	กม.979+775.666	ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ ให้มีความยาว 40 เมตร
13	กม.980+290.591	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ท่อ
14	กม.980+778.037	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 3 ท่อ
15	กม.980+778.802	รื้อถอนท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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

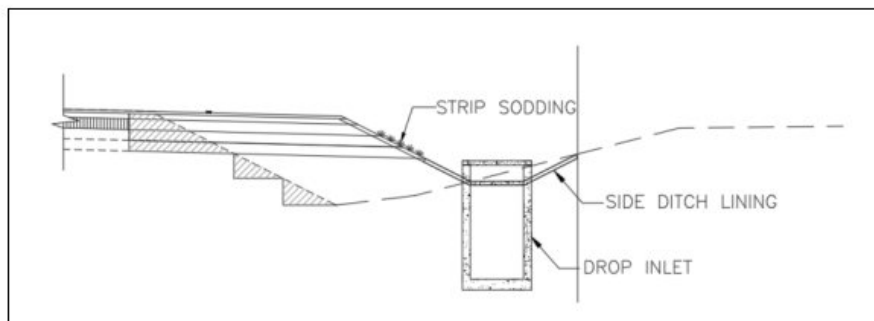
ตารางที่ 2.1-4 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)		
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รายละเอียดการปรับปรุง
17	กม.982+825.385	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และ ก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.1 x 1.8 เมตร ความยาว 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 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ และ ก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 2 ท่อ

4.3) ระบบระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำ

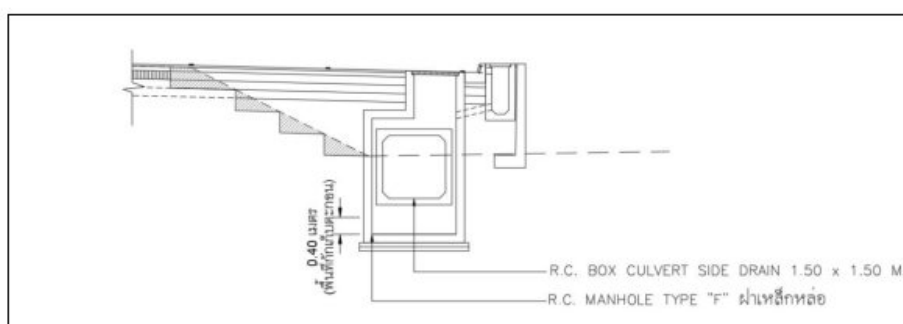
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ชุ่มน้ำ ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.970+290 ระยะทางประมาณ 0.182 กิโลเมตร และระหว่าง กม.980+280 ถึง กม.984+544 ระยะทางประมาณ 4.264 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางช่วงที่มีขนาด 6 ช่องจราจร จะมีระบบระบายน้ำในแนวยาว เป็นรางระบายน้ำรูปแบบ earth ditch ร่วมกับรางคอนกรีตเสริมเหล็ก 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 โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ ออกแบบให้มีทางลอดสัตว์ 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

6) แหล่งวัสดุก่อสร้าง

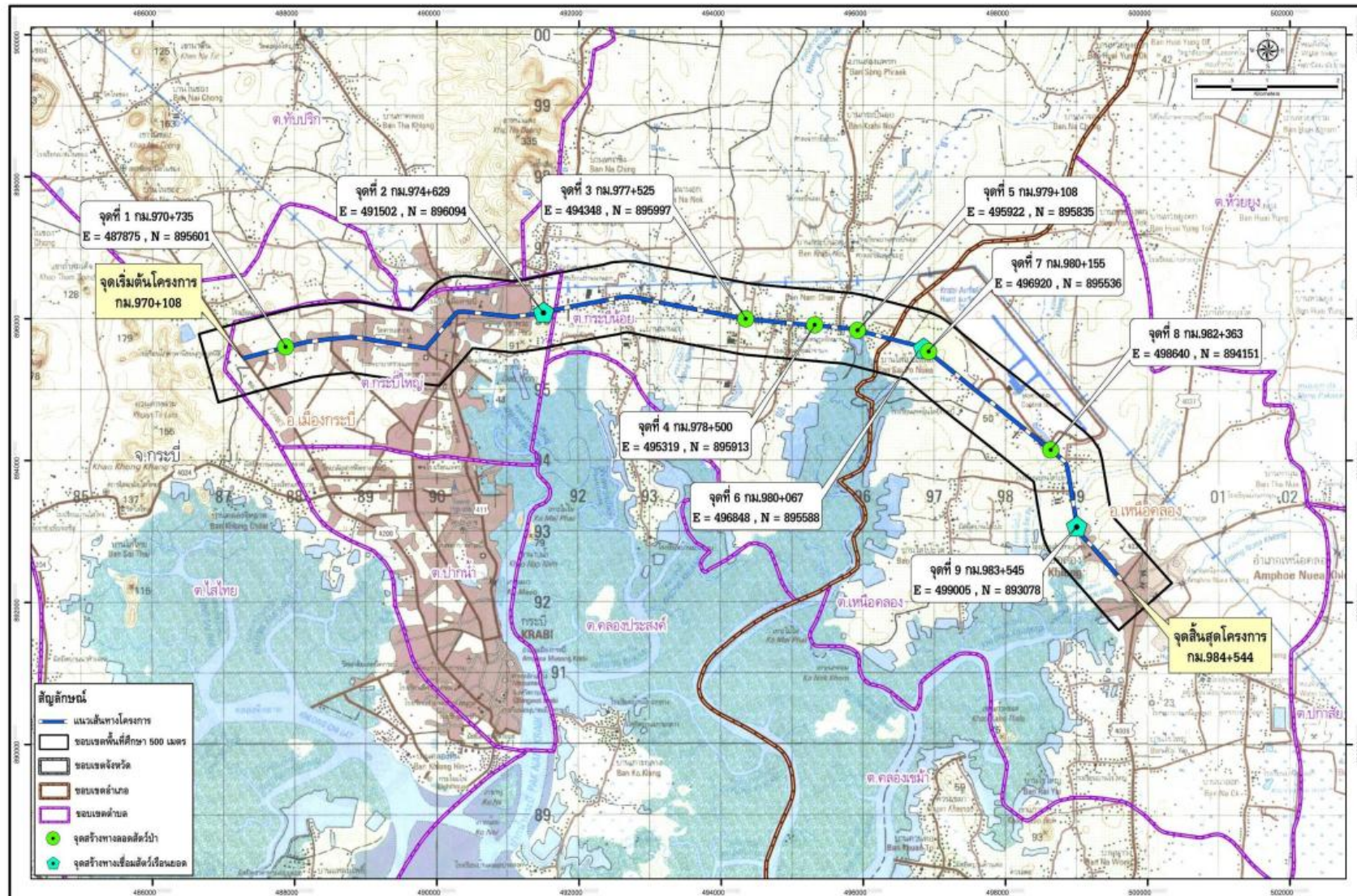
ตำแหน่งแหล่งวัสดุก่อสร้าง ที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 2.1-5 และรูปที่ 2.1-14)

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

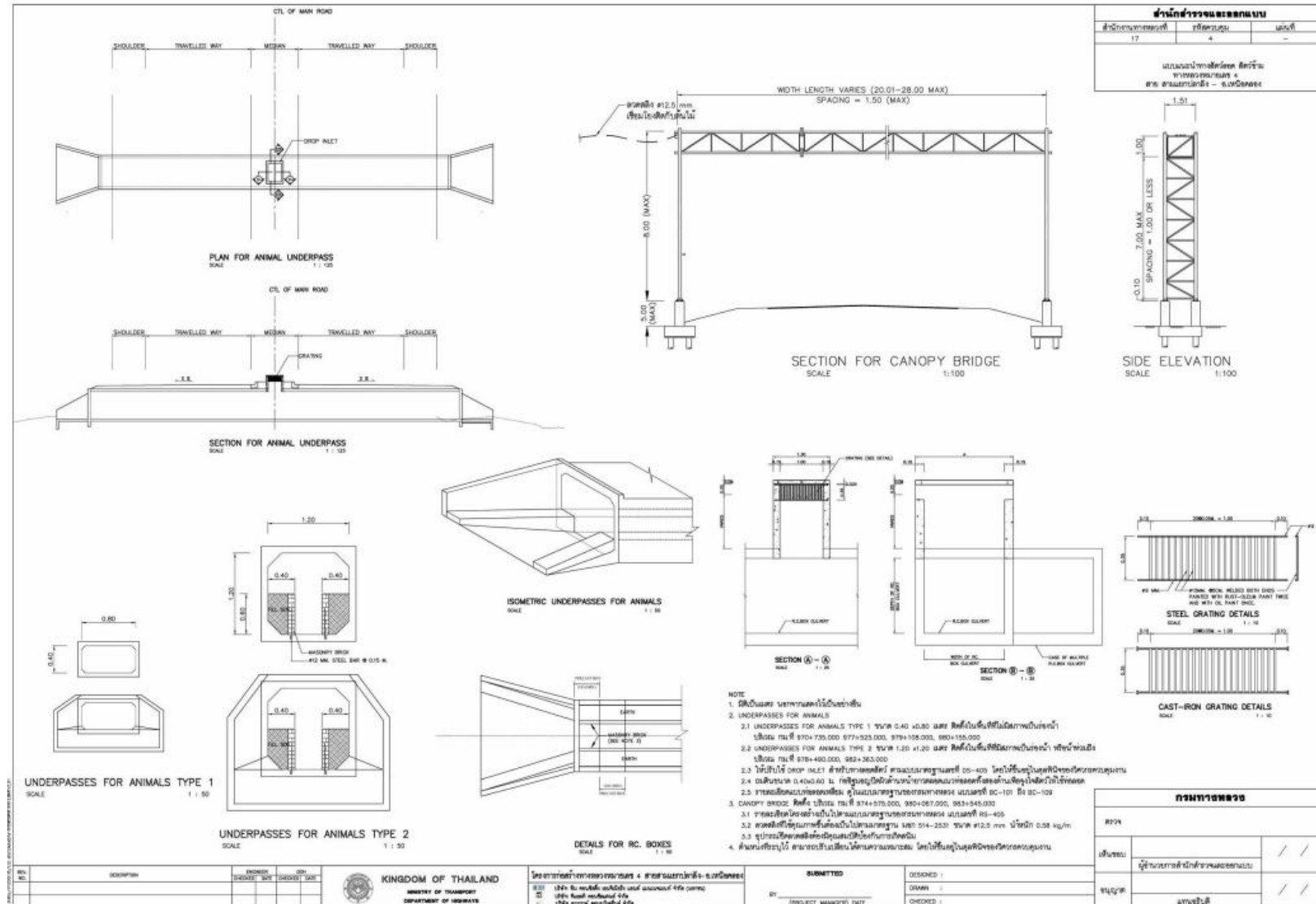
6.2) วัสดุหินคลุก หินผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และหินผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

6.3) วัสดุทรายผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลนาง อำเภอยะยง จังหวัดตรัง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

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

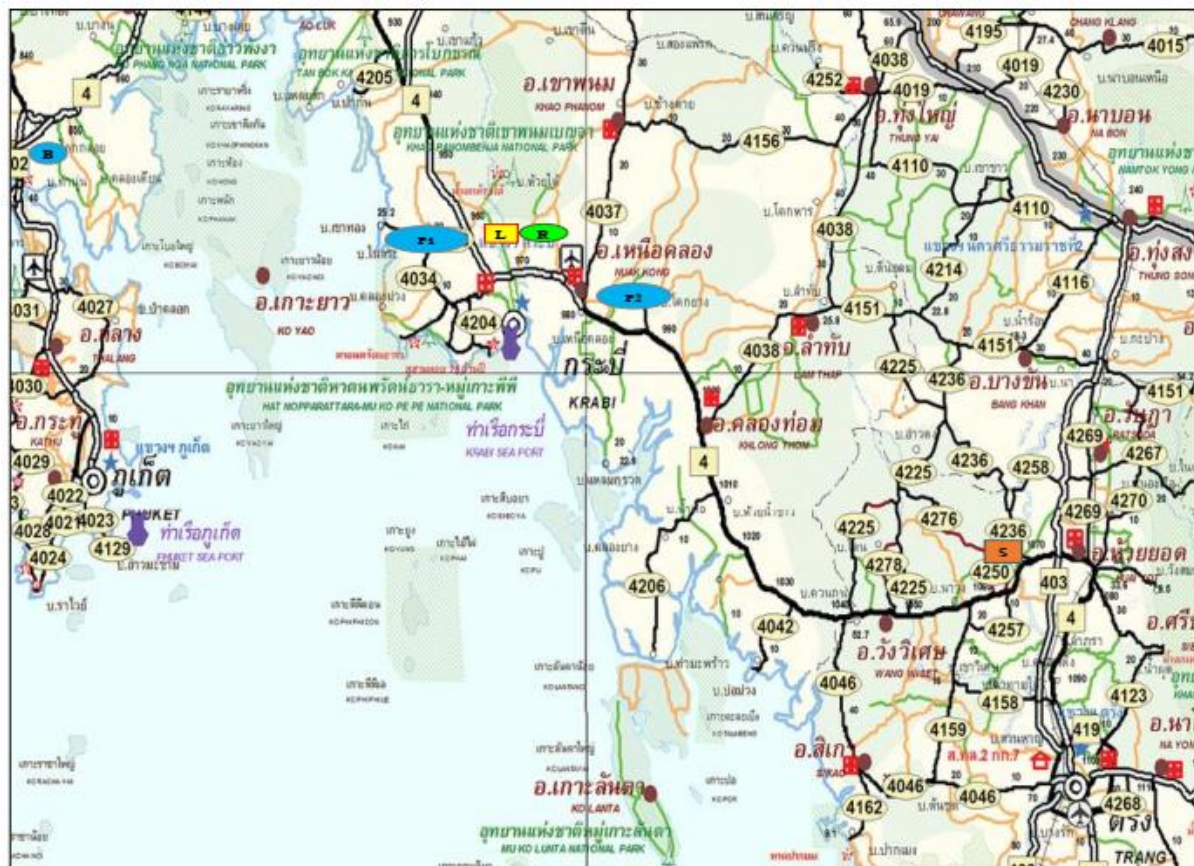


รูปที่ 2.1-12 ตำแหน่งก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้รายงาน EIA



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

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 หินผสมแอสฟัลต์ คอนกรีต และหินผสมคอนกรีต	โรงม่หิน หจก.ยอดโพธิ์ศิลาทอง	ทางหลวงหมายเลข 4 กม.964+800 LT ตำบลทับปrik อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พิกัด : Lat 8.14026 Long. 98.86089
S	วัสดุทรายผสมคอนกรีต	บ่อทรายกำนันลั่น	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

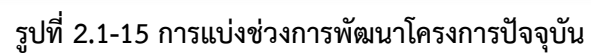
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

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 และสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ซึ่งได้รับการขยายระยะเวลาสัญญาอีก 43 วัน และสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2568 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,093 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญลื่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

1.2) กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000 : ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร 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 และสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,080 วัน โดยได้รับการขยายระยะเวลาสัญญาอีก 240 วัน และสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,320 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ



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)

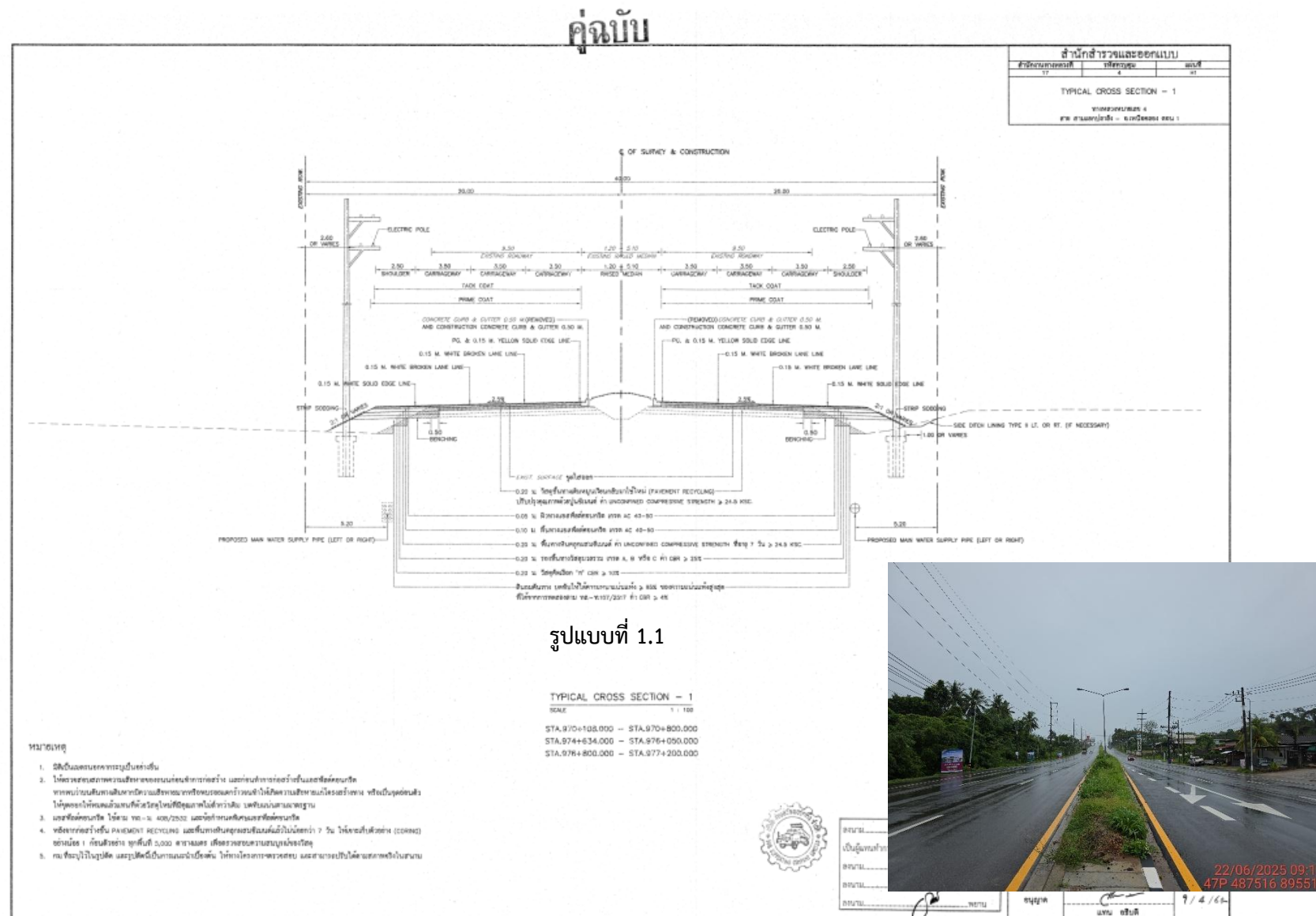
(1) รูปแบบที่ 1.1 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง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

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

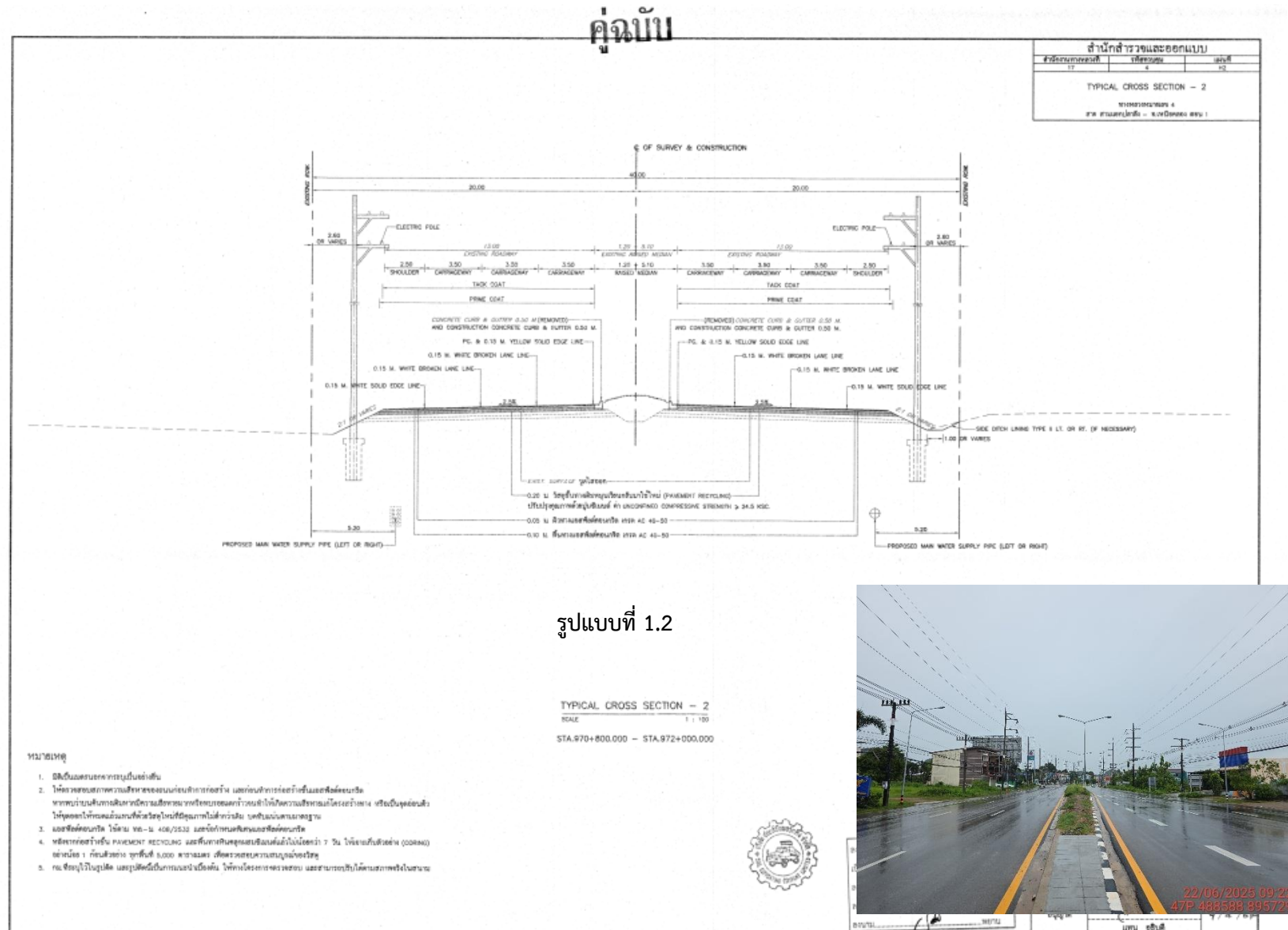
(2) รูปแบบที่ 1.2 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิมให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง 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

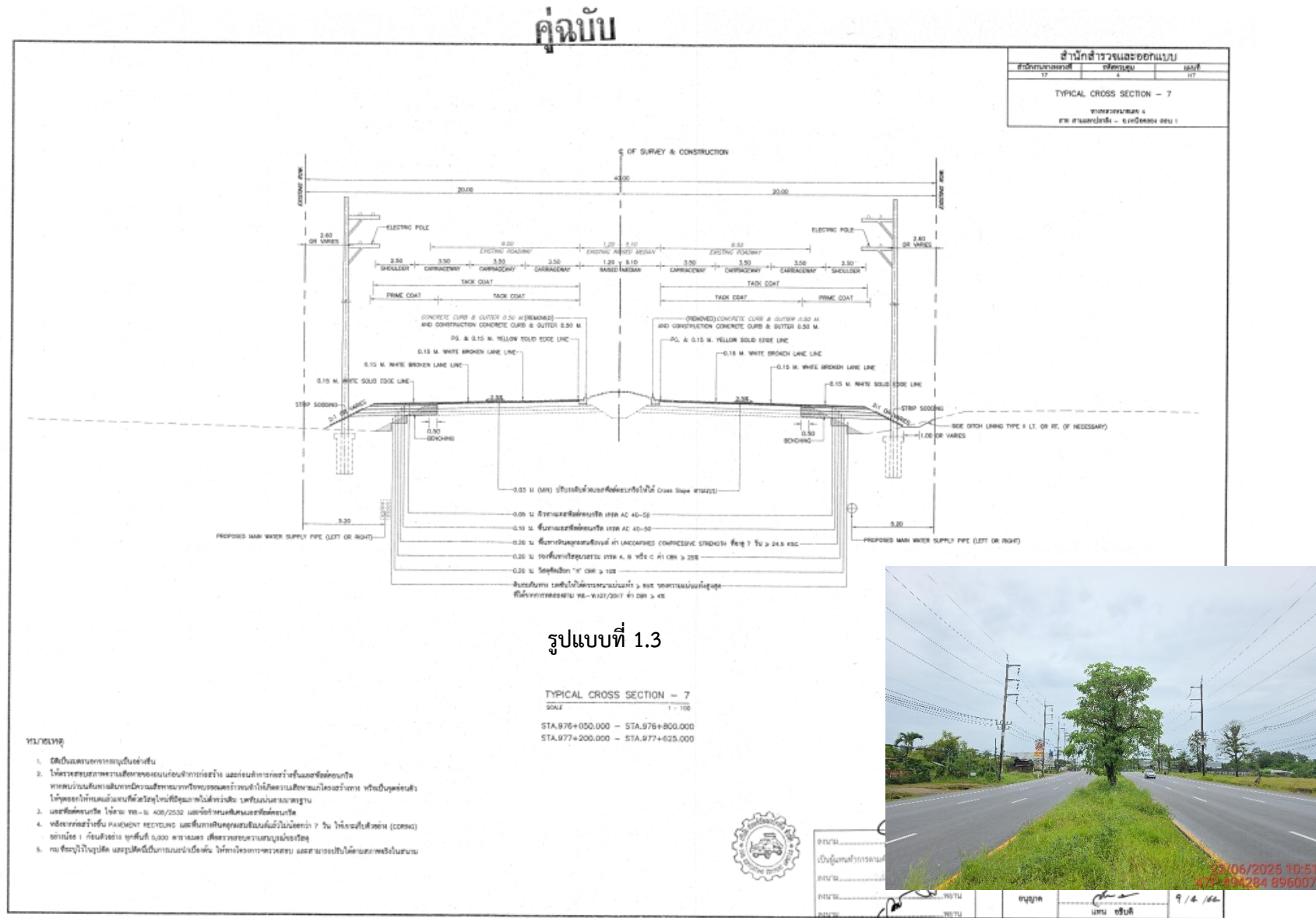
- กม.960+050 ถึง กม.976+800
- กม.981+470 ถึง กม.983+800
- กม.977+200 ถึง กม.979+132



รูปที่ 2.1-16 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ในปัจจุบัน



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

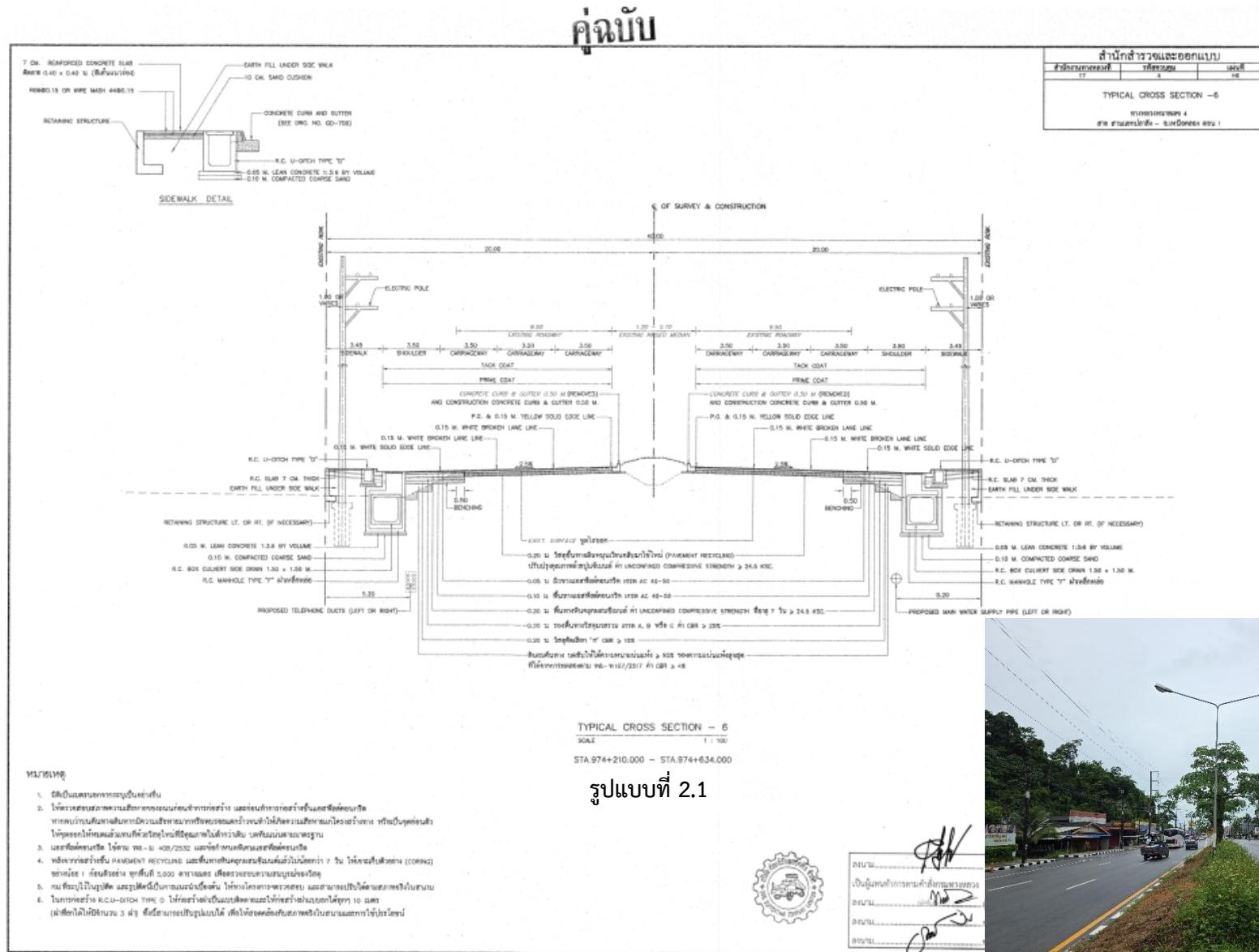
(2) รูปแบบที่ 2.2 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิมให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 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

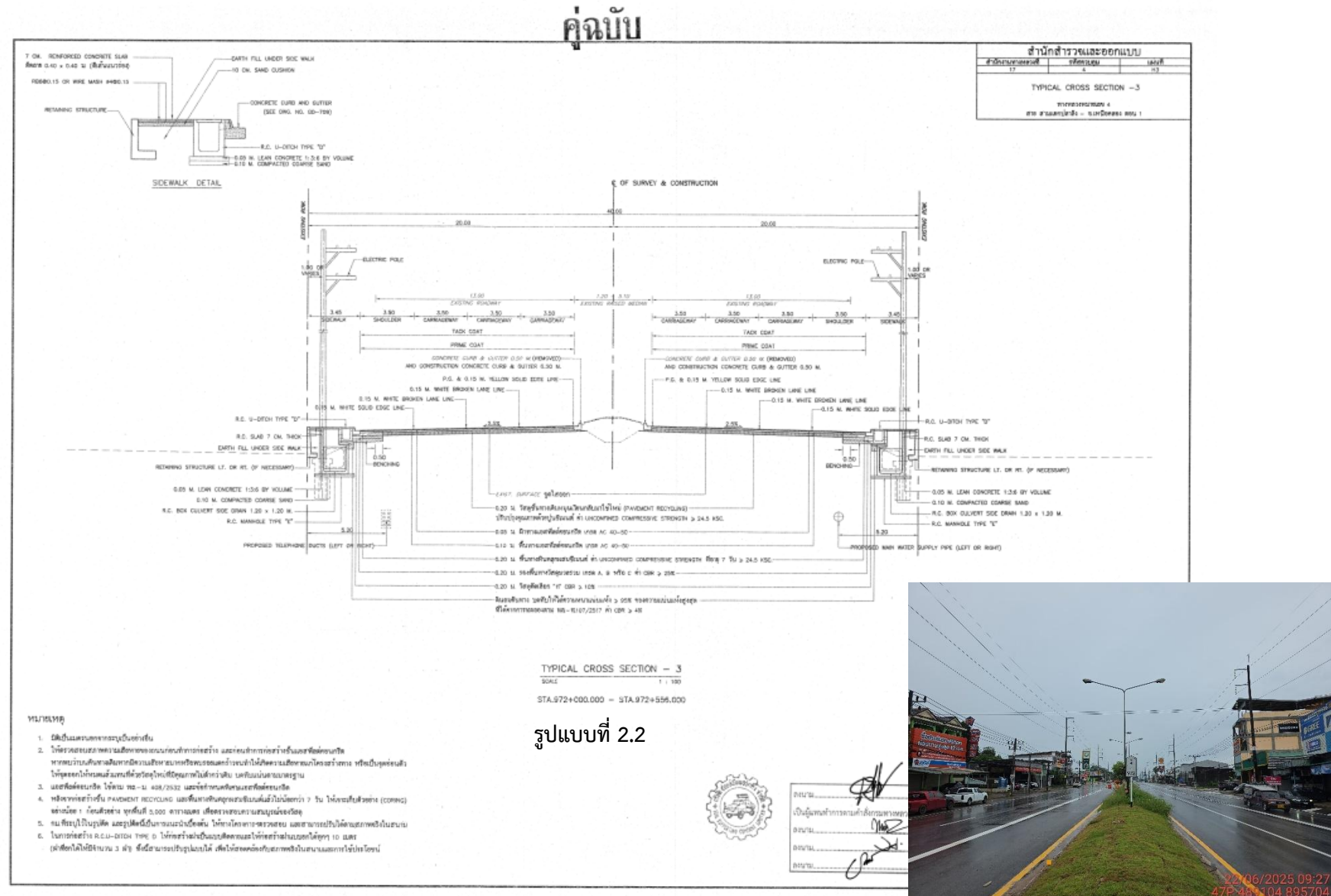
(4) รูปแบบที่ 2.4 : ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะคันทางด้านขวา ให้มีช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง ไหล่ทางกว้าง 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร พร้อมจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้า ส่วนคันทางด้านซ้าย จะดำเนินการปรับปรุงให้มีช่องจราจรกว้าง 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

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 และปรับปรุงระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า

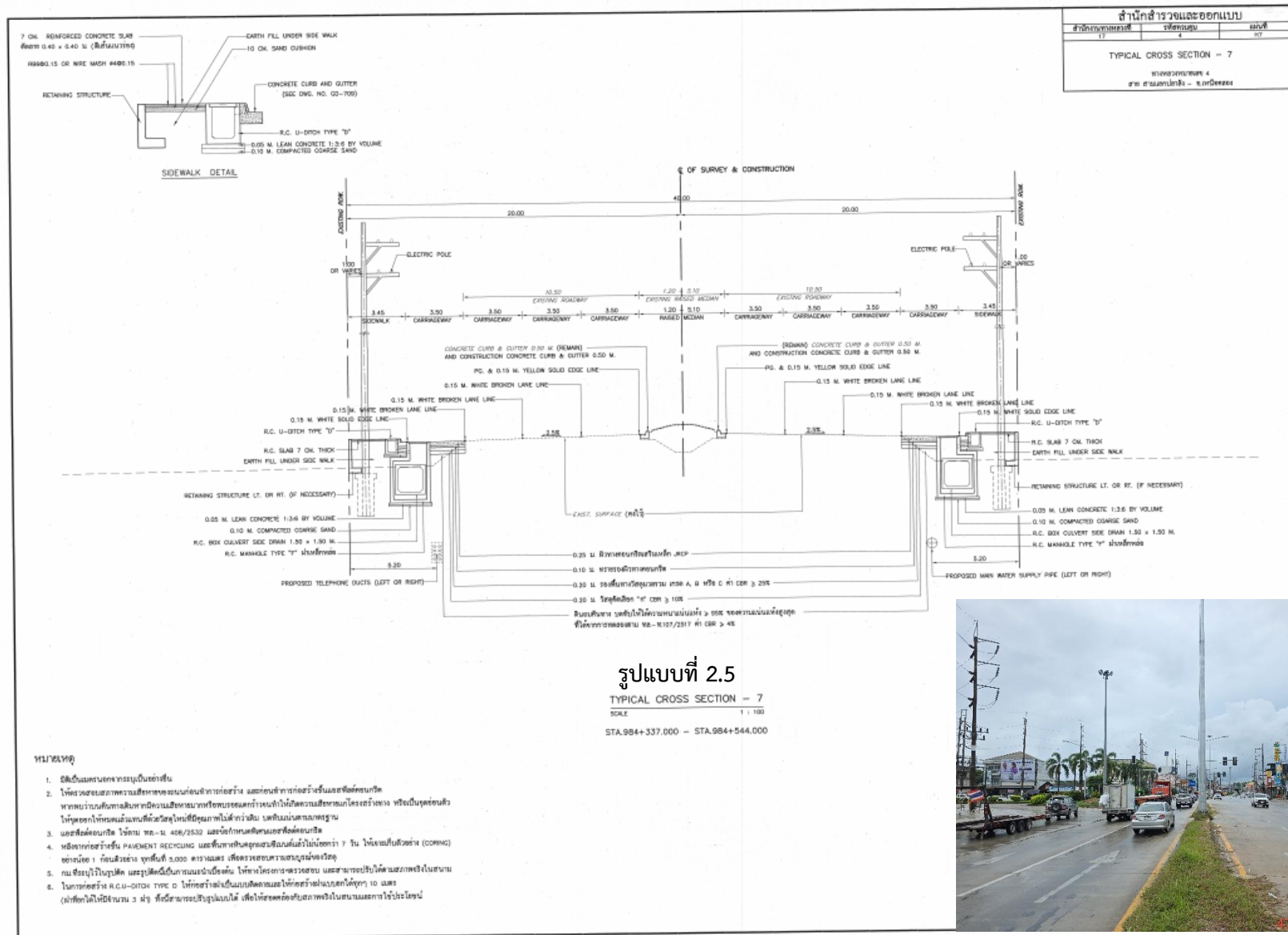


รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน









รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)

2.2) การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น :

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

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

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

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

2.2.4) แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 : การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

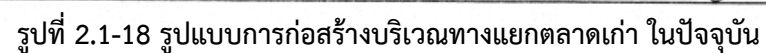
2.2.5) แยกกระบี่น้อย กม.978+853 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

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 เสาเดี่ยว มีความยาว 330.142 เมตร ความกว้างสะพานรวม 13.50 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ขอบทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Concrete Barrier มี Divider กว้าง 2.0 เมตร ประกอบด้วย ทิศทางมุ่งหน้าไป อำเภอเหนือคลอง จำนวน 1 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)





รูปที่ 2.1-19 รูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกสนามบิน ในปัจจุบัน

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 และยกเลิกสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถเดิม อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในระยะที่ผ่านมา มีความจำเป็นต้องรื้อถอนสัญญาณไฟจราจรเดิมเพื่อการก่อสร้างปรับปรุงแนวเส้นทาง ซึ่งปัจจุบันพบว่า กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ และสามารถใช้เป็นจุดกลับรถได้ตามเดิม เมื่อพิจารณาจากปริมาณจราจรที่จุดกลับรถในปัจจุบัน พบว่า ยังสามารถใช้สัญญาณไฟจราจรในการบริหารจัดการได้อย่างเพียงพอ และจากการคาดการณ์ปริมาณจราจร พบว่า ควรดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำเพื่อเปิดใช้งาน ในปี พ.ศ.2575 ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าว

2.4) จุดกลับรถ

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

1) กม.972+485 (บริเวณวัดควนสวาย) : ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวอยู่ในระยะเชิงลาดของสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดินในบริเวณดังกล่าว จึงได้ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณ กม.972+485 โดยผู้ใช้งานเส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณใต้สะพานข้ามทางแยกได้

2) กม.984+000 (หน้าโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้มีข้อสรุปให้คงจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าวไว้ โดยจะมีการก่อสร้างปรับเปลี่ยนรูปแบบให้เป็นแบบเปิด-ปิดได้ และจะเปิดใช้งานเฉพาะใน เวลา 07.30-08.15 น., เวลา 15.30 น. และ เวลา 17.00-17.15 น. โดยมีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวก ซึ่งปัจจุบันยังสามารถกลับรถบริเวณนี้ได้ตลอดเวลา และอยู่ระหว่างรอดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบดังกล่าว (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก-3)

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

ตารางที่ 2.1-6 สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกั้นระดับถนนในปัจจุบัน					
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	บริเวณ	รูปแบบทิศทาง	สรุปการปรับปรุง	
				EIA	ปัจจุบัน
1	กม.970+280	จุดกั้นรถ ก่อนถึงแยกปลาลัง	1	คงไว้	คงไว้
2	กม.971+015	จุดกั้นรถ ศูนย์ Mitsubishi-Mazda	2	คงไว้	คงไว้
3	กม.972+485	จุดกั้นรถ วัดควนสบาย	2	คงไว้	ยกเลิก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ในระยะเชิงลาดของสะพาน ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดิน
4	กม.973+650	จุดกั้นรถ โรงเรียนเมืองกระบี่	2	คงไว้	คงไว้
5	กม.975+675	จุดกั้นรถ Big C-Outlet	2	คงไว้	คงไว้
6	กม.976+825	จุดกั้นรถ Lotus-Isuzu-เรือนจำ	2	คงไว้	คงไว้
7	กม.977+845	จุดกั้นรถ โรงเรียนบ้านน้ำจาน	2	คงไว้	คงไว้
8	กม.979+725	จุดกั้นรถ บ้านพักวิทยุการบิน	2	คงไว้	คงไว้
9	กม.982+220	จุดกั้นรถ บ้านพักสนามบิน	2	คงไว้	คงไว้
10	กม.982+850	ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไสเฒ่า 185 เมตร	1	ก่อสร้างเพิ่ม	ก่อสร้างเพิ่ม
11	กม.983+035	จุดกั้นรถ โรงเรียนบ้านไสเฒ่า	2	ยกเลิก	ยกเลิก
12	กม.983+400	ระหว่างโรงเรียนไสเฒ่า และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ก่อสร้างเพิ่ม	ก่อสร้างเพิ่ม
13	กม.984+000	จุดกั้นรถ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา	2	ยกเลิก	คงไว้ โดยจะมีการเปิดให้ กั้นรถ เฉพาะในช่วงเช้า และช่วงเย็น รวมทั้งให้มีการควบคุมการเปิดจุดกั้นรถ 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

สะพานด้านซ้ายทาง 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-GIRDER มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร

สะพานข้ามคลองกระปี่น้อย (กม.979+204.014) : ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และ
ก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 30.6 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ
1.5 เมตร

2.5.2) ท่อระบายน้ำ : กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุง อาคารระบายน้ำตลอดแนวเส้นทาง
โครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงท่อลอดกลม จำนวน 14 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 6 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการ
ต่อความยาวของอาคารระบายน้ำเดิม รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-7

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
1	กม.970+061.581	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	คงเดิม
2	กม.970+184.030	เส้นผ่านศูนย์กลาง 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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 15.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
4	กม.971+752.030	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 2 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำซ้าย 3.0 เมตร ด้านขวา 2.0 เมตร
5	กม.973+555.925	เส้นผ่านศูนย์กลาง 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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม
8	กม.974+628.748	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 3.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
9	กม.974+692.758	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 33.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ ให้มีความยาว 33 เมตร	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวา 3.0 เมตร
10	กม.974+980.832	เส้นผ่านศูนย์กลาง 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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
14	กม.979+775.666	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 2.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน
15	กม.980+290.591	เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ
16	กม.980+778.037	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40.0 เมตร จำนวน 3 ท่อ
17	กม.980+778.802	เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 34.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รื้อย้ายออก

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน (ต่อ)			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 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	เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ	เปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 : ก่อสร้าง Concrete Ditch Lining ทั้งสองด้านข้างของท่อ เหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร

(2) บริเวณ กม.977+525 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าว มีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่ (ภาคผนวก ง-2)

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

(3) บริเวณ กม.978+500 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร

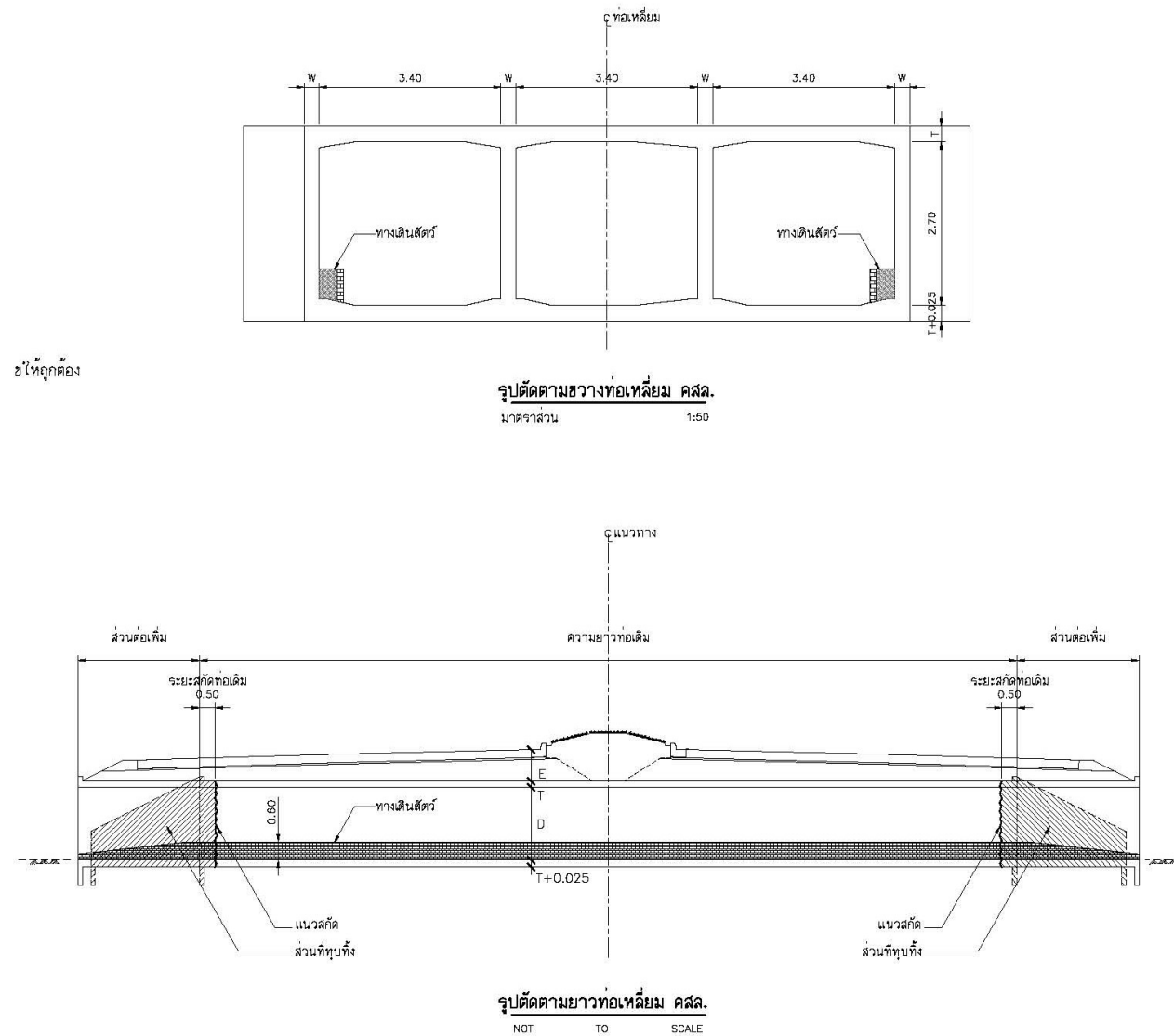
รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.978+500 และให้ ปรับปรุงอาคารระบายน้ำ กม.978+496 ให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้

(4) บริเวณ กม.979+108 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระป็น้อย (กม.979+204)

รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.979+108 และ ปรับปรุงโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระป็น้อย ให้สัตว์สามารถเดินข้ามได้

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



รูปที่ 2.1-20 รูปแบบทางลอดสัตว์ในปัจจุบัน

(6) บริเวณ กม.982+363 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว

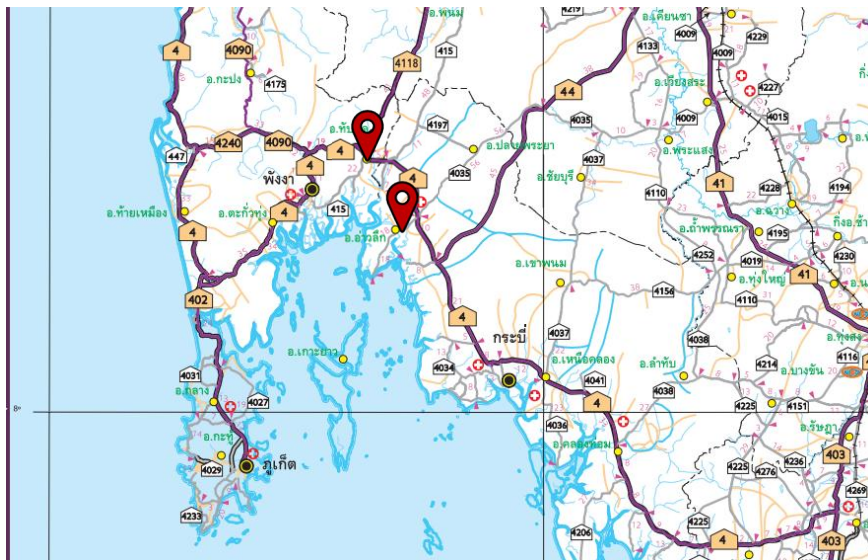
รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ปรับเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งให้วางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไปใช้อาหารระบายน้ำในบริเวณข้างเคียง (กม.982+141) ได้

2.6.2) สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) : มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยติดตั้งเสาที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่มีความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และกม.983+545

สำหรับบริเวณ กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน ตามคู่มือการดำเนินงานสนามบินท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อลดความเสี่ยงและป้องกันอันตรายจากสัตว์ที่จะเกิดผลกระทบโดยตรงต่อการขึ้น-ลงของอากาศยาน และความปลอดภัยในด้านอื่นๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-2)

2.7) เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง

แหล่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ มาจาก อำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ และ อำเภอทับปุด 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) สำหรับรายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว (ภาคผนวก ข) รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 2.1-8

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. ทางหลวงระดับพื้น			
1.1 ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ■ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Raised Median	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
1.2 ทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ■ แบ่งทิศทางการจราจรด้วย Raised Median	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2. การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น			
2.1 แยกปลาลัง กม.970+108 ■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.2 แยกทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับถนนมหาสาร-ถนนฝั่งเมือง กม.971+407 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.3 แยกพลศึกษา กม.974+050 ■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.4 แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.5 แยกกระปี่น้อย กม.978+853 ■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.6 แยกเหนือคลอง กม.984+544 ■ เพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ■ ปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3. สะพานข้ามทางแยก (Overpass) 3.1 ทางแยกตลาดเก่า กม.972+732 ■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน I-Girder เสาคู่เดี่ยว ■ ความกว้างสะพาน 14.50 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร ■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร ■ ตัวสะพานยาว 330 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเพิ่มเติมการติดตั้ง Removable barrier บริเวณทางขึ้นและทางลงของสะพาน (กม.972+170 -กม.972+190 และ กม. 973+120 - กม.973+140)	เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนทิศทางจราจรได้ตามความเหมาะสม	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการจราจร เนื่องจากสามารถปรับเปลี่ยนทิศทางจราจรบนสะพานให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลาได้
3.2 ทางแยกสนามบิน กม.981+015 ■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน I-Girder เสาคู่ ■ ความกว้างสะพาน 23.10 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ■ ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร ด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร ■ ตัวสะพานยาว 490 เมตร	มีรูปแบบโครงสร้างสะพาน ความกว้างสะพาน ความกว้างช่องจราจร และความยาวสะพาน เป็นรูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แต่มีไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน ซึ่งสามารถจอดหลบบริเวณไหล่ทางได้	เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการจราจร เนื่องจากสามารถลดการติดขัดของการจราจรในกรณีที่มียานพาหนะชำรุดเสียหาย / เกิดอุบัติเหตุบนสะพาน
3.3 สะพานข้ามจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.977+000 ■ รูปแบบโครงสร้างสะพาน Box Beam ■ ความกว้างสะพาน 18.0 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ■ ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ■ ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.5 เมตร ■ ความสูงช่องลอด 3.5 เมตร	ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณ	-	-
4. จุดกลับรถ : จำนวน 14 แห่ง ดังนี้ 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
4. จุดกลับรถ (ต่อ) 4.3 กม.972+485 (วัดควนสบาย) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	ยกเลิกการก่อสร้างจุดกลับรถนี้	เนื่องจากอยู่ในช่วงเชิงลาดของสะพานข้ามแยกตลาดเก่า ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดิน จึงไม่สามารถก่อสร้างจุดกลับรถได้	ไม่มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง เนื่องจากสามารถกลับรถที่จุดกลับรถได้สะพานข้ามแยกตลาดเก่า (กม.972+732) และจุดกลับรถบริเวณศูนย์ Mitsubishi-Mazda (กม.971+015) ซึ่งมีระยะห่าง 247 เมตร และ 1.47 กิโลเมตร แทนได้ และจากผลการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ส่วนใหญ่รับทราบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวแล้ว อย่างไรก็ตาม ได้มีการให้ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจุดกลับรถดังกล่าวแก่ผู้ใช้ทางทราบแล้ว รวมทั้งไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
4.4 กม.973+650 (โรงเรียนเมืองกระบี่) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.5 กม.975+675 (Big C-Outlet) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.6 กม.976+825 (Lotus-Isuzu-เรือนจำ) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.7 กม.977+845 (โรงเรียนบ้านน้ำจัน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.8 กม.979+725 (บ้านพักวิทยุการบิน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.9 กม.982+220 (บ้านพักสนามบิน) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.10 กม.982+850 (ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไผ่โป๊ะ 185 เมตร) : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.11 กม.983+035 (โรงเรียนบ้านไผ่โป๊ะ) : ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณนี้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
4. จุดกลับรถ (ต่อ) 4.12 กม.983+400 (ระหว่างโรงเรียนไสโปะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (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. และ ควบคุมการเปิด-ปิด จุดกลับรถ โดยตำรวจจราจร	เนื่องจากโรงเรียนสังข์ทองได้มีการร้อง ขอให้มีการคงจุดกลับรถบริเวณเดิมไว้ เช่นเดิม โดยให้มีการเปิด-ปิดเป็นช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงระหว่าง เวลา 07.30-08.15 น., 15.30 น. และ 17.00-17.15 น. โดยขอ ความร่วมมือให้ตำรวจจราจรมาช่วยดูแล การจราจร และความปลอดภัยในช่วงเวลา ดังกล่าว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ครู อาจารย์ และผู้ปกครองที่มารับ-ส่งนักเรียน (ภาคผนวก ง-3)	ไม่มีผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในการ กลับรถ เนื่องจากการเปิด-ปิดจุดกลับรถจะ ดำเนินการโดยตำรวจจราจร ซึ่งนอกเวลา เปิดจุดกลับรถ ผู้ใช้ทางสามารถใช้จุดกลับ รถ กม.984+544 (แยกเหนือคลอง) ได้
4.14 กม.984+300 : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการ กลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	ย้ายจุดกลับรถไปอยู่ที่ กม.984+544 (แยกเหนือคลอง)	เนื่องจากบริเวณเดิม (กม.984+300) มีระยะห่างจากจุดกลับรถ บริเวณ กม.984+000 เพียง 300 เมตร ซึ่งจะทำให้ เกิดการชะลอตัวของรถในเส้นทาง	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการย้าย ตำแหน่งให้ห่างจากตำแหน่งเดิมเป็น ระยะทาง 144 เมตร เพื่อให้เกิดความ ปลอดภัย ซึ่งอาจใช้เวลาเดินทางช้ากว่าเดิม ไม่เกิน 5 นาที

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5. ระบบระบายน้ำ 5.1 สะพานข้ามลำน้ำ 5.1.1 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438) : รื้อถอนสะพานเดิม จำนวน 1 ตัว และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete จำนวน 3 ตัว โดยสะพานแต่ละตัวมีความยาวรวม 40 เมตร ■ สะพานด้านซ้ายทาง มีความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้ายกว้าง 1.5 เมตร ■ สะพานตัวกลาง มีความกว้าง 13.5 เมตร ทางเท้ากว้างด้านละ 1.5 เมตร ■ สะพานด้านขวาทาง มีความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวากว้าง 1.5 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.1.2 สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) : รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.1.3 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204.014) : รื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 30.6 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2 ท่อระบายน้ำ 5.2.1 กม.970+061.581 : ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.2 กม.970+184.030 : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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
5.2.3 กม.970+951.805 : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน จากท่อเดิม เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.40 เมตร ความยาว 15.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	พบอาคารระบายน้ำเดิม เพิ่มเติมจากการสำรวจในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงทำการต่อความยาวท่อให้สอดคล้องกับการขยายถนน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5. ระบบระบายน้ำ (ต่อ) 5.2.4 กม.971+752.030 : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ง-1)	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ โดยมีค่า F.S. ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.50 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
5.2.5 กม.973+555.925 : ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวาเพิ่ม 5.0 เมตร ให้มีความยาว 36 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.6 กม.974+177.535 : ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 2.1 x 2.1 เมตร ความยาว 41 เมตร จำนวน 2 ช่อง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.7 กม.974+628.748 : ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 2 ด้าน ด้านละ 3.0 เมตร ให้มีความยาว 39 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.8 กม.974+661.464 : ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 32.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.9 กม.974+692.758 : ต่อความยาวท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 33 เมตร จำนวน 3 ท่อ ให้มีความยาว 34 เมตร	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านขวา 3.0 เมตร	ปรับความยาวของอาคารระบายน้ำให้ตรงตามพื้นที่ก่อสร้างจริง	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำเท่าเดิม
5.2.10 กม.974+980.832 : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 3.0 เมตร จากท่อเดิมเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 17.0 เมตร จำนวน 1 ท่อ	พบอาคารระบายน้ำเดิม เพิ่มเติมจากการสำรวจในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงทำการต่อความยาวท่อให้สอดคล้องกับการขยายถนน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากขนาดของอาคารระบายน้ำไม่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมในปัจจุบัน
5.2.11 กม.976+169.215 : 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)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5. ระบบระบายน้ำ (ต่อ) 5.2.12 กม.978+496.142 : ร้อยท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 เพื่อให้สัตว์สามารถได้ข้าม	เนื่องจากมีระยะห่างจาก บริเวณที่กำหนดให้ ก่อสร้างทางลอดสัตว์ (กม.978+500) เพียง 4 เมตร จึงยกเลิกทางลอดสัตว์ให้มาใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำจุดนี้แทน ดังนั้น จึงต้องมีการเพิ่มเติม Concrete Ditch Lining เพื่อรองรับการข้ามทางของสัตว์	ประหยัคงบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้าม แนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
5.2.13 กม.978+594.091 : ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 37 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 1.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ให้มีความยาว 39 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.14 กม.979+775.666 : ท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 36 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านละ 2.0 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ให้มีความยาว 40 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.15 กม.980+290.591 : ร้อยท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 38 เมตร จำนวน 3 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.16 กม.980+778.037 : ร้อยท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 39 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 40 เมตร จำนวน 3 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.17 กม.980+778.802 : ร้อยท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.40 เมตร จำนวน 1 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5.2 ท่อระบายน้ำ (ต่อ) 5.2.18 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	ต่อความยาวท่อระบายน้ำด้านซ้าย 4.0 เมตร และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถได้ข้าม	เนื่องจากพื้นที่ประชิดเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของพื้นที่ไม่ยินยอมให้มีการขยายขนาดของอาคารระบายน้ำดังกล่าว (ภาคผนวก ง-1) ประกอบกับ ไม่สามารถก่อสร้างทางลอดสัตว์ บริเวณ กม. 982+363 ได้ เนื่องจากพื้นที่ด้านขวาทาง เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็น สถานีบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก ง-2) ดังนั้น จึงต้องมีการเพิ่มเติม Concrete Ditch Lining เพื่อรองรับการข้ามทางของสัตว์	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.24 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ส่วนการก่อสร้าง Concrete Ditch Lining เพื่อใช้เป็นทางลอดสัตว์นั้น เมื่อพิจารณาจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็น สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้าม แนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
5.2.19 กม.982+825.385 : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 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 ง-1)	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.24 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
5.2.20 กม.983+533.071 : ใช้ท่อระบายน้ำเดิม ขนาด 3.0 x 2.4 เมตร ความยาว 39.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
5.2.21 กม.984+598.000 : รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความยาว 35 เมตร จำนวน 2 ท่อ	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
6.1 ทางลอดสัตว์ (Box Culvert) : ออกแบบให้มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้น เพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินของสัตว์บกที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วม สัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ รวมทั้งออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนน เพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปในท่อลอดได้ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ออกแบบให้มีทางลอดสัตว์จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ 1. กม.970+735	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2. กม.977+525	ปรับเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งให้วางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้ รวมทั้งมี Manhole บริเวณกลางถนน เพื่อความสะดวกในการบำรุงรักษา	หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณนี้ จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่ (ภาคผนวก ง-2)	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ทางลอดดังกล่าวในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
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 และให้มาใช้ร่วมกับท่อบายน้ำบริเวณ กม.978+496.142	ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
4. กม.979+108	ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.979+108 และปรับปรุงโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ให้สัตว์สามารถเดินข้ามได้	มีระยะห่างจากสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) เป็นระยะทาง 96 เมตร จึงยกเลิกทางลอดสัตว์บริเวณนี้ และให้มาใช้ทางเดินลอดใต้สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ซึ่งสัตว์สามารถใช้เป็นแหล่งหากินได้	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระบี่น้อยในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
5. กม.980+155	ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้ามได้	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
6. ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า (ต่อ) 6. กม.982+363	ยกเลิกทางลอดสัตว์ กม.982+363 โดยให้ไปใช้ร่วมกับอาคารระบายน้ำบริเวณ กม.982+141 ซึ่งอยู่ใกล้เคียง โดยปรับปรุงเป็นทางลอดขนาด 0.4x 0.8 เมตร รวมทั้งวางแนวทางลอดให้อยู่สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด และจัดให้มี Concrete Ditch Lining เพื่อให้สัตว์สามารถได้ข้าม	พื้นที่ด้านขวาทางเป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก ง-2)	เนื่องจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
6.2 สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) : ออกแบบให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 3 แห่ง โดยไม่ได้กำหนดรูปแบบของสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ 1) กม.974+629	มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยติดตั้งเสาที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร	-	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากสัตว์จำพวกลิง กระรอก กระแต ยังสามารถใช้โครงสร้างดังกล่าว ในการข้ามทางได้อย่างปลอดภัย
2) กม.980+067	ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้	เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน (ภาคผนวก ง-2)	เป็นผลกระทบทางบวกด้านความปลอดภัยต่อผู้สัญจรทางอากาศ
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 ▪ ทางหลวงหมายเลข 4 ▪ ทางหลวงหมายเลข 4303	เส้นทางเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

2.2 สถานะโครงการ

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

1) กม.970+108.000 ถึง กม.977+625.000 : ระยะทาง 7.517 กิโลเมตร แนวเส้นทางช่วงนี้เริ่มต้นบริเวณสามแยกปลาลัง (ทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4200 (ถนนวัชร)) และสิ้นสุดที่ บริเวณ กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตร มีลักษณะสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นลูกคลื่นลอนลาด มีแหล่งน้ำตัดผ่าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองเนียง (กม.976+512) สภาพพื้นที่เป็นชุมชนหนาแน่น ย่านธุรกิจการค้า สถานที่ราชการ และพบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลโตะหินขวาง (กม.972+950)) กุโบร์บ้านตลาดเก่า (กม.973+850) และแหล่งโบราณคดีเขาพระ (กม.974+000)

แนวเส้นทางช่วงนี้ 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 และสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2568 รวมเป็นระยะเวลา 1,050 วัน ซึ่งได้รับการขยายสัญญาอีก 43 วัน และสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2568 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,093 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายไพฑูรย์ บุญลื่นเลื่อน” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

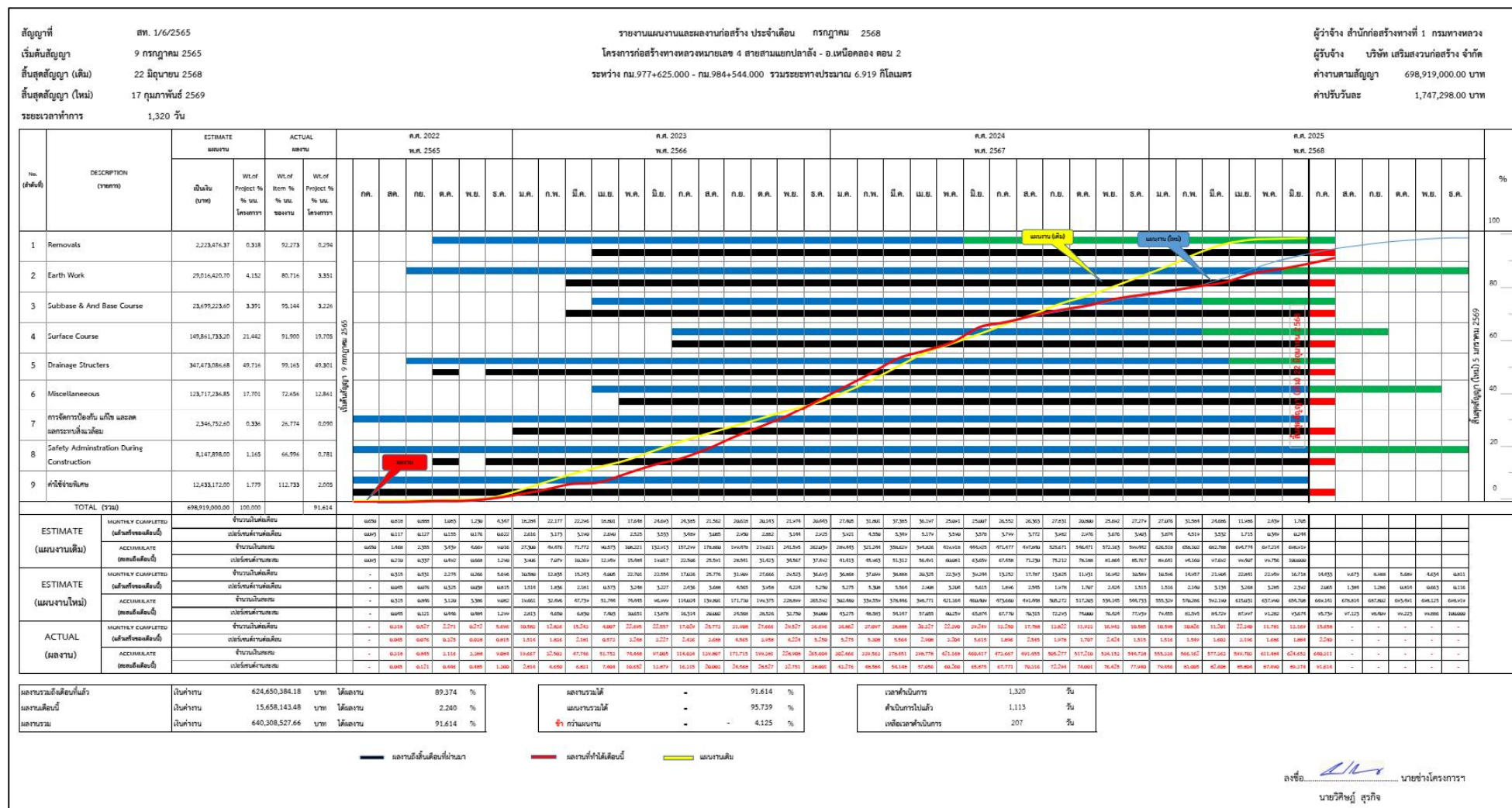
สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันประกอบด้วย การติดตั้ง Guard Rail การปรับแต่งพื้นที่เกาะกลางถนน การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้ามแยกตลาดเก่า และการติดตั้งสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด มีความก้าวหน้าสะสมของงานก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 คิดเป็นร้อยละ 99.853 ซึ่งช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ร้อยละ 100 อยู่ร้อยละ 0.147 (รูปที่ 2.2-1) เนื่องจากมีแนวเสาไฟฟ้า ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และท่อประปา ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ติดขัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 1 ซึ่งได้มีการจัดประชุมหารือเกี่ยวกับสาธารณูปโภคติดขัด การก่อสร้างกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปแล้ว จำนวน 23 ครั้ง ปัจจุบันโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบพื้นที่คืนให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่แล้ว เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2568

2) กม.977+625.000 ถึง กม.984+544.000 : ระยะทาง 6.919 กิโลเมตร แนวเส้นทางช่วงนี้เริ่มต้นที่บริเวณ กม.977+625 และสิ้นสุดที่ บริเวณสามแยกเหนือคลอง 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 และสิ้นสุดสัญญา (เดิม) ในวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2568 ระยะเวลา 1,080 วัน ซึ่งได้รับการขยายสัญญาอีก 240 วัน และสิ้นสุดสัญญา (ใหม่) วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 1,320 วัน ภายใต้การควบคุมดูแลของสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง โดยมี “นายวิศิษฐ์ สุรกิจ” เป็นนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการ

สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันประกอบด้วย การก่อสร้างทางเข้า-ออก บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ การก่อสร้างทางเท้า และการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้ามแยกสนามบิน โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 คิดเป็นร้อยละ 91.614 ซึ่งช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ร้อยละ 95.739 อยู่ร้อยละ 4.125 (รูปที่ 2.2-2) เนื่องจากมีสายไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ติดขัดกับแนวเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการฯ ตอน 2 จึงได้ประสานงานให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคทำการยกสายให้สูงกว่าเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

รูปที่ 2.2-1 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1



รูปที่ 2.2-2 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำปีเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2



การติดตั้ง Guard Rail กม.970+150



การปรับแต่งพื้นที่เกาะกลางถนน กม.972+000



การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนสะพานข้ามแยกตลาดเก่า



การติดตั้งสะพานข้ามสัตว์เรื้อนยอต กม.974+629

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



การก่อสร้างผิวจราจร กม.979+800



การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนสะพานข้ามแยกสนามบิน



การก่อสร้างทางเข้า-ออกบ้านพักเจ้าหน้าที่
ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่



การก่อสร้างทางเท้า กม.984+400

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

ภาพที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง
ในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ.2568)

2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

ทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ 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 โรงเรียนโพคนากุลมูลนิธิ บ้านหนองกก ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน ชุมชนรักษั้วหาน้ำแดง ชุมชนโกลาสามัคคี คริสตจักรสันติสุขกระบี่ วัดควนสบาย โรงพยาบาลจริยธรรมรวมแพทย์กระบี่ วัดโกลาจุทามาศย์ โรงเรียนเทศบาล 1 (ตลาดเก่า) ศาลเจ้าจุแซเหนียว ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา มัสยิดอควาตุลมุสลิมิน (บ้านตลาดเก่า) โรงเรียนเมืองกระบี่ มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่ มัสยิดบ้านไร่ ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน บ้านนานอก บ้านคลองเนียง และบ้านน้ำจวน และพบแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลโตะหินขวาง (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 มัสยิดนุรุลอหิมาน บ้านกระบี่น้อย ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา ชุมชนตลาดนัด ชุมชนตลาดใน ชุมชนท่ากรวด ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชนนาหลังตลาด ชุมชนฝ่ายห้วย มัสยิดบ้านเหนือคลอง ศาลเจ้าฉะจุ้ยต๋อชุกัง และศาลาเวดาน้ำร้อน

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ส่วนใหญ่ยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลงไป 11 แห่ง โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.3-1 ส่วนตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 2.3-1

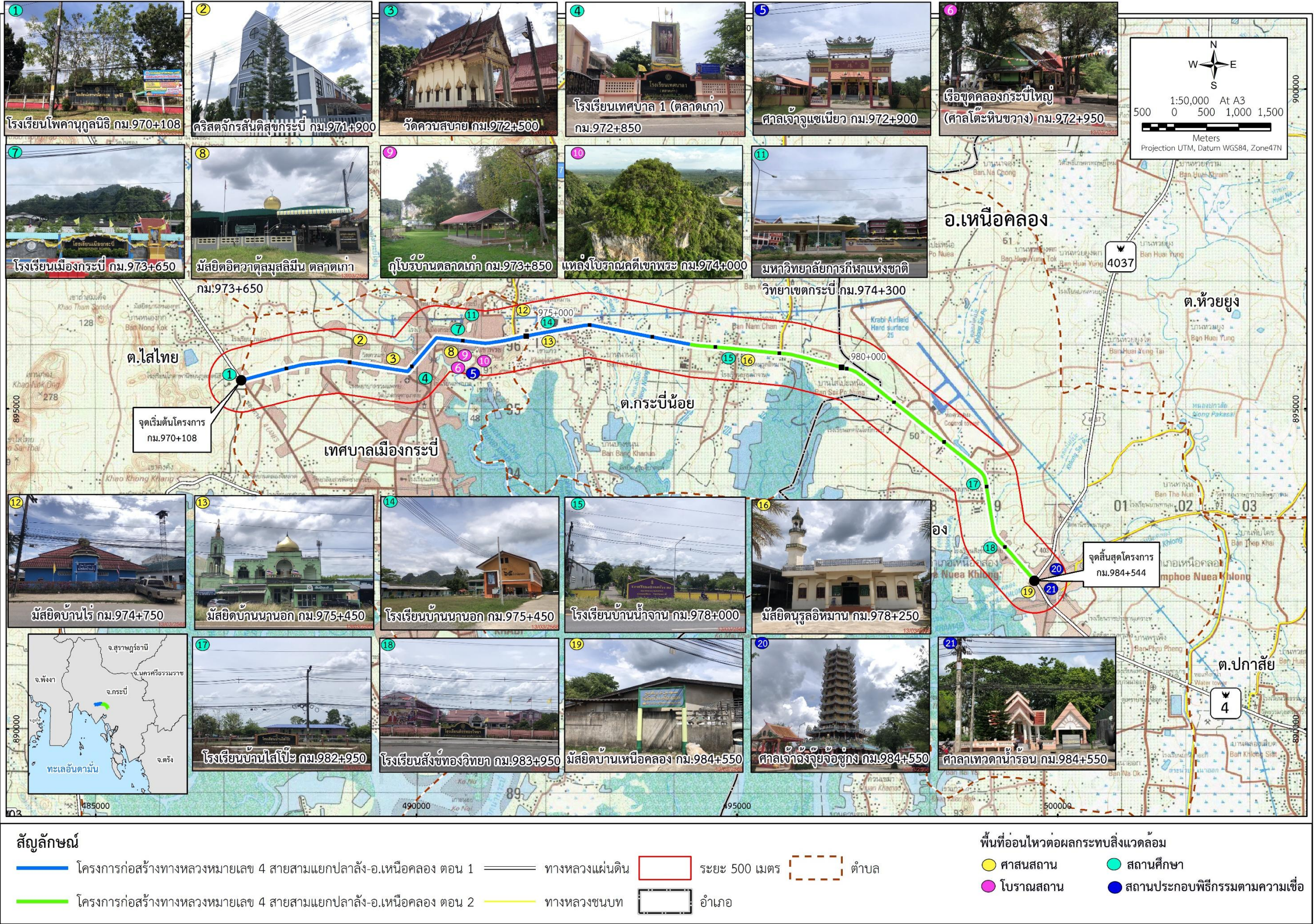
ตารางที่ 2.3-1 การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว			
พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบัน	สรุปพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการ เปลี่ยนแปลง
โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) 29 แห่ง	28 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชน หมู่ 8 บ้านท่าคลอง ต.ทับปrik	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจาก ชุมชนดังกล่าวตั้งอยู่ห่างจาก กึ่งกลางเขตทางมากกว่า 500 เมตร

ตารางที่ 2.3-1 การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว (ต่อ)			
พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบัน	สรุปพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการ เปลี่ยนแปลง
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) 15 แห่ง	16 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 4 แห่ง ได้แก่ ชุมชนศรีสุข ชุมชนเป็นสุข ชุมชนมังมี และชุมชนอยู่เย็น มีพื้นที่อ่อนไหวเพิ่มขึ้น 6 แห่ง ได้แก่ ชุมชนตลาดนัด ชุมชนตลาดใน ชุมชน ท่ากรวด ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชนนา หลังตลาด และชุมชนฝ่ายห้วย	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงรายชื่อ ชุมชนไปจากเดิม ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากเป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อน ปี พ.ศ.2560 เนื่องจากมาตรการฯ สามารถใช้ลดผลกระทบ บริเวณ พื้นที่อ่อนไหวที่เพิ่มขึ้นอย่าง เพียงพอ รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มี โรงเรียนสังกัดของวิทยาที่ใช้เป็น ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวที่เพิ่มขึ้นได้

ตารางที่ 2.3-2						
การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับปัจจุบัน						
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวใน ปัจจุบัน	ประเภท	หลักกิโลเมตร	ฝั่งทาง	ระยะห่าง
โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625)						
1.	หมู่ที่ 2 บ้านหนองกก	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108	ซ้ายทาง	340	
2.	หมู่ที่ 3 บ้านคลองจิหลาด	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108	ขวาทาง	330	
3.	ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108	ขวาทาง	80	
4.	โรงเรียนโพคานกุลมูลนิธิ	สถานศึกษา	กม.970+108	ซ้ายทาง	180	
5.	ชุมชนศฤงคารพัฒนา	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108 ถึง กม.971+400	ขวาทาง	50	
6.	ชุมชนรักษห้วยน้ำแดง	พื้นที่ชุมชน	กม.970108 ถึง กม.971+850	ซ้ายทาง	40	
7.	ชุมชนโกลาสามัคคี	พื้นที่ชุมชน	กม.971+400 ถึง กม.972+300	ขวาทาง	40	
8.	คริสตจักรสันติสุขกระบี่	ศาสนสถาน	กม.971+900	ซ้ายทาง	250	
9.	วัดควนสบาย	ศาสนสถาน	กม.972+500	ซ้ายทาง	40	
11.	โรงพยาบาลจริยธรรมรวมแพทย์กระบี่	สถานพยาบาล	กม.972+700	ขวาทาง	100	
12.	วัดโคกจันทามาศย์	ศาสนสถาน	กม.972+700	ขวาทาง	610	
13.	โรงเรียนเทศบาล 1 (ตลาดเก่า)	สถานศึกษา	กม.972+800	ขวาทาง	270	
14.	ศาลเจ้าขุนแฉเนียว	ศาสนสถาน	กม.972+900	ขวาทาง	931	
15.	เรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้หินขวาง)	แหล่งโบราณคดี	กม.972+950	ขวาทาง	950	
16.	ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.971+850 ถึง กม.973+175 ขวาทาง : กม.972+300 ถึง กม.973+175	ซ้ายทาง และขวาทาง	40	

ตารางที่ 2.3-2						
การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับปัจจุบัน (ต่อ)						
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวใน ปัจจุบัน	ประเภท	หลักกิโลเมตร	ฝั่งทาง	ระยะห่าง
โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ต่อ)						
17.	หมู่ที่ 8 บ้านท่าคลอง	-	พื้นที่ชุมชน	กม.973+175 ถึง กม.974+000	ซ้ายทาง	371
18.	ชุมชนรวมใจชน		พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.973+175 ถึง กม.974+725 ขวาทาง : กม.974+450 ถึง กม.974+725	ซ้ายทาง และขวาทาง	40
19.	โรงเรียนเมืองกระบี่		สถานศึกษา	กม.973+650	ซ้ายทาง	50
20.	มัสยิดอควาตุลมุสลิมิน ตลาดเก่า		ศาสนสถาน	กม.973+650	ขวาทาง	170
21.	กุโบว์บ้านตลาดเก่า		แหล่งโบราณคดี	กม.973+850	ขวาทาง	240
22.	แหล่งโบราณคดีเขาพระ		แหล่งโบราณคดี	กม.974+000	ขวาทาง	490
23.	มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่		สถานศึกษา	กม.974+300	ซ้ายทาง	460
24.	มัสยิดบ้านไร่		ศาสนสถาน	กม.974+750	ซ้ายทาง	627
25.	มัสยิดบ้านนากอก		ศาสนสถาน	กม.975+450	ขวาทาง	40
26.	โรงเรียนบ้านนากอก		สถานศึกษา	กม.975+450	ซ้ายทาง	40
27.	หมู่ที่ 11 บ้านนากอก		พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.974+725 ถึง กม.976+700 ขวาทาง : กม.974+725 ถึง กม.976+700	ซ้ายทาง และขวาทาง	40
28.	หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง		พื้นที่ชุมชน	กม.976+700 ถึง กม.979+600	ซ้ายทาง	40
29.	หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน		พื้นที่ชุมชน	กม.976+700 ถึง กม.979+600	ขวาทาง	40
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544)						
30.	หมู่ที่ 6 บ้านกระบี่น้อย		พื้นที่ชุมชน	กม.978+700 ถึง กม.979+600	ซ้ายทาง	320
31.	โรงเรียนบ้านน้ำจัน		สถานศึกษา	กม.978+000	ขวาทาง	125
32.	มัสยิดรูรุลหมาน		ศาสนสถาน	กม.978+250	ขวาทาง	60
33.	หมู่ที่ 3 บ้านไผ่เป็ดใต้		พื้นที่ชุมชน	กม.979+600 ถึง กม.983+600	ซ้ายทาง	40
34.	หมู่ที่ 5 บ้านไผ่เป็ดเหนือ		พื้นที่ชุมชน	กม.979+600 ถึง กม.983+600	ซ้ายทาง	70
35.	โรงเรียนบ้านไผ่เป็ด		สถานศึกษา	กม.982+950	ขวาทาง	110
36.	โรงเรียนสังข์ทองวิทยา		สถานศึกษา	กม.983+950	ขวาทาง	40
37.	ชุมชนศรีสุข	-	พื้นที่ชุมชน	กม.983+600 ถึง กม.984+544	ขวาทาง	40
38.	ชุมชนเป็นสุข	-	พื้นที่ชุมชน	กม.983+600 ถึง กม.984+544	ซ้ายทาง	222

ตารางที่ 2.3-2						
การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับปัจจุบัน (ต่อ)						
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวใน ปัจจุบัน	ประเภท	หลักกิโลเมตร	ฝั่งทาง	ระยะห่าง
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
39.	-	ชุมชนนาหลัง ตลาด	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.983+600 ถึง กม.984+544 ขวาทาง : กม.983+600 ถึง กม.984+900	ขวาทาง	40
40.	มัสยิดบ้านเหนือคลอง		ศาสนสถาน	กม.984+550	ขวาทาง	310
41.	วัดพานิชรัตนากุล	-	ศาสนสถาน	กม.984+550	ซ้ายทาง	852
42.	ชุมชนมังมี	-	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544	ขวาทาง	420
43.	ชุมชนอยู่เย็น	-	พื้นที่ศึกษา	กม.984+544	ซ้ายทาง	310
44.	-	ชุมชนตลาดใน	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544 ถึง กม.984+900	ซ้ายทาง	70
45.	-	ชุมชนท่ากรวด	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544 ถึง กม.984+900	ขวาทาง	220
46.	ศาลเจ้าฉิ้งจิ้งจอก		ศาสนสถาน	กม.984+550	ซ้ายทาง	325
47.	ศาลเทวดาน้ำร้อน		ศาสนสถาน	กม.984+550	ซ้ายทาง	325
48.	-	ชุมชนนาทุ่งเสม็ด	พื้นที่ชุมชน	กม.984+900 ถึง กม.986+000	ขวาทาง	40
49.	-	ชุมชนตลาดนัด	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.984+900 ถึง กม.985+500 ขวาทาง : กม.984+900 ถึง กม.985+300	ซ้ายทาง และขวาทาง	40
50.	-	ชุมชนฝ่ายห้วย	พื้นที่ชุมชน	กม.984+600 ถึง กม.985+500	ซ้ายทาง	200



รูปที่ 2.3-1 สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

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 ตรวจสอบสรุปผล และให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับ “แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ของโครงการประเภททางหลวงหรือระบบทางพิเศษ (สิงหาคม พ.ศ.2567)” ของ สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากร
สิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษาโดยเน้นความเพียงพอและครบถ้วน
ของข้อมูลเพื่อนำไปประเมินและคาดคะเนผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้หรือไม่ใช้แบบจำลองทาง
คณิตศาสตร์ ทั้งนี้ได้พิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ต้องมีความทันสมัย และไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และ
วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ มีความ
เพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่
รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริง
ในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน
ตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความ
เหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือ
ครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการพัฒนาโครงการหรือไม่

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

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มี
การนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน
หรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3.1.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีรายละเอียดองค์ประกอบของโครงการ ส่วน
ใหญ่เป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น การปรับปรุงระบบระบายน้ำ จุดกลับรถ และ
รูปแบบทางลอดสัตว์ (Underpass) ในบางตำแหน่ง ส่วนสะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ ยังไม่มีกิจกรรมการ
ก่อสร้างในระยะปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดแสดงไว้ในบทที่ 2 สำหรับผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานฯ ในด้าน
อื่นๆ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	▪ ทบทวนข้อมูลที่ดินภูมิเกี่ยวกับทรัพยากรดินในบริเวณพื้นที่โครงการจากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้ - แผนที่กลุ่มชุดดินมาตราส่วน 1 : 50,000 (พ.ศ. 2549) และข้อมูลกลุ่มชุดดินของกรมทรัพยากรที่ดิน - แผนที่แสดงการชะล้างพังทลายของดินภาคใต้ (พ.ศ. 2546) ของกรมพัฒนาที่ดิน - แผนที่แสดงโอกาสเกิดดินถล่ม หมู่บ้านเสี่ยงภัยดินถล่ม และตำแหน่งดินถล่มจากกรมทรัพยากรที่ดิน (พ.ศ. 2547) ▪ การเจาะสำรวจดินเพื่อวิเคราะห์โครงสร้างดิน ▪ วิเคราะห์การปนเปื้อนในดินจากการสำรวจการใช้ที่ดิน ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการได้	-	▪ ลักษณะและสมบัติของกลุ่มชุดดิน อัตราการชะล้างพังทลายของดิน ความเสี่ยงต่อการเกิดดินถล่ม และการปนเปื้อนในดิน ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	▪ จำนวน 1 ครั้ง ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	▪ ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากหน่วยงานราชการ	▪ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากปริมาณดินชุดที่ ต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ ส่วนผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ใช้สมการสูญเสียดินสากล (Universal Soil Loss Equation : USLE) และนำมาเทียบกับระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน รวมทั้งคาดการณ์ผลกระทบต่อการทรุดตัวของดิน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดิน และการปนเปื้อนในดิน จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ▪ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการใช้สมการสูญเสียดินสากลโดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	▪ ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ในช่วงฤดูแล้ง การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ การนำดินที่ขุดออกจากแนวเส้นทางมาปรับถมในพื้นที่เขตทาง การจัดพื้นที่เก็บกองดินให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งหลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ▪ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ โดยหากมีการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดิน ต้องดำเนินการกำจัดทันที โดยใช้วัสดุดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ซีลี้อย ทราย และแกลบ และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ เพื่อนำไปกำจัดต่อไป ▪ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขในระยะก่อสร้างได้ ยกเว้น การกำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมการปรับพื้นที่ และเปิดหน้าดินในช่วงฤดูแล้ง เป็นมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีฝนตกชุกตลอดทั้งปี จึงควรปรับปรุงมาตรการเป็น “หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ในช่วงที่มีฝนตกหนัก และเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว	▪ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ▪ มีความเหมาะสมเนื่องจากมีพื้นที่ติดตามตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดินครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ซึ่งมีความเหมาะสมต่อการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	▪ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างขยายค้นทางส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน ซึ่งต้องดำเนินการต่อเนื่อง จึงไม่สามารถดำเนินการปรับพื้นที่ หรือเปิดหน้าดิน เฉพาะในช่วงฤดูแล้งได้ ดังนั้นในการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสำหรับโครงการอื่นๆ ในอนาคต จึงควรปรับปรุงมาตรการที่กำหนดให้ “ดำเนินกิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินในฤดูแล้ง” เป็น “หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก และเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว” ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
2. ธรณีวิทยา	■ รวบรวมข้อมูลตุติภูมิจากกรมทรัพยากรธรณีได้แก่ - แผนที่ธรณีวิทยา (พ.ศ. 2563) - แผนที่รอยเลื่อนที่มีพลังในประเทศไทย (พ.ศ.2562) - แผนที่ จุดศูนย์กลางแผ่นดินไหวในประเทศไทย (พ.ศ.2547) - แผนที่ ภัยพิบัติแผ่นดินไหวของประเทศไทย (พ.ศ.2558) ■ รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดแผ่นดินไหว พ.ศ.2555-2564 ■ มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง - - - ■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพทางธรณีวิทยา ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการเปิดใช้เส้นทาง และการบำรุงรักษา ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน ■ ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยให้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ ให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ โดยในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ ให้สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อซ่อมแซมบริเวณที่เสียหายทันที ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ ■ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ ไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรณีวิทยา -								

ตารางที่ 3.1-1									
การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. น้ำผิวดิน	■ รวบรวมข้อมูลสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน จากศูนย์ป้องกันวิฤติน้ำ กรมทรัพยากรน้ำ และข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษา จากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการได้	■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และ คลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ แต่ตำแหน่งเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำยังไม่เหมาะสม เนื่องจากการเก็บตัวอย่างทางด้านเหนือน้ำ ซึ่งควรดำเนินการเก็บตัวอย่าง ทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากจะสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างถูกต้อง	■ จำนวน 12 ดัชนี ประกอบด้วย - อุณหภูมิ - การนำไฟฟ้า - ความลึก - ความเร็วของกระแส - ความโปร่งแสง - ความเป็นกรด-ด่าง - ปริมาณออกซิเจนละลาย - BOD - ของแข็งแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - พี คอลโลลิฟอร์มแบคทีเรีย - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐานและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ อย่างไรก็ตามควรเพิ่มเติมการตรวจวัดความเค็ม และปริมาณของแข็งละลาย เนื่องจากแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับอิทธิพลจากการขึ้น-ลงของน้ำทะเล	■ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (วันที่ 4 เมษายน พ.ศ.2564) และฤดูฝน (วันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ.2564) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล เป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ. ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนของคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาและประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ	■ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานของทางราชการ	■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา และการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การตัดฟันต้นไม้ กิจกรรมการรื้อขยายสะพานข้ามลำน้ำ น้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และการปนเปื้อนของน้ำมันจากเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ใช้ในงานก่อสร้าง ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงเส้นทาง และการคมนาคมบนถนนโครงการ ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ ในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบต่อน้ำผิวดินทั้งในด้านอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม การคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง ควรเพิ่มเติมการพิจารณาผลกระทบจากตะกอนดินจากการชะล้างพังทลายของดิน และการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ	■ ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น การกำหนดให้ใช้สะพานช่วงยาวในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย เพื่อลดจำนวนตอม่อในแหล่งน้ำ การก่อสร้างรางระบายน้ำพร้อมบ่อดักตะกอนชั่วคราว เพื่อดักตะกอนดินก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ การติดตั้งรั้วดักตะกอนดินขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ติดตั้งตาข่ายเพื่อรองรับเศษวัสดุจากการก่อสร้างไม่ให้ร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ใช้วิธีการรื้อถอนโครงสร้างสะพานโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน การวางแผนงานก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำในช่วงฤดูแล้ง การกำหนดที่ตั้งสำนักงานโครงการ และที่พักคนงาน ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมทั้งจัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียถึงกระะ-กรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ต่างๆ เช่น ตรวจสอบไม่ให้มีเศษวัสดุพืชหรือขยะมาติดบริเวณคอสะพานอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และเพิ่มความถี่ เป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้งในช่วงฤดูฝน กรณีที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุงเส้นทาง ห้ามทำการเปลี่ยนถ่าน้ำมันเครื่องที่บริเวณสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งล้างผิวถนนในช่วงก่อนเข้าสู่ฤดูฝน ■ มีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบหลักเกิดจากตะกอนดิน และน้ำเสียจากโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดมุ่งเน้นลดปริมาณตะกอนที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ และลดการปนเปื้อนสารอินทรีย์	■ ระยะก่อสร้าง : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) จำนวน 12 ดัชนี ประกอบด้วย อุณหภูมิ การนำไฟฟ้า ความลึก ความเร็วของกระแส น้ำ ความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลาย BOD ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน พีคอลโลลิฟอร์มแบคทีเรีย และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดยมีความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) จำนวน 12 ดัชนี ซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจบิละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในปีที่ 1, 2, 3, 5, 10, 15, และ 20 ของระยะดำเนินการ ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนดัชนีตรวจวัดควรเพิ่มเติมการตรวจวัดค่าความเค็มและปริมาณของแข็งละลายน้ำ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการโครงการ รวมทั้งเพิ่มเติมการตรวจวัดค่าความขุ่น เฉพาะในระยะก่อสร้างโครงการ สำหรับความถี่ในการตรวจวัดในระยะดำเนินการมีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล แต่ความถี่ในการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าแหล่งน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4-5 และมีการใช้ประโยชน์เป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกเดือน	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการมีดังนี้ ■ ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรเพิ่มเติมการตรวจวิเคราะห์ค่าความเค็มและปริมาณของแข็งละลายน้ำ รวมทั้ง ควรดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ ■ เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบด้านตะกอนดินจากการชะล้างพังทลายของดิน และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ในระยะก่อสร้างโครงการ ■ เพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดค่าความเค็ม และปริมาณของแข็งละลายน้ำ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการโครงการ รวมทั้งเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดค่าความขุ่น เฉพาะในระยะก่อสร้างโครงการ ■ พิจารณาผลตรวจวัดคุณภาพน้ำในปีแรก หากผลตรวจวัดในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกัน มีค่าใกล้เคียง ควรพิจารณาปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในปีถัดไป เหลือเพียง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
4. อากาศ และบรรยากาศ	- ใช้ข้อมูลอุณหภูมิจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2563) จากสถานีตรวจอากาศกระบี่และรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากเอกสารและรายงานต่างๆของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้	- จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสวาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอกเป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน	- จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ความเร็วและทิศทางลม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	- ตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันพฤหัสบดี ระหว่างฤดูฝน (7-11 เมษายน พ.ศ.2564) และช่วงฤดูฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564) - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.แต่ฤดูกาลที่ตรวจวัด ควรกำหนดเป็นช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงเหนือและช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมซึ่งเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่	- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 - มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 - มีความเหมาะสม เนื่องจากการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) และ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารของ กิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US.EPA) - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้คาดการณ์ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ส่วนค่าอัตราการระบายของฝุ่นละอองรวม อ้างอิงจากเอกสาร Air and Noise Database for Thailand, 1994 ของกรมควบคุมมลพิษ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลอง AERMOD โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA ส่วนในระยะดำเนินการใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก สนข. และกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ	- ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบสูง 2.0 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟทุกระยะห่าง 30 เมตร ประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนทราบตั้งแต่ช่วงก่อนก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาก่อสร้าง จัดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างวันละ 2 ครั้ง จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่เกิน 30 กม./ชม. ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กม./ชม.เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชน ปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด และจัดพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ประสานงานตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่ากฎหมายกำหนด - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	- ระยะก่อสร้าง : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสวาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ความเร็วและทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้งตลอดอายุโครงการ - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ - มาตรการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน ส่วนในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางโครงการ อาจทำให้ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการได้รับการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในช่วงปีแรกในการเปิดดำเนินการโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในระยะเปิดดำเนินการแนวเส้นทางโครงการ โดยอย่างน้อยต้องมีจำนวนดัชนีตรวจวัด สถานีติดตามตรวจสอบ และค่าในการติดตามตรวจสอบเช่นเดียวกับที่เสนอแนะไว้ในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ - จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีดัชนีตรวจวัดจำนวน 5 ดัชนี ซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้งตลอดอายุโครงการ (20 ปี)	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ - เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากบริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนานอก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน - เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ โดยมีจำนวนสถานีตรวจวัด ดัชนีตรวจวัด และค่าในการติดตามตรวจสอบ เช่นเดียวกับในระยะก่อสร้าง ในช่วงปีแรกของการเปิดดำเนินการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานของระยะดำเนินการ ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. เสียง	■ ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการได้	■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอกเป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน	■ จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	■ ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (7-11 เมษายน พ.ศ. 2564) และช่วงฤดูฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564) เป็นเวลา 5 วันต่อหนึ่งครอบครัววันธรรมดาและวันหยุดราชการ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนของระดับเสียงในพื้นที่ศึกษา และประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ	■ มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ระดับเสียงอ้างอิงจากระดับเสียงสูงสุดของเครื่องจักรที่ใช้ในการการก่อสร้างที่ระยะ 15 เมตร ของ Roadway Construction Noise Model User’s Guide, FHWA 2006 เพื่อนำมาคำนวณค่าของระดับเสียงสูงสุด (Lmax) จากเครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในการก่อสร้าง และระดับเสียงเฉลี่ย(Leq) เครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลอง TNM และได้นำข้อมูลมาใช้เป็นตัวแทนของระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (Leq 8 hr) และระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ที่ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทุกจุดสังเกตที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างโครงการ ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ระดับเสียงโดยใช้แบบจำลอง TNM ได้อ้างอิงข้อมูลและมีวิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับการคาดการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งในระยะก่อสร้าง ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ	■ ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ชนิดเหล็กความหนา 0.64 มิลลิเมตร ความสูง 2 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 17 แห่ง รวมทั้งดำเนินการสอบถามความเห็นก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวดังกล่าว การประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบก่อนเริ่มการก่อสร้างอย่างน้อย 15 วัน การจำกัดระยะเวลาในการก่อสร้าง ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. การควบคุมความเร็วของรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้น ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ การจัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้เส้นทาง การตรวจสอบสภาพผิวทาง และซ่อมบำรุงอยู่เสมอ และในกรณีที่พบว่า มีระดับเสียงใกล้เคียงกับมาตรฐาน หรือได้รับการร้องเรียนจากชุมชน ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียง ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	■ ระยะก่อสร้าง : จำนวน 17 สถานี ได้แก่ ชุมชนรักษั่วย้วยน้ำแดง ชุมชนโคคาสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านนานอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านนานอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านนานอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจาน หมู่ที่ 3 บ้านไล่โป๊ะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดอายุโครงการ (20 ปี) ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี สำหรับสถานีตรวจวัดในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากชุมชนที่ตั้งอยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าขาย และพาณิชย์กรรม การตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณดังกล่าวอาจไม่ได้ข้อมูลผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ถูกต้อง และเมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดระดับเสียง ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี ซึ่งประกอบด้วย วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา พบว่า มีระยะห่างของแต่ละสถานีไม่เกิน 10 กิโลเมตร จึงมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ และสามารถใช้เป็นตัวแทนในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียงที่อาจเกิดขึ้นได้นอกจากนี้ดัชนีติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสมโดยควรเพิ่มการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยราย ชั่วโมง (Leq1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. (Leq8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ ■ เพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ยราย ชั่วโมง (Leq 1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. (Leq 8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้างที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ ■ ปรับลดจำนวนสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้าง จาก 17 สถานี ลงเหลือเพียง 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย โรงเรียนบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและความั่นสะเทือน ■ เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการ จากบริเวณมัสยิดบ้านนานอกเป็นโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนานอก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
6. ความสั่นสะเทือน	■ ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้	■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน	■ จำนวน 2 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/sec) และความถี่ (Hz) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้างและมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	■ ตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง (7-11 เมษายน พ.ศ.2564) และฤดูฝน (7-11 กรกฎาคม พ.ศ.2564) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนความสั่นสะเทือนในพื้นที่ศึกษาและประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ	■ มาตรฐานความสั่นสะเทือน ได้แก่ - ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือนที่มีผลต่อมนุษย์และสิ่งปลูกสร้างตามเกณฑ์ของ Whiffin and Leonard, 1971 - ผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง พิจารณาตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	■ ระยะก่อสร้าง : พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลระดับความสั่นสะเทือนจาก Transit Noise and Vibration Impact Assessment US.EPA (1995) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิด ตามระยะห่างระหว่างเครื่องจักรขณะมีกิจกรรมถึงตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้อ้างอิงข้อมูลความเร็ว และน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	■ ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การถ่ายรูปอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์ต่างๆ ในระยะ 0-100 เมตร ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคาร เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางป้องกันแก้ไข ที่มีประสิทธิภาพ การจำกัดช่วงเวลาก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือน ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. การจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่ให้เกิน 40 กม/ชม. ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอสะพาน การประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็วและบรรทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนด ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	■ ระยะก่อสร้าง : ดำเนินการตรวจวัดความถี่ และความเร็วอนุภาคสูงสุด เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ความถี่ 2 ครั้ง/ปี โดยมีสถานีติดตามตรวจสอบจำนวน 3 สถานี ได้แก่ วัดควนสบาย มัสยิดบ้านนานอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ■ การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องจำนวน 2 ครั้ง/ปี อย่างไรก็ตาม บริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นสถานีตรวจวัดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากภายในบริเวณพื้นที่มีความคับแคบ รวมทั้งมีสิ่งปลูกสร้างบดบังทิศทางลม ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการตรวจวัดที่ไม่ถูกต้อง โดยควรเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน ส่วนในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ โดยเฉพาะสถานที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา ดังนั้น จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือนในช่วงปีแรกในการเปิดดำเนินการโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในระยะเปิดดำเนินการแนวเส้นทางโครงการ ในบริเวณสถานีตรวจวัดเดียวกับในระยะก่อสร้าง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ ■ เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจากบริเวณมัสยิดบ้านนานอก เป็นโรงเรียนบ้านนานอก ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับมัสยิดบ้านนานอก และมีระยะห่างจากขอบเขตทางเท่ากัน

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานี่ตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. ระบบนิเวศทางบก	■ รวบรวมข้อมูลระบบนิเวศทางบก ข้อมูลทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า จากกรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางบกบริเวณโครงการได้	■ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	■ สภาพนิเวศของพื้นที่ศึกษาสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการรวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ ได้แก่ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ พื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางบกครอบคลุมพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	■ จำนวน 1 ครั้ง ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศในพื้นที่เขตทาง การสูญเสียจำนวนต้นไม้ในพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 4 การสูญเสียป่าชายเลน การทำลายและการรบกวนที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางบก ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนามโดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางบก ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	■ ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การกำหนดพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทาง การนำดินชุดจากงานก่อสร้างฐานรากมาปรับถมในพื้นที่โครงการ และบดอัดให้แน่น ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างนอกพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ดำเนินกิจกรรมการปรับพื้นที่การตัดฟันต้นไม้ การขุดลอกลำยัดต้นไม้ การขุดดินถมดิน การตอกเสาเข็ม และการก่อสร้างตอม่อสะพาน ในช่วงก่อนถึงฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำ และปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวกับการนำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เป็นต้น ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในระยะดำเนินการ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งพื้นที่อนุรักษ์ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตามที่คาดการณ์ได้	■ ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีพื้นที่ดำเนินการส่วนใหญ่อยู่ในเขตทางเดิมดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านนิเวศทางบก ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
8. ระบบนิเวศทางน้ำ	■ รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของระบบนิเวศทางน้ำ จากรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางพาดผ่าน ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการผลการศึกษาโครงการในบริเวณพื้นที่ศึกษา และผลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณโครงการได้	■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีดังกล่าวสามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	■ จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - ปลาและสัตว์น้ำอื่นๆ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	■ ดำเนินการสำรวจแพลงก์ตอนพืช 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 ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล ทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ	■ เปรียบเทียบ ค่าดัชนีความหลากหลายของชนิดพันธุ์ กับค่ามาตรฐาน Wilhm and Dorris, 1968 ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของสากล	■ ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการที่ส่งผลต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ	■ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลกระทบต่อเนื่องมาจากผลกระทบของคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนั้น การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ จะสามารถลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำได้เช่นเดียวกัน	■ ระยะก่อสร้าง : จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับน้ำผิวดิน มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยมีความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : 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 ■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ แต่ความถี่ในการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่เหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าสิ่งมีชีวิตที่พบในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง แสดงให้เห็นว่าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพน้ำต่ำ	■ ในระยะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณทางด้านท้ายน้ำ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ ■ สำหรับการติดตามตรวจสอบในระยะถัดไป ให้พิจารณาผลตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปีแรก หากผลตรวจวัดในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกัน มีค่าใกล้เคียง ควรพิจารณาปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในปีถัดไป เหลือเพียง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีวิจัย	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. พืชในระบบนิเวศ	- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ ที่เก็บรวบรวมโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจวางแผนในภาคสนาม มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของพืชในบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมทั้งป่าบก (77 แปลง) และป่าชายเลน (18 แปลง) มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจริง และมีความครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- การกระจายของป่าจำนวน ชนิดพันธุ์ไม้ ความหนาแน่นไม้ ค่าดัชนีความสำคัญ และดัชนีความหลากหลายของชนิดพันธุ์ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของพืชในพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบ การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	1 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจป่าบก ระหว่างวันที่ 16-30 กันยายน พ.ศ.2564 และสำรวจป่าชายเลน ระหว่างวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2564-2 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง :คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาสภาพปัจจุบันของพืชในระบบนิเวศ ร่วมกับตำแหน่ง ของพันธุ์ไม้ที่ต้องรื้อย้ายภายในเขตทาง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา :คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ รวมทั้งครอบคลุมผลกระทบทางตรงจากการรื้อย้ายต้นไม้ภายในเขตทาง และผลกระทบทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อพืชในระบบนิเวศซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระยะก่อสร้าง :ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่ หรือองค์กรปกครองท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดต้นไม้ในเขตทาง ขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และนำกลับมาปลูกทดแทนในเขตทางเดิม ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมี ในการกำจัดพืชพรรณ ไม่ให้ทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้ ไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการเป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา :ได้กำหนดให้มีการบำรุงรักษาต้นไม้ ที่ปลูกบริเวณเกาะกลางถนน โดยเฉพาะต้นไม้ที่ขุดล้อมออกในระยะก่อสร้าง ให้มีสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ หากพบว่ามีต้นไม้ตาย ต้องปลูกทดแทนหรือปลูกเสริม รวมทั้งต้องหมั่นตัดฟัน ตกกิ่งก้านสาขาของต้นไม้ และรากต้นไม้ อยู่เสมอ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง มีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมการป้องกันผลกระทบทางตรงที่เกิดขึ้นการจากรื้อย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ และผลกระทบทางอ้อมอาจเกิดขึ้นต่อพืชในระบบนิเวศ ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากการต้นไม้ที่ต้องตัดฟัน และรื้อย้ายออกจากเขตทาง ส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่เขตทาง ซึ่งปลูกโดยกรมทางหลวง รวมทั้งการก่อสร้างโครงการมีพื้นที่ดำเนินการส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตทางหลวง ไม่มีการรื้อกล้าหรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนแต่อย่างใด	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
10. สัตว์ในระบบนิเวศ	- รวบรวมข้อมูลความหลากหลายของชนิดพันธุ์ระดับความชุกชุม สภาพถิ่นที่อยู่อาศัย การกระจายพันธุ์ของสัตว์ป่า และสถานภาพของสัตว์ป่า ในระบบนิเวศที่แพร่กระจายตามแนวเส้นทางโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช ร่วมกับการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสัตว์ในระบบนิเวศบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- จำนวน ชนิด ความหลากหลาย ความชุกชุม สถานภาพการคุ้มครองตามกฎหมาย และการได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของสัตว์ในระบบนิเวศ ครอบคลุมพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบ การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ส่วนการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ได้แสดงจำนวนการได้รับอันตรายจากรถยนต์ รวมถึงบริเวณที่สัตว์มีแนวโน้มจะข้ามถนน อย่างชัดเจน	- จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมช่วงฤดูแล้ง และช่วงฤดูฝน - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล ทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบของโครงการ	- เปรียบเทียบสถานภาพที่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อกำหนดจากทางราชการของประเทศไทย	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบต่อการรบกวนสัตว์ป่าที่มาจากกิจกรรมการก่อสร้าง การสูญเสียที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน พื้นที่เฉพาะของสัตว์ป่าถูกทำลาย - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการบำรุงรักษา - การคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้างไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมอย่างชัดเจน ส่วนการคาดการณ์ผลกระทบในระยะดำเนินการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่มี การคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ	- ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการปรับพื้นที่การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดินและถมดิน ก่อนถึงฤดูการปล่อยพ และการทำงานในช่วงกลางคืน ที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาดำเนินงานๆ ในช่วงฤดูการปล่อยพของนก การออกกฎข้อบังคับไม่ให้คนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า ค้าขายสัตว์ป่า หรือ กระทำอื่นใดที่เป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ ใกล้ถูกคุกคาม รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองต่างๆ หากฝ่าฝืนข้อบังคับจะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย รวมทั้งกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการให้จัดทำทางลอด และทางข้ามสัตว์ป่าเป็นต้น - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสัตว์ป่า - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ในระบบนิเวศได้ ยกเว้น แผนปฏิบัติการที่กำหนดให้มีทางลอด และทางข้ามสำหรับสัตว์ เนื่องจากผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยังไม่มีความชัดเจนถึงความถี่ ตำแหน่ง และจำนวนการเกิดได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์อย่างชัดเจน การจัดทำทางลอด และทางข้าม จึงอาจยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตั้งแต่ในระยะก่อสร้างโครงการ	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากในการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า สัตว์จะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง รวมทั้งมีการกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อจัดทำทางลอด และทางข้ามสำหรับสัตว์ป่า เพื่อลดการแบ่งแยกถิ่นอาศัย แหล่งหากิน รวมทั้งลดอุบัติเหตุจากรถยนต์ ดังนั้น จึงควรมีการติดตามตรวจสอบสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะประเด็นการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อประกอบการพิจารณาก่อสร้างทางลอด และทางข้ามตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	การรวบรวมข้อมูลสัตว์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ ในการศึกษาโครงการฯ อื่นๆ ในอนาคต ควรเพิ่มเติมข้อมูลความถี่ และตำแหน่งที่พบอุบัติเหตุ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการติดตั้งทางลอด และทางข้ามสัตว์ ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา
11. สิ่งมีชีวิตหายาก	- ข้อมูลการสำรวจภาคสนามดังแสดงในข้อ 9. พืชในระบบนิเวศ และข้อ 10. สัตว์ในระบบนิเวศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มาจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสิ่งมีชีวิตหายากบริเวณโครงการได้	-	-	-	- เปรียบเทียบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบาย และ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนผ.) /Office of Natural Resource and Environmental Policy and Planning (2005) และ IUCN (2021) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อกำหนดจากทางราชการของประเทศไทย และข้อกำหนดของสากล	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบด้านการรบกวนสัตว์ป่า การสูญเสียที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน พื้นที่เฉพาะของสัตว์ป่าถูกทำลาย - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการใช้เส้นทาง ได้แก่ การคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษา - มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ที่ส่งผลต่อสิ่งมีชีวิตหายาก ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะก่อสร้าง : ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศอย่างครอบคลุมแล้ว และสัตว์ในระบบนิเวศได้กำหนดครอบคลุมถึงการลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - มีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศ และสัตว์ในระบบนิเวศอย่างครอบคลุมแล้ว ประกอบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า ในระยะก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากในระดับต่ำ ในขณะที่ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายาก	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. การคมนาคมขนส่ง	ตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลโครงข่ายเส้นทางคมนาคม จากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท และรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรทางบก จากสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง ร่วมกับการสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนาม มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้	สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) รวม 9 จุด ได้แก่ บริเวณทางแยกตลาดเก่า แยกวัดถ้ำเสือ แยกสนามบิน แยกปลาลัง แยกถนนมหาราช แยกพลศึกษา แยกกระบี่น้อย แยกเหนือคลอง และบริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ รวมทั้งสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	ปริมาณการจราจรสภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหาด้านการจราจร และโครงข่ายการคมนาคมในท้องถิ่น มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	จำนวน 1 ครั้ง ครอบคลุมทั้งวันทำงาน และวันหยุด มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระดับการให้บริการของทางหลวง (Level of Service : LOS) มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงสภาพการจราจรได้อย่างชัดเจน	ระยะก่อสร้าง : พิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายเดิม ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต ร่วมกับลักษณะโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	ระยะก่อสร้าง : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างประสานงานกับตำรวจทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจราจร ในช่วงเวลาก่อสร้าง ระยะสัมพันธให้ประชาชนและผู้ใช้เส้นทางทราบ ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางจราจร ต้องมีการประชาสัมพันธ์ ให้ทราบล่วงหน้า และติดป้ายชี้แจงเส้นทางเสียอื่น จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในระหว่างการก่อสร้าง ฐานราก และตอม่อของทางยกระดับต้องจัดให้มาจำนวนช่องการจราจรเท่ากับในช่วงก่อนมีการก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนป้ายบังคับ และอุปกรณ์การส่องสว่าง ในขณะที่เนินกิจกรรมก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง รวมทั้งออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างถนนให้ได้ตามกำหนดมาตรฐานการของกรมทางหลวง เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ต้องตรวจสอบและบำรุงผิวจราจร ไฟฟ้าส่องสว่างป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆ ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ หากมีการซ่อมแซมแซมผิวทาง ไหลทาง และลาดคันทาง ต้องทำการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นต้น มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	ระยะก่อสร้าง : สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และการติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ โดยมีความถี่ในการติดตามตรวจสอบปีละ 4 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง รวมทั้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 1 ครั้ง ในปีที่ 1, 2, 5, 15 และ 20 ของระยะดำเนินการ ส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม โดยการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) จำนวน 9 จุด และปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จำนวน 1 แห่ง เพื่อประเมินความสามารถในการรองรับของถนนนั้น เป็นดัชนีที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการออกแบบรูปแบบของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งในการติดตามตรวจสอบควรดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรของแนวเส้นทางโครงการ และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง หรือการเปิดใช้เส้นทางโครงการ ได้อย่างชัดเจน โดยดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และระยะดำเนินการโครงการ ส่วนความถี่ในการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในระยะดำเนินการ ควรดำเนินการตรวจสอบปีที่ 1-3 ของการเปิดดำเนินการ เพื่อพิจารณาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จนอาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรดำเนินการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องต่อไป ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ ปรับปรุงดัชนีติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่งทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เป็นการสำรวจปริมาณจราจร บนแนวเส้นทางโครงการ และโครงข่ายการคมนาคมที่เกี่ยวข้อง และปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง ปรับปรุงความถี่ในการสำรวจสถิติการเกิดอุบัติเหตุในระยะดำเนินการ เป็นการสำรวจในปีที่ 1-3 ของการเปิดดำเนินการ เพื่อพิจารณาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จนอาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ หากพบว่า มีบริเวณใดที่อาจเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรดำเนินการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องต่อไป ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
13. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- รวบรวมข้อมูลสถานการณ์และข้อมูลสถิติน้ำท่วม จากสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ และกรมพัฒนาที่ดิน ร่วมกับการสำรวจในภาคสนาม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- ทิศทางการไหลของน้ำ และสภาพการระบายน้ำบริเวณอาคารระบายน้ำต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบ การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	- ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำ - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่ - มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณา ร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั่วไป มาตรการเฉพาะต่างๆ เช่น การปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิมของโครงการจำนวน 19 แห่ง การรื้อและวางท่อระบายน้ำ บริเวณ กม. 980+778.802 ในช่วงฤดูแล้ง การทยอยเปิดฝิวถนเดิม เพื่อต่อความยาวของท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง โดยไม่ให้เกิดเนินการรื้อย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว เป็นต้น - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ตรวจสอบและดูแลรักษาท่อระบายน้ำ ไม่ให้มีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้งในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคม ถึง กลางเดือนตุลาคม) โดยหากพบว่ามีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำ ให้นำออกทันที รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำฝิวดินอย่างเคร่งครัด - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุม การลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง ส่วนในระยะดำเนินการควรเพิ่มเติมการตรวจสอบดูแลโครงสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา ทำการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือวัชพืชอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง (ก่อนเข้าฤดูฝนและหมดช่วงฤดูฝน)	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - ไม่เหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างและการดำเนินการโครงการอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำได้ จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบ ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณอาคารระบายน้ำต่าง และปัญหาน้ำท่วมขัง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการโครงการ มีดังนี้ - ในระยะดำเนินการควรเพิ่มเติมการตรวจสอบดูแลโครงสร้างอาคารระบายน้ำต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา ทำการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือวัชพืชอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง (ก่อนเข้าฤดูฝนและหมดช่วงฤดูฝน) - เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบ ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืช บริเวณอาคารระบายน้ำต่างๆ และปัญหาน้ำท่วมขัง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา
14. การสิ้นทนาการ	- รวบรวมข้อมูลด้านสิ้นทนาการ และสถานที่ท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางโครงการ จากหน่วยงานท้องถิ่น และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	-	-	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อแหล่งสิ้นทนาการ และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากความคล่องตัวของสภาพการจราจร - มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการโครงการ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการจัดการจราจรในระยะก่อสร้างให้รัดกุม และดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - มีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - มีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
15. การใช้ที่ดิน	- รวบรวมและทบทวนกฎกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมืองรวมเมืองกระบี่ พ.ศ. 2554 และข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากกรมแผนที่ ดิน ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ใช้ถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมือง - ประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขยายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมพัฒนาที่ดิน มีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ จำกัดพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง และกักับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : กำหนดให้ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในการกำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฝั่งของแนวเส้นทาง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการขยายตัวของชุมชนและการใช้ประโยชน์โครงการอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการก่อสร้างภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้ามีการควบคุมรูปแบบการใช้ที่ดินด้วยกฎหมายหรือผังเมืองของแต่ละพื้นที่ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
16. เศรษฐกิจและสังคม	- รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บรรยายสรุปจังหวัด บรรยายสรุปอำเภอ และบรรยายสรุปตำบล ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการมีการกำหนดจำนวนตัวอย่างและสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้	- ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 5 กลุ่ม เป้าหมาย ได้แก่ - กลุ่มผู้นำชุมชน - ตัวแทนหน่วยงานราชการ - พื้นที่ อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งออกเป็นครัวเรือนในระยะ 0-100 เมตร และครัวเรือนในระยะ 101-500 เมตร - ผู้ใช้ทาง มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ	- ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่น ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลพื้นฐาน / สภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวังผลกระทบต่อครัวเรือน - กรณีมีการพัฒนาโครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการเป็นต้น มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและผลกระทบต่อชุมชนที่มาจาก การก่อสร้างโครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน และความเดือดร้อนรำคาญจากปัญหาฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการข่มข่ม มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีของครัวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ การจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่อาศัยโดยรอบ และผู้ใช้เส้นทาง จัดประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการเพื่อชี้แจงข้อมูลก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งในระยะดำเนินการก่อสร้างหากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้าง จะต้องดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว โดยมีขั้นตอนในการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำ ความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	ระยะก่อสร้าง : สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 5 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มตัวแทนหน่วยงานราชการ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง สำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ปัญหา ร้องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้งปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 5 กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายเดียวกับในระยะก่อสร้าง สำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ ผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการ สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ปัญหา ร้องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยดำเนินการปีที่ 1, 2, 5, 10, 15 และ 20 ของการเปิดดำเนินการ มีความเหมาะสม เนื่องจากกลุ่มเป้าหมาย ดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
17. การสาธารณสุข	- รวบรวมข้อมูลสถานะสุขภาพของชุมชน ได้แก่ ข้อมูลการเจ็บป่วย สถานบริการ จำนวนบุคลากรทางการแพทย์ ข้อมูลสุขภาพจิตจากหน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ และสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการสาธารณสุขบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- จำนวนสถานบริการด้านสาธารณสุขจำนวนเตียง และบุคลากรทางการแพทย์ - อัตราผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุป่วย 21 กลุ่มโรค และสถิติชีพ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการบริการด้านสาธารณสุขบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธี การจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์ด้วยวิธี Health Risk Assessment Matrix ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการจัดลำดับนัยสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นจากโครงการซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นจัดให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอตรวจสอบสภาพคนงานก่อสร้างที่มาจากพื้นที่อื่นรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานให้ถูกสุขลักษณะอย่างสม่ำเสมอปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศเสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศเสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการลดผลกระทบด้านความเพียงพอต่อการบริการด้านสาธารณสุข และลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชนรวมทั้งยังได้กำหนดแผนการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการก่อสร้างภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
18. อาชีวอนามัย	- รวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้าง และสถิติการประสบอันตราย หรือการเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามสาเหตุ และความรุนแรงของจังหวัดกระบี่ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านอาชีวอนามัยของโครงการได้	-	- สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสาเหตุที่คนงานได้รับอันตรายงานการทำงาน ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินความรุนแรงของผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างโครงการที่อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย หรือการได้รับอันตรายจากการทำงาน ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการบำรุงรักษาเส้นทางโครงการ ที่อาจทำให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย หรือการได้รับอันตรายจากการทำงาน มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงานฯ จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงให้เพียงพอ และจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน/คนงานก่อสร้าง จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ได้แก่ การจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่พนักงาน หรือคนงาน สวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ป้ายไฟเตือน แฉกกัน กรวย กอนถึงพื้นที่ดำเนินการกิจกรรมการบำรุงรักษา อย่างน้อย 200 เมตร มีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไปด้านอาชีวอนามัย และได้จัดทำแผนการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
19. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการจราจร จากสำนักอำนวยความปลอดภัย และสถานีตำรวจในพื้นที่โครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหา และสาเหตุด้านอุบัติเหตุบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- จำนวนอุบัติเหตุและสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงสภาพปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : ระยะก่อสร้าง ได้พิจารณาจากรูปแบบการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ทำให้เกิดความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ เพื่อพิจารณาพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทาง	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการลดอุบัติเหตุจากคมนาคมทางบก รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ได้ครอบคลุมการติดตามตรวจสอบอุบัติเหตุและความปลอดภัยไว้ด้วยแล้ว	-
20. ความปลอดภัยในสังคม	- รวบรวมข้อมูลตำแหน่งสถานีตำรวจที่ดูแลพื้นที่ศึกษาโครงการ และสถิติคดีอาญาจากสถานีตำรวจในพื้นที่ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการและสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหา และสาเหตุของการเกิดคดีอาญาบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีตำรวจ และสถิติคดีอาญา มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหาและสังคมบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ		ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดความปลอดภัยในสังคม อันเนื่องมาจากการที่มีคนงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดความปลอดภัยในสังคม มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนในชุมชน	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น พิจารณาจ้างแรงงานไทยเป็นอันดับแรก จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นไว้ที่หน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อเป็นช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนได้รับจากโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเกี่ยวกับเรื่องปัญหายาเสพติด และมีการตรวจตราโดยมีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ในท้องถิ่นอย่างใกล้ชิด เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากไม่มีผลกระทบ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เป็นการจัดการด้านความปลอดภัยบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงได้กำหนดกฎระเบียบที่เข้มงวดทางกฎหมายเพื่อป้องกันปัญหาด้านยาเสพติด ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากสาเหตุหลักของผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคม มาจากการที่คนงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก แต่เนื่องจากการที่คนงานก่อสร้างต้องทำงานตลอดทั้งวัน จึงทำให้โอกาสในการพบปะกับประชาชนในชุมชนมีน้อย ประกอบกับพื้นที่โครงการอยู่ในความดูแลของสถานีตำรวจภายในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันมีศักยภาพในการดูแลความปลอดภัยในสังคมได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม เป็นช่องทางในการติดตามข้อห่วงกังวลที่อาจเกิดขึ้นในประเด็นผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมไว้ด้วยแล้ว	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
21. สุขาภิบาล	- ใช้ข้อมูลพื้นฐานด้านการจัดการขยะมูลฝอย และการจัดการน้ำเสีย ในบริเวณพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย จังหวัดกระบี่ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบสุขาภิบาลบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และจำนวนคนงานก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และจำนวนคนงานก่อสร้าง รวมถึงการเปิดใช้เส้นทางโครงการสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง เช่น ให้มีการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างตามมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย จัดระบบระบายน้ำไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่บ้านพักคนงาน จัดตั้งรองรับขยะแยกตามประเภท และมีฝาปิด รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้เข้ามารวบรวมไปกำจัด จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีผลกระทบ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบด้านสุขาภิบาลในพื้นที่โครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
22. ความสำคัญเฉพาะชุมชน	- รวบรวมข้อมูลสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญ และที่ตั้งของสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะของชุมชน โดยใช้ข้อมูลทางระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	- จำนวน 1 ครั้ง มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และการเปิดใช้เส้นทางโครงการ สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	ระยะก่อสร้าง : กำหนดให้มีการวางแผนจัดการจราจรให้รัดกุม และดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามที่กำหนด จัดทางเบี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีป้ายบอกทาง สัญญาณไฟเตือน และไฟส่องสว่างบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนในชุมชน มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีผลกระทบ มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะของชุมชนได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
23. ผู้ใช้ทาง	- สำรวจข้อมูลปริมาณจราจรจำแนกตามประเภทยานพาหนะ และโครงข่ายคมนาคมโดยรอบโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของผู้ใช้ทางบริเวณโครงการได้	- สำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC) รวม 9 จุด และสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) 1 แห่ง มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- สัดส่วนของยานพาหนะแต่ละประเภทบนทางหลวงโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของผู้ใช้ทาง และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	-	-	ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสรรคในการเดินทางของผู้ใช้ทาง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาจากกิจกรรมการคมนาคม และการซ่อมบำรุงรักษาที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสรรค ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ เพื่อพิจารณาพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทาง	ระยะก่อสร้าง : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทางที่เกิดจากจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และการคมนาคมในระยะดำเนินการ	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านอุปสรรค ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง เป็นผลสืบเนื่องมาจากผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง โดยได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งได้ครอบคลุมถึงการติดตามผลกระทบด้านผู้ใช้ทางไว้ด้วยแล้ว	-
24. โบราณคดี และประวัติศาสตร์	- รวบรวมข้อมูลด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจากกรมศิลปากร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดี และประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- ตำแหน่งที่ตั้งประวัติความเป็นมา และความสำคัญ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	จำนวน 1 ครั้ง	มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบ การประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ในลักษณะเดียวกันกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน รวมทั้งให้มีการประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้าง พร้อมทั้งขอคำแนะนำ และข้อห่วงกังวลต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง และหากพบหลักฐานทางโบราณคดี ต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบทันที เพื่อตรวจสอบหลักฐาน และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ต่อไป เป็นต้น ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ ในลักษณะเดียวกันกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบ ต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
25. สุนทรียภาพ	- ศึกษาแนวเส้นทางโครงการจากแผนที่ภูมิประเทศมาตรฐาน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของทัศนียภาพบริเวณโครงการได้	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	- สภาพภูมิทัศน์ ตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมเนื่องจากถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิทัศน์บริเวณโครงการซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	- จำนวน 1 ครั้ง - มีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	- ระยะก่อสร้าง : คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพไม่สวยงามจากการก่อสร้าง - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของวิวทิวทัศน์และการเปลี่ยนแปลงคุณค่าทางสายตาที่เกิดจากการมองเห็นโครงสร้างทางยกระดับ - มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างลักษณะโครงสร้างของโครงการ โดยพิจารณาร่วมกับวิวทิวทัศน์โดยรอบ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ และเน้นการพิจารณาในบริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ประชิดเขตทางหลวงหมายเลข 35ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะก่อสร้าง : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งกำแพงแนวรั้วทึบด้วยผ้าใบที่บนแท่งแบรีเออร์บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ ดูแลรักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เก็บเศษวัสดุก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ทำการจัดภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน และพื้นที่ข้างถนน เป็นต้น - ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นดูแลรักษาดันไม่ให้อยู่ในสภาพดี หากพบต้นไม้ตายให้ทำการปลุกซ่อม/ปลุกเสริม เป็นต้น - มีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป และจัดให้มีแผนการจัดภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวของโครงการ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้	- ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา - มีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ มาตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 รวมทั้งได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2566 และสิ้นสุดในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2567

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอแนะไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระหว่างที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

3.2.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางซึ่งสร้างแล้วเสร็จในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้นรวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

3.2.2 วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดโครงการจากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบแนวเส้นทางจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2) ศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เสนอในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา

3) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

3.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.1.1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ เป็นต้น) ซึ่งควรถูกต้องตามหลักวิชาการและ/หรือเป็นที่ยอมรับกันในระดับสากล

3.1.2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสม หรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

3.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.2.1) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

3.2.2) การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

3.3.2) รายละเอียด/ความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถนำไปปฏิบัติได้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น มีการปฏิบัติตามหลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังรอบประมาณหรือไม่ ทราบว่าต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3.4) การทบทวนการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรวจสอบผลของการปฏิบัติตาม ดังนี้

3.4.1) วิเคราะห์ผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ปรากฏในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่าการดำเนินการมีความแตกต่างในประเด็นใดบ้าง ศึกษาเหตุผลของความแตกต่างที่เกิดขึ้นและปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถดำเนินการได้

3.4.2) สรุปวิเคราะห์ความเหมาะสมของเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ได้มีการดำเนินการหรือนำไปปฏิบัติจริงตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพื่อนำผลที่ได้รับไปปรับปรุงแก้ไขให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป

3.2.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (รายงานขั้นสุดท้าย, มีนาคม พ.ศ.2567) ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ในระยะที่ผ่านมา								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	■ เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม และนำผลการตรวจวัดมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน และผลการวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการได้	■ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) - คลองเนียง (กม.976+512) - คลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างได้	■ จำนวน 15 ดัชนี ประกอบด้วย - อุณหภูมิ - ความลึก - ความเร็วของกระแสน้ำ - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น - ความเค็ม - การนำไฟฟ้า (Conductivity) - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - BOD - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) - ของแข็งละลายน้ำ (Total Dissolved Solids) - น้ำมันและไขมัน - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด - ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่เป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	จำนวน 1 ครั้ง/เดือน ■ ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกันมีค่าใกล้เคียงกัน จึงได้มีการเสนอแนะให้ปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเป็นทุก 3 เดือน (มกราคม และเมษายน) และในช่วงฤดูฝน (กรกฎาคม และตุลาคม)	■ มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	■ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้น มาตรการการก่อสร้างบ่อดักตะกอน บริเวณคลองกระบี่ใหญ่ คลองกระบี่น้อย และคลองเนียง ■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำมีค่าต่ำถึงปานกลาง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จึงไม่จำเป็นต้องก่อสร้างบ่อดักตะกอนดิน และวางระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณคลองกระบี่ใหญ่ คลองกระบี่น้อย และคลองเนียง อย่างไรก็ตาม มาตรการฯ ที่กำหนดไว้ สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	■ มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ■ ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกันมีค่าใกล้เคียงกัน จึงได้มีการเสนอแนะให้ปรับความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเป็นทุก 3 เดือน ครอบคลุมในช่วงฤดูแล้ง (มกราคม และเมษายน) และในช่วงฤดูฝน (กรกฎาคม และตุลาคม) ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในรายงานการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา	-

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	- เก็บตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำในภาคสนาม และนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการได้	- จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) - คลองเนียง (กม.976+512) - คลองกระบี่น้อย (กม.979+204) มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างได้	- จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่สามารถเฝ้า ระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการได้	จำนวน 1 ครั้ง/เดือน ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากผลการตรวจวัดสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกันมีค่าใกล้เคียงกัน จึงได้มีการเสนอแนะให้ปรับลดความถี่ในการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เป็นทุก 3 เดือน ครอบคลุมในช่วงฤดูแล้ง (มกราคม และ เมษายน) และในช่วงฤดูฝน (กรกฎาคม และตุลาคม)	-	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้น มาตรการการก่อสร้างบ่อดักตะกอน บริเวณคลองกระบี่ใหญ่ คลองกระบี่น้อย และคลองเนียง มีความเหมาะสม เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำทั้งสองฤดูกาล พบว่า มีค่าเป็นปกติตามช่วงเวลา แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องก่อสร้างบ่อดักตะกอนดิน และวางระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณคลองกระบี่ใหญ่ คลองกระบี่น้อย และคลองเนียง อย่างไรก็ตาม มาตรการฯ ที่กำหนดไว้ สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแต่ละเดือนในช่วงฤดูกาลเดียวกันมีค่าใกล้เคียงกัน จึงได้มีการเสนอแนะให้ปรับความถี่ในการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นทุก 3 เดือน ครอบคลุมในช่วงฤดูแล้ง (มกราคม และ เมษายน) และในช่วงฤดูฝน (กรกฎาคม และตุลาคม) ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้แล้วในรายงานการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา	-
3. คุณภาพอากาศ	- รวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2565) โดยใช้ข้อมูลจาก สถานีตรวจวัดอากาศจังหวัดกระบี่ - ตรวจวัดคุณภาพอากาศในภาคสนาม และนำผลการตรวจวัดมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้าง	- จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - วัดควนสบาย (กม. 972+500) - โรงเรียนบ้านนาออก (กม.975+450) - โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.983+950) มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	- จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย - TSP (24 ชม.) - PM₁₀ (24 ชม.) - CO (1 ชม.) - NO₂ (1 ชม.) - ทิศทางและความเร็วลม มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบหลักจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุม 2 ช่วงฤดูมรสุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรม การสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2535) - มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรม การสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) - มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรม การสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2522 มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นค่ามาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด ยกเว้น มาตรการจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง และการติดตั้งรั้วที่บสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบ เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง มีความเหมาะสม เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ผ่านมา พบว่า ทุกสถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด แม้ว่าจะมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นแหล่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	-

3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

3.3.1 วัตถุประสงค์

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

3.3.2 วิธีการศึกษา

- 1) ศึกษาทบทวน รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบาย และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงฯ โดยเน้นเนื้อหาสาระสำคัญ และข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบสำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อม ต่อการพัฒนาโครงการทางหลวงฯ
- 2) สอบถามสัมภาษณ์และปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของ

กรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อมูลกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้าง หรือดำเนินการโครงการฯ หรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อมูลกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ สำหรับหน่วยงานอื่น จะต้องมีการประสานงาน หรืออาจมีการประชุมเพื่อปรึกษาหารือในข้อมูลกฎหมาย หรือระเบียบต่างๆ ของหน่วยงานนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของกรมทางหลวง สอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

- 3) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้ข้อมูลกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ

3.3.3 ผลการศึกษา

สำหรับผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ ดังต่อไปนี้ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 3.3-1)

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 และวิธีการจัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนิน โครงการ 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, พระราชบัญญัติจราจร ทางบก (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, พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (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, พระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบก (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, พระราชบัญญัติ คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2566
- 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 และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย 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 และจากการตกลงไปในภาวะเก็บ หรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564
 - 1.10.5) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564
 - 1.11) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562
- 2) เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. กฎหมายของรัฐ 1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560	มาตรา 57 รัฐต้อง (2) อนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา พัฒนา บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วย ตามที่กฎหมายบัญญัติ มาตรา 58 การดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง ในการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐต้องระมัดระวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพน้อยที่สุด และต้องดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมและโดยไม่ชักช้า	●	การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) เป็นการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และเชื่อมโยงยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรัง โดยแนวเส้นทางโครงการบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และบางส่วนอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุ่มน้ำกระบี่ 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 ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยรายงานฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุม ครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้ กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	-
1.2 พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	มาตรา 19 ให้อธิบดีกรมทางหลวง เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน มาตรา 25 ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสาย มาตรา 28 ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวงให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวและวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้ มาตรา 35 ในกรณีที่เห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อม ผ่าน ทับ ข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำนั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจร การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะเพิกถอนเสียก็ได้	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	มาตรา 48 ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือกระทำความผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม มาตรา 68 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้น ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกโดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ได้ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน การประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขตหรืออำเภอ และที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม มาตรา 68/1 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดหลีกเลี่ยงหรือมิได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา 51/3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้มีการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตให้ถูกต้อง และให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาต แล้วแต่กรณี แจ้งผลการดำเนินการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบภายในระยะเวลาเก้าสิบวัน มาตรา 68 ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย รังสี หรือมลพิษอื่นใด ที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่น ละออง เถ้าถ่าน หรือมลพิษอากาศในรูปแบบใดออกสู่บรรยากาศ ไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตาม มาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนด โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมิผลใช้บังคับตาม มาตรา 56 หรือมาตรฐาน ที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตาม มาตรา 58 เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด เว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบสภาพและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้ ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อยหรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมิผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตร 58 ด้วยโดยอนุโลม มาตรา 69 ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทของ แหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องควบคุมการปล่อยน้ำเสียหรือของเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้ง แหล่งกำเนิดมลพิษไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนด โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมิผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษ สำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 มาตรา 70 เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตาม มาตรา 69 มีหน้าที่ต้องก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนดเพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองมีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียที่กำหนดให้ทำการก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้ มีชิ้นนั้นด้วยก็ได้ มาตรา 78 ในกรณีที่ไม่มีกฎหมายใดบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจออกกฎ กระทรวงกำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตรายที่เกิดจากการผลิตการใช้สารเคมีหรือวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิต ทางอุตสาหกรรมเกษตรกรรมการสาธารณสุขและกิจการอย่างอื่นให้อยู่'ความควบคุมในการนี้ให้กำหนดหลักเกณฑ์มาตรการ และวิธีการเพื่อควบคุมการเก็บรวบรวมการรักษาความปลอดภัยการขนส่งเคลื่อนย้ายการนำเข้ามาในราชอาณาจักรการส่งออกนอก ราชอาณาจักรและการจัดการบำบัดและกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาที่เกี่ยวข้องด้วย			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ ดังนี้ 1. ผู้รับผิดชอบโครงการ ที่จะต้องนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเป็นเอกสาร พร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกบนอุปกรณ์ตามรูปแบบที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ต่อหน่วยงานของรัฐ 2. ความถี่ และชื่อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 1 ดังนี้ (1) ในกรณีคณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคมภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป (2) ในกรณีคณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ 2 ครั้งต่อปี ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายนภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป (3) ในกรณีคณะกรรมการผู้ชำนาญการไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการเอาไว้ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (2) (4) ในกรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ/หรือรายงานแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงการหรือกิจการซึ่งเป็นช่วงเวลาคาบเกี่ยวที่จะต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการให้ดำเนินการ ดังนี้ - กรณีมาตรการระบุช่วงเวลาในการติดตามตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้อย่างชัดเจนให้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามช่วงเวลาที่มาตรการกำหนด และหากพบว่ามิพารามิเตอร์ใดซึ่งกำหนดให้ต้องตรวจวิเคราะห์มีค่าเกินค่าที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ/หรือรายงานแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงการหรือกิจการและ/หรือเกินค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ - กรณีผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ไม่มีพารามิเตอร์ใดเกินค่าที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ/หรือรายงานแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงการหรือกิจการ และ/หรือไม่มีพารามิเตอร์ใดเกินค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและเสนอผลการตรวจวัดที่ได้นำไว้ในรายงานที่จะนำเสนอในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจนพร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย - กรณีในมาตรการไม่ได้ระบุช่วงเวลาการติดตามตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้อย่างชัดเจนให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและนำไปรวมไว้ในรายงานที่จะนำเสนอในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจนพร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย (5) ในกรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐ ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมทั้งให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนดซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงานโดยให้ถือว่าเป็นคำร้องขอขยายระยะเวลาในการเสนอรายงานและให้หน่วยงานของรัฐมีระยะเวลา 30 วัน นับแต่วันที่หน่วยงานของรัฐได้ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนแล้ว 3. ผู้รับผิดชอบโครงการ เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการซึ่งมีรายละเอียดตามข้อ 4 ดังนี้ (1) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเป็นเอกสาร พร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกบนอุปกรณ์ตามรูปแบบที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ในจำนวนที่เพียงพอ เพื่อจัดส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	(2) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกำหนดระยะเวลาในการเสนอรายงานสำหรับแต่ละประเภทโครงการ ดังนี้ 2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี 2.2) โครงการประเภทคมนาคม เหมืองแร่และสำรวจผลิตปิโตรเลียม ภายในเดือนสิงหาคมและเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป แล้วแต่กรณี 2.3) โครงการประเภทบริการชุมชนและที่พักอาศัย และพัฒนาแหล่งน้ำและเกษตรกรรมภายในเดือนกันยายนและเดือนมีนาคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี (3) กรณีเจ้าของโครงการหรือกิจการมอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ให้แสดงหนังสือมอบอำนาจประกอบการเสนอรายงานด้วย 4. หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดให้เป็นไปตามแบบ ตต.3 (แนบท้ายประกาศ) พร้อมกับตัวอย่างการรายงานผลการตรวจวัด รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับสรุปผลการปฏิบัติ และสรุปประเด็นมาตรการที่ได้ปฏิบัติโดยปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติม และมีข้อมูลต่างๆ สนับสนุนอย่างเพียงพอ 5. หน่วยที่มีความรับผิดชอบในการรวบรวม และระยะเวลาในการดำเนินการรวบรวมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานดังกล่าวเพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินการผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการต้องปรับเปลี่ยนมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหรือวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีเพื่อให้ความเห็นชอบกับมาตรการที่จะเปลี่ยนแปลงก่อน จึงจะสามารถเปลี่ยนแปลงมาตรการหรือวิธีการปฏิบัติดังกล่าวได้ 6. ให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด นำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการไปใช้ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินโครงการหรือกิจการ และพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่ของตน 7. ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจากหน่วยงานของรัฐและสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในภาพรวม พร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ถ้ามี) ไปใช้ประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 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 ข้อ 1 ยกเลิกความในข้อ 1 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และใช้ข้อความตามนี้แทน “โครงการหรือกิจการ” หมายถึง โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐอนุญาต ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของกก.วล. “คณะกรรมการผู้ชำนาญการ” หมายถึง คณะกรรมการผู้ชำนาญการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งเพื่อทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 “การอนุมัติ หรือการอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ” หมายถึง การที่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุนวันที่ไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ “มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ “รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว” ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 3 ความถี่ และข้อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 2 ให้เป็นไป ดังนี้ (1) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป (2) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 2 ครั้ง หรือมากกว่านั้น ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง (4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น (5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง (6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมารัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการนั้น ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ถือว่าโครงการหรือกิจการนั้นไม่เข้าข่ายตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้” ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 4 (2) 2.1) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณีหากมีการขอขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาดตามข้อ 3 (5) ด้วย” ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน (1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอจะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะว่าจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้			

ตารางที่ 3.3-1 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	มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่างๆ ของโบราณสถาน หรือชุดคันสิ่งใดๆ หรือปลูกสร้างอาคารภายในบริเวณโบราณสถาน เว้นแต่จะกระทำตามคำสั่งของอธิบดีหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี และถ้าโบราณสถานหนังสืออนุญาตนั้นกำหนดเงื่อนไขไว้ประกาศใดต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นด้วย พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเข้าไปในโบราณสถาน เพื่อตรวจสอบดูว่าได้มีการซ่อมแซม แก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่างๆ ของโบราณสถาน หรือมีการชุดคันสิ่งใดๆ หรือปลูกสร้างอาคารในบริเวณโบราณสถานหรือไม่ ในการนี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ยึดหรืออายัดวัตถุที่มีเหตุอันสมควรสงสัยว่าจะเป็นวัตถุที่ได้มาจากการขุดค้นในบริเวณโบราณสถานได้ มาตรา 16 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 และเรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้ะหินขวาง) จึงได้มีมาตรการกำหนดให้ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และกำหนดให้กรมทางหลวงชุดสำรวจดิน ด้วยการใช้หัวเจาะ (Auger Coring) บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วงกม.972+000 ถึง กม.974+000 จำนวน 2 หลุม เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการตรวจสอบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้แหล่งโบราณคดีเขาพระ และเรือขุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้ะหินขวาง) มากที่สุด รวมถึงขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปกรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบโดยทันที โดยแนวเส้นทางช่วงดังกล่าว อยู่ในโครงการก่อสร้างฯ ตอน 1 ปัจจุบัน สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 ได้มีการประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราชแล้ว และจากการดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดี หรือแหล่งประวัติศาสตร์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	-
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้ บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการกิจการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการกิจการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บขนหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้ (1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้ (2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน (3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ	●	การดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ อาจจะก่อให้เกิดมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลจากกิจกรรมการก่อสร้างและกิจกรรมต่างๆ ซึ่งโครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถึงบำบัดน้ำเสีย ถึงรองรับขยะมูลฝอย และประสานงานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1				
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)	(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการ แทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุทธลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้ (6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุทธลักษณะ มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ (1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการทิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ (2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเสียงความร้อนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเข้ามาเข้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ (3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผูหนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำทางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้ มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้ ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น			
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจารกละรั่วไหลลงบนถนน ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขึ้นารถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจะชำระค่าปรับ มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำได้ด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป	●	โครงการได้มีการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลรวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ และดำเนินการก่อสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงฤดูแล้ง น้ำดินที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทาง และจัดพื้นที่กองดินให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร ล้างทำความสะอาดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้างและประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560 (ต่อ)	มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถานสาธารณะ			
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 การควบคุมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง โครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง เพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง นอกจากนี้ ได้มีการติดป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 ป้ายเตือนทางเบี่ยง  ป้ายจำกัดความเร็ว
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 การบริหารจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้าง เกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การขับขี่ การตรวจสภาพรถ และการซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งควบคุมและจัดอบรมพนักงานขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้ร่วมใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1 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 และ พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2566	มาตรา 23 ให้นายจ้างประกาศเวลาทำงานปกติให้ลูกจ้างทราบ โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างได้ไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละประเภทงานตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่งต้องไม่เกินแปดชั่วโมง ในกรณีที่เวลาทำงานได้น้อยกว่าแปดชั่วโมง นายจ้างและลูกจ้างจะตกลงกันให้น้ำเวลาทำงานส่วนที่เหลือนั้นไปรวมกับเวลาทำงานในวันทำงานปกติอื่นก็ได้ แต่ต้องไม่เกินวันละเก้าชั่วโมงและเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งไม่เกินเจ็ดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบสองชั่วโมง ในกรณีที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันให้น้ำเวลาทำงานส่วนที่เหลือไปรวมกับเวลาทำงานในวันทำงานปกติอื่นตามวรรคหนึ่งเกินกว่าวันละแปดชั่วโมงให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนไม่น้อยกว่าหนึ่งเท่าครึ่งของอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำให้เกินสำหรับลูกจ้างรายวันและลูกจ้างรายชั่วโมงหรือไม่น้อยกว่าหนึ่งเท่าครึ่งของอัตราค่าจ้างต่อหน่วยในวันทำงานตามจำนวนผลงานที่ทำได้ในชั่วโมงที่ทำให้เกินสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงาน ในกรณีที่นายจ้างไม่อาจประกาศกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวันได้เนื่องจากลักษณะหรือสภาพของงาน ให้นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันกำหนดชั่วโมงทำงานแต่ละวันได้ เนื่องจากลักษณะหรือสภาพของงาน ให้นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันกำหนดชั่วโมงแต่ละวันไม่เกินแปดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง	●	ในระยะก่อสร้างโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอตามความเหมาะสมของงาน เช่น หมวกแข็ง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ถุงมือยาง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเกี่ยวกับวิธีใช้ การดูแล บำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ถูกต้องและเข้าใจและเหมาะสมกับประเภทของงานที่ได้รับมอบหมายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	-
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคลหรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานโดยอนุโลม มาตรา 14 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน	●	โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด มาตรา 17 ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานที่ประกอบกิจการ มาตรา 19 ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานที่ประกอบกิจการให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคารสถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่านั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า มาตรา 20 ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22 มาตรา 21 ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหารแจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า มาตรา 22 ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและดูแลรักษาอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งให้สามารถใช้งานได้ตามสภาพและลักษณะของงานตลอดระยะเวลาทำงาน ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่า ลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขลักษณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการประเมินอันตราย (2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง (3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ (4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มาตรา 34 ในกรณีที่สถานประกอบกิจการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้ (1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต (2) กรณีที่สถานประกอบกิจการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบกิจการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุ อันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ (3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้างแจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้างส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วยการแจ้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและเมื่อพนักงานตรวจความปลอดภัยได้รับแจ้งแล้ว ให้ดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการป้องกันอันตรายโดยเร็ว กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 91 ก เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2559) หมวด 2 แสงสว่าง ข้อ 5 นายจ้างต้องใช้หรือจัดให้มีฉาก แผ่นฟิล์มกรองแสง หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะที่ทำงาน ในกรณีที่ไม้อาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน หมวด 3 เสียง ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (impact or impulse noise) เกิน 140 เดซิเบล หรือได้รับสัมผัสเสียงที่มีระดับเสียงต่อเนื่องแบบคงที่ (continuous steady noise) เกินกว่า 115 เดซิเบลเอ ข้อ 8 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (Time Weighted Average-TWA) มิให้เกินมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 9 ภายในสถานประกอบกิจการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 8 นายจ้างต้องให้ลูกจ้างหยุดทำงานจนกว่าจะได้ปรับปรุงหรือแก้ไขให้ระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยการควบคุมที่ต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียงหรือบริหารจัดการเพื่อควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างจะได้รับให้ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด และจัดให้มีการปิดประกาศและเอกสารหรือหลักฐานในการดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขดังกล่าวไว้ เพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้ ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน เพื่อลดระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลแล้ว โดยให้อยู่ในระดับไม่เกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และข้อ 8การคำนวณระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ข้อ 10 ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจน ข้อ 11 ในกรณีที่สภาวะการทำงานในสถานประกอบกิจการมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานแปด ชั่วโมงตั้งแต่ 85 เดซิเบลเอขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการอนุรักษ์การได้ยินในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด หมวด 4 อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความเหมาะสมกับลักษณะงานตลอดเวลาที่ทำงาน ดังต่อไปนี้ (1) งานที่มีระดับความร้อนเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือสำหรับป้องกันความร้อน (2) งานที่มีแสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาโดยตรง ให้สวมใส่แว่นตาลดแสงหรือกระบังหน้าลดแสง (3) งานที่ทำในสถานที่มืด ทึบ และคับแคบ ให้สวมใส่หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่าง (4) งานที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ปลั๊กลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียง ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้ กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ข้อ 3 ก่อนเริ่มงานก่อสร้างไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ให้นายจ้างแจ้งแจ้งข้อมูลงานก่อสร้างดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย (1) งานอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตรหรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร (2) งานอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป (3) งานสะพานที่มีความยาวระหว่างกึ่งกลางตอม่อแรกถึงกึ่งกลางตอม่อสุดท้ายตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป งานสะพานข้ามทางแยกหรือทางยกระดับ สะพานกลับรถ หรือทางแยกต่างระดับ (4) งานขุด งานซ่อมแซม หรืองานรื้อถอนระบบสาธารณูปโภคที่ลึกตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป (5) งานอุโมงค์หรือทางลอด (6) งานก่อสร้างอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องกำหนดให้แจ้งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 4 นายจ้างต้องดำเนินการให้พื้นที่ทำงานก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุในงานก่อสร้างได้อย่างปลอดภัย ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจความปลอดภัยในการทำงาน ก่อนการทำงาน และขณะทำงานทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ข้อ 6 นายจ้างต้องจัดให้มีการรักษาความสะอาดในบริเวณเขตก่อสร้าง โดยจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย และแยกของเหลือใช้ หรือขยะทิ้งที่เป็นอันตรายและไม่เป็นอันตราย ข้อ 7 ในกรณีที่จะต้องมีการขนย้ายดินที่ขุดออกจากเขตก่อสร้าง นายจ้างต้องจัดให้มีสถานที่เก็บกองดินที่จะขนย้ายอย่างเหมาะสม และต้องกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายอันเกิดจากการเก็บกองดิน รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นต่างระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ข้อ 9 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย ข้อ 10 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไฟฟ้าดับ ข้อ 11 นายจ้างต้องติดป้ายเตือนอันตราย สัญญาณแสงสีส้ม ณ ทางเข้าออกของยานพาหนะทุกแห่ง และจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในขณะที่มียานพาหนะเข้าออกเขตก่อสร้าง ข้อ 12 นายจ้างต้องติดป้ายแสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความช่วยเหลือในยามฉุกเฉิน เช่น โรงพยาบาล หน่วยงานดับเพลิง หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย ที่ใกล้ที่สุดไว้ ณ เขตก่อสร้างให้เห็นได้อย่างชัดเจน ข้อ 13 นายจ้างต้องติดหรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใช้นยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย ข้อ 15 นายจ้างต้องกำหนดบริเวณเขตก่อสร้าง โดยทำรั้วสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ที่มั่นคงแข็งแรงไว้ตลอดแนวเขตก่อสร้าง หรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมตามลักษณะงาน และมีป้าย “เขตก่อสร้าง” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างนั้น ข้อ 16 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในเขตก่อสร้าง โดยจัดทำรั้วหรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น ข้อ 20 นายจ้างต้องจัดและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาที่ทำงานก่อสร้าง หมวด 2 งานเจาะและงานขุด ข้อ 23 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และป้ายเตือนอันตรายที่เห็นได้อย่างชัดเจนตามลักษณะของงานตลอดเวลาทำงาน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณแสงสีส้ม หรือป้ายสีสะท้อนแสงเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของลักษณะงาน ข้อ 24 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลูกจ้างอาจพลัดตก นายจ้างต้องจัดให้มีแผ่นโลหะหรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงเพียงพอปิดคลุมบริเวณดังกล่าว และทำราวล้อมกันด้วยไม้ โลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน ในกรณีที่การเจาะหรือขุดนั้นไม่อาจทำการปิดคลุมได้ ให้ทำราวล้อมกันตามวรรคหนึ่ง			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 25 ในบริเวณที่มีการเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีปลอกเหล็ก แผ่นเหล็ก ค้ำยัน หรืออุปกรณ์อื่นที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากดินพังทลาย และต้องจัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยได้รับความเห็นชอบจากวิศวกร ข้อ 26 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินการโดยวิศวกรก่อนลงมือปฏิบัติงาน และต้องปฏิบัติตามแบบและขั้นตอนดังกล่าว รวมทั้งต้องติดตั้งสิ่งป้องกันดินพังทลายไว้ด้วย ข้อ 27 ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่น หรือเครื่องจักรหนักปฏิบัติงาน หรือมีกองวัสดุหรืออุปกรณ์หนักอยู่บริเวณใกล้ปากรู หลุม บ่อ คู หรือพื้นที่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องตัดให้มีการป้องกันดินพังทลายโดยติดตั้งเสาเข็มพืด (Sheet pile) หรือโดยวิธีอื่นตามความเหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงโดยได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากวิศวกร และให้ปิดประกาศสำเนาหนังสือดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ก่อสร้าง ข้อ 28 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการ และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ และต้องแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงานก่อนเข้าทำงาน หากลูกจ้างต้องทำงานในสถานที่ตามวรรคหนึ่งที่มีความลึกตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี (1) ทางขึ้นลงที่มั่นคงแข็งแรง สะดวกและปลอดภัย (2) เครื่องสูบน้ำที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย (3) ระบบการถ่ายเทอากาศและแสงสว่างที่เพียงพอและเหมาะสม (4) ผู้ควบคุมงานซึ่งมีประสบการณ์ด้านงานดิน และผ่านการอบรมหลักสูตรการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้นประจำบริเวณปากรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาทำงาน (5) อุปกรณ์เพื่อทำการสื่อสาร หรือรับส่งสัญญาณในกรณีฉุกเฉินระหว่างผู้ควบคุมงานกับลูกจ้าง ซึ่งต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน (6) สายหรือเชือกช่วยชีวิต และเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถเกาะเกี่ยวได้ เพื่อช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน ข้อ 29 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่มีขนาดกว้างน้อยกว่า 75 เซนติเมตร และมีความลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป หมวด 3 งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด ข้อ 30 ในการประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ ซ่อมบำรุง เคลื่อนย้าย และรื้อถอนเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้ ข้อ 31 เครื่องตอกเสาเข็มตามข้อ 30 อย่างน้อยต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้ (1) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องสร้างด้วยโลหะที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร (2) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2 (3) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีการยึดโยง ค้ำยัน หรือตรึงให้มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย (4) คานติดตั้งรอกและฐานรองรับคานต้องสามารถรับน้ำหนักรอก ลูกต้ม และน้ำหนักเสาเข็มรวมกัน โดยมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5 (5) รานเลื่อนเครื่องตอกเสาเข็มต้องสามารถรับน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักที่ใช้งานจริง (6) ในกรณีที่ใช้เครื่องตอกเสาเข็มระบบตีเซลแอมเมอร์ อุปกรณ์ที่ใช้ยึดกับโครงเครื่องตอกเสาเข็ม ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 6			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 32 เมื่อติดตั้งเครื่องตอกเสาเข็มแล้วเสร็จ นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรตรวจสอบ และรับรองว่าถูกต้องเป็นไปตามรายละเอียดคุณลักษณะตามข้อ 31 แล้ว จึงใช้เครื่องตอกเสาเข็มนั้นได้ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 33 ก่อนเริ่มงานเสาเข็ม งานกำแพงพืด และเครื่องขุดเจาะในแต่ละวัน นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยของชิ้นส่วนหรือกลไกการทำงานของเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และพื้นที่การทำงาน ดังต่อไปนี้ (1) ตรวจสอบอุปกรณ์ รางเลื่อน แม่แรง และส่วนประกอบของเครื่องตอกเสาเข็มให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย (2) ตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องขุดเจาะให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย (3) ตรวจสอบบริเวณพื้นที่การทำงานเสาเข็ม และกำแพงพืด ให้มีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอ ทั้งนี้ นายจ้างต้องเก็บเอกสารผลการตรวจสอบดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 34 กรณีที่ต้องใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่มีควันไอเสีย นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันมิให้ควันไอเสียของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะฟุ้งกระจายเป็นอันตรายต่อลูกจ้าง ข้อ 35 ในกรณีที่มีการติดตั้ง เคลื่อนย้าย หรือการทำงานของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือ เครื่องขุดเจาะอยู่ใกล้สายไฟฟ้า นายจ้างต้องดำเนินการให้มีระยะห่างและมาตรการป้องกันอันตรายตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นกำหนด ข้อ 36 ในกรณีที่มีการติดตั้ง หรือการใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ หรือการยกเคลื่อนย้าย เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่อยู่ใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคม ก่อนให้ลูกจ้างทำงาน นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ เพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด ข้อ 37 ในกรณีที่เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะขัดข้อง ชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะดังกล่าว และติดป้ายห้ามใช้งานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน จนกว่าจะได้ซ่อมแซมแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเสียก่อน ข้อ 38 การปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ ระบบลม ระบบไฮดรอลิค ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแอมเมอร์ หรือระบบอื่น รวมถึงเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด ข้อ 39 ในบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม หรือการทำงานขุดเจาะสำหรับงานเสาเข็ม นายจ้างต้องดำเนินการไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง สายตาผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่จะมองเห็นการทำงานตอกเสาเข็มหรือขุดเจาะ ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายพิกัดน้ำหนัยกยก และป้ายแนะนำการใช้เครื่องตอกเสาเข็มไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็มเห็นได้อย่างชัดเจน ข้อ 41 ในการทำงานบังคับเครื่องตอกเสาเข็ม นายจ้างต้องจัดให้มีโครงเหล็กและหลังคาลาดตาข่ายกันของตกอยู่เหนือศีรษะของผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม โดยต้องมีขนาดช่องลาดตาข่ายแต่ละด้านไม่เกิน 20 มิลลิเมตร และขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของเส้นลวดไม่น้อยกว่า 1.25 มิลลิเมตร ทั้งนี้ อย่างน้อยต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เว้นแต่อุปกรณ์เครื่องตอกเสาเข็มนั้น จะมีหลังคาซึ่งมีความแข็งแรงปลอดภัย ข้อ 42 ในการใช้เสาเข็มที่มีรูกลวงตรงกลางด้านในเสาเข็ม หรือรูกลวงบนพื้นดินที่เกิดจากงานเสาเข็ม หรืองานขุดเจาะ ที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 15 เซนติเมตรขึ้นไป เมื่องานเสาเข็มหรืองานขุดเจาะนั้นแล้วเสร็จแต่ละหลุม นายจ้างต้องจัดให้มีการปิดปากรูกลวงทันทีด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงที่สามารถป้องกันมิให้สิ่งของหรือผู้ใดตกไปในรูได้ ข้อ 43 งานเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 70 เซนติเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ด้านเสาเข็มเจาะประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงานของลูกจ้างและลูกจ้างซึ่งทำงานต้องมีความชำนาญงานเสาเข็มและงานเจาะขนาดใหญ่			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 44 ในกรณีที่มีการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเพื่อทำการก่อสร้าง นายจ้างต้องกำหนดพื้นที่การทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกของเสาเข็ม โดยจัดให้มีการตรวจสอบวิธีการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบตามที่วิศวกรกำหนด เช่น แม่แรง มาตรวัด การยึดกับเสาเข็มสมอ แทนรับน้ำหนักบรรทุก คานที่ใช้ทดสอบ โดยแสดงรายการคำนวณความแข็งแรงของอุปกรณ์ทดสอบทั้งหมดให้สามารถรับน้ำหนักทดสอบได้อย่างปลอดภัย ในกรณีที่มีสิ่งบอเหตุที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกของเสาเข็ม ให้นายจ้างหยุดการทดสอบนั้นทันที ข้อ 45 นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งมีประสบการณ์ควบคุมการทำงานด้านกำแพงที่ค้ำอยู่ประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง หมวด 6 ทางเดินชั่วคราวยกระดับสูง ข้อ 56 ในงานก่อสร้างที่มีทางเดินชั่วคราวยกระดับสูงตั้งแต่ 1.50 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการสร้างทางเดินนั้นด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ ตามสภาพการใช้งานจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลกรัมต่อตารางเมตร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 45 เซนติเมตร และต้องมีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ตลอดทางเดินนั้น กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2564 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ข้อ 3 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน และลักษณะอันตรายที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงาน ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงานและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 5 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่มีการติดตั้งการใช้การเคลื่อนย้าย และการรื้อถอนนั่งร้าน หรือค้ำยัน โดยจัดทำรั้วหรือกันเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้ชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามไม่ให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น ข้อ 6 นายจ้างต้องติด หรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน ข้อ 7 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนนั่งร้าน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้ ข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณออกแบบและควบคุมการใช้นั่งร้านโดยวิศวกร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 9 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานบนนั่งร้าน ในกรณีดังต่อไปนี้ (1) นั่งร้านที่มีพื้นลื่น (2) นั่งร้านที่มีส่วนหนึ่งส่วนใดชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย (3) นั่งร้านที่อยู่ภายนอกอาคาร หรือส่วนอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีพายุลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่เป็นการทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือเพื่อการช่วยเหลือ หรือบรรเทาเหตุ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของลูกจ้าง ข้อ 10 ในการทำงานบนนั่งร้านหลายชั้นพร้อมกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่เหมาะสมกับสภาพงาน เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ซึ่งทำงานอยู่ด้านล่าง ข้อ 11 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบนั่งร้านทุกครั้งก่อนการใช้งาน และทำรายงานผลการตรวจสอบไว้ด้วย และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 12 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนค้ำยัน ให้นำข้อ 7 มาบังคับใช้โดยอนุโลม ข้อ 13 ในการสร้าง ประกอบ หรือ ติดตั้งค้ำยัน นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และควบคุมโดยวิศวกร ดังต่อไปนี้ (1) ค้ำยันที่ทำด้วยเหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน ในกรณีค้ำยันทำด้วยวัสดุอื่นที่ไม่ใช่เหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสี่เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน และต้องมีเอกสารแสดงกำลังวัสดุประกอบด้วย (2) ไม้ที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นไม้ที่ไม่ผุเปื่อย หรือชำรุดจนทำให้ไม้ขาดความแข็งแรง ทนทาน และต้องมีหน่วยแรงดัดประลัย (ultimate bending stress) ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4 (3) เหล็กที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นเหล็กที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2 (4) ข้อต่อและจุดยึดต่างๆ ของค้ำยันต้องมั่นคงแข็งแรง (5) ในกรณีที่มีที่รองรับค้ำยัน ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน (6) ค้ำยันต้องยึดโยงหรือตรึงกับพื้นดิน หรือส่วนของสิ่งก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันทุกครั้งก่อนการใช้งาน และระหว่างใช้งาน หากพบว่าไม่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย ให้นายจ้างดำเนินการซ่อมแซม หรือปรับปรุงส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยอยู่เสมอ ข้อ 15 ในกรณีที่ใช้ค้ำยันรองรับการเทคอนกรีต อุปกรณ์ เครื่องจักร หรือรองรับสิ่งอื่นใด ที่มีลักษณะคล้ายกัน นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปอยู่ใน หรือใต้บริเวณนั้น เว้นแต่กรณีการทำงานที่มีความจำเป็น และเฉพาะผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ หมวด 1 บททั่วไป ข้อ 2 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน การวางแผนการปฏิบัติงาน และการป้องกันและควบคุมอันตราย รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างได้รับทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน และควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้			

ตารางที่ 3.3-1					
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)					
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติ ตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ	
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 3 ในการประกอบ การติดตั้ง การตรวจสอบ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ ให้นายจ้างปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร เป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานขึ้นเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพของการทำงานในที่สูงที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ และลักษณะของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน เช่น เข็มขัดนิรภัย เชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิต หมวกนิรภัย รองเท้าชนิดหุ้มส้นพื้นยาง หรือถุงมือ และดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์นั้น ในกรณีที่ให้ลูกจ้างใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ประกอบ นายจ้างต้องจัดทำจุดยึดตรึงเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตไว้กับส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรือโครงสร้างอื่นใด ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายตามข้อ 3 และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามข้อ 4 ตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างต้องจัดทำราวกัน หรือรั้วกันตก ราวกันหรือรั้วกันตกต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า เก้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกิน หนึ่งเมตรสิบเซนติเมตร ซึ่งมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ ในกรณีที่ใช้แผงทึบแทนราวกันตกหรือรั้วกันตก แผงทึบต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าเก้าสิบเซนติเมตร หมวด 2 การป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน ข้อ 8 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้าน หรือ ดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง โดยต้องมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย ข้อ 9 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงตั้งแต่สี่เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดทำราวกันหรือรั้วกันตก ตาข่ายนิรภัย หรืออุปกรณ์ป้องกันอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการทำงาน ข้อ 10 ในกรณีที่มิปล่องหรือช่องเปิดต่างๆ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างพลัดตก นายจ้างต้องทำฝาปิดที่แข็งแรง ราวกัน รั้วกันตก หรือแผงทึบตามข้อ 6 พร้อมทั้งติดป้ายเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน ข้อ 11 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงนอกอาคาร หรือพื้นที่เปิดโล่ง ในขณะที่มีพายุ ลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องให้ลูกจ้างทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือบรรเทาเหตุอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้าง ข้อ 12 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดเคลื่อนย้ายได้ เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลการตั้งบันไดให้ระยะระหว่างฐานบันไดถึงผนังที่วางพาดบันไดกับความยาวของช่วงบันไดนับจากฐานถึงจุดพาด มีอัตราส่วนหนึ่งต่อสี่ หรือมีมุมบันไดที่ตรงข้ามผนังเจ็ดสิบห้าองศา บันไดตามวรรคหนึ่งจะต้องมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน มีความกว้างของบันไดไม่น้อยกว่าสามสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ บันไดไต่ต้องมีขาบันไดหรือสิ่งยึดโยงที่สามารถป้องกันการลื่นไถลของบันไดได้ ข้อ 13 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดติดตึ่กับที่ที่มีความสูงเกินหกเมตรขึ้นไป เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลบันไดไต่ชนิดติดตึ่กับที่ให้มีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และต้องจัดทำโครงบันไดเพื่อป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง ข้อ 14 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้ข่าหยั่งหรือม้ายืนเพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลให้ข่าหยั่งหรือม้ายืนนั้นมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และมีพื้นที่สำหรับยืนทำงานอย่างเพียงพอ				

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 15 ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินสิบห้าองศา แต่ไม่เกินสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินกว่าสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน และเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หมวด 3 การป้องกันอันตรายจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย ข้อ 16 ในกรณีที่มีการลำเลียงวัสดุสิ่งของขึ้นหรือลงจากที่สูง หรือลำเลียงวัสดุสิ่งของบนที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีราง ปล่องเครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการลำเลียง เพื่อป้องกันอันตรายจากวัสดุสิ่งของกระเด็นหรือตกหล่น ข้อ 17 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และติดป้ายเตือนอันตรายบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจนกว่างานจะแล้วเสร็จ ข้อ 18 ในกรณีที่มีวัสดุสิ่งของอยู่บนที่สูงที่อาจกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายลงมาได้ นายจ้างต้องจัดทำขอบกันของตกหรือมาตรการป้องกันอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน ข้อ 19 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานบริเวณใกล้เคียงหรือทำงานในสถานที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาการทำงาน ข้อ 20 ในบริเวณที่เก็บหรือกองวัสดุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของดังกล่าว ให้นายจ้างจัดเรียงวัสดุสิ่งของให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย ทำผนังกั้น หรือใช้วิธีการอื่นใด เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกหล่นหรือพังทลายของวัสดุสิ่งของที่จะทำการเคลื่อนย้ายนั้นด้วย ข้อ 21 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในท่อ ช่อง โพรง บ่อ หรือสถานที่อื่นใด ที่อาจเกิดการพังทลายได้ ให้นายจ้างจัดทำผนังกั้น ค้ำยัน หรือใช้วิธีการอื่นใดที่สามารถป้องกันอันตรายจากการพังทลายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้ กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ.2564 และจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ หมวด 1 เครื่องจักร ข้อ 6 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ (1) สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อยรัดกุม (2) ไม่สวมใส่เครื่องประดับที่อาจเกี่ยวโยงกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้ (3) รวบรวมที่ปล่อยยาวเกินสมควรหรือทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย ข้อ 7 ในบริเวณที่มีการติดตั้ง การซ่อมแซม หรือการตรวจสอบเครื่องจักร หรือเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร นายจ้างต้องติดป้ายแสดงการดำเนินการดังกล่าว โดยใช้เครื่องหมายหรือข้อความที่เข้าใจง่าย และเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีระบบวิธีการ หรืออุปกรณ์ป้องกันมิให้เครื่องจักรนั้นทำงาน และให้แขวนป้าย หรือแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ห้ามเปิดสวิตช์ไว้ที่สวิตช์ของเครื่องจักรด้วย ข้อ 8 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอน หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร รถยก ลิฟต์ เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ที่พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ในกรณีที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1 ตันขึ้นไป ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยสภาพของเครื่องจักร นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนย้ายดังกล่าว และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ข้อ 9 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกับเครื่องจักรตรวจสอบเครื่องจักรนั้นให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งาน โดยเครื่องจักรดังต่อไปนี้ นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบประจำปี (1) เครื่องจักรที่ใช้ในงานยกและงานขนย้าย ได้แก่ รถยก ระบบสายพานลำเลียง (2) เครื่องจักรกลที่ใช้ในงานดินและงานถนน ได้แก่ รถแทรกเตอร์ รถตัก เครื่องจักรกลสำหรับงานขุด รถบด รถขูดอุ้มดิน (scraper) รถเกรด (grader) รถปูแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (asphaltic concrete paver) รถพ่นยาง (bitumen distributor หรือ sprayer) (3) เครื่องจักรที่ใช้ในงานคอนกรีต ได้แก่ เครื่องผสมคอนกรีต (concrete mixer) เครื่องสั่นคอนกรีต (concrete vibrator) เครื่องปั๊มคอนกรีต (concrete pumping machine) เครื่องยิงคอนกรีต (shotcrete machine) เครื่องพ่นปูนทราย (mortar sprayer) รถคอนกรีตผสมเสร็จ (transit-mixer truck) (4) เครื่องจักรที่ใช้ในงานฐานราก ได้แก่ เครื่องตอกเสาเข็ม เครื่องจักรที่ใช้สำหรับงานเจาะเสาเข็มและกำแพงพืด เครื่องอัดน้ำปูน (cement grouting machine) เครื่องทำเสาเข็มดินผสมซีเมนต์ (soil cement column machine) (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) (6) เครื่องจักรที่ใช้ในงานรื้อถอนทำลาย ได้แก่ เครื่องสกัด (jack hammer) คอนกรีตเบรกเกอร์ (concrete breaker) เครื่องตัดทำลายโครงสร้าง (demolition shears) (7) เครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด การตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 10 นายจ้างต้องไม่ใช้หรือยอมให้ลูกจ้างใช้เครื่องจักรทำงานเกินพิกัด หรือขีดความสามารถที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ข้อ 11 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องขัด เครื่องกัด เครื่องตัด เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องเจีย เครื่องเจาะ เครื่องพับ เครื่องม้วน หรือเครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดให้มีข้อความเกี่ยวกับวิธีการทำงานกับเครื่องจักรนั้นติดไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงาน ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายของเครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานถึงขั้นสูญเสียอวัยวะ ได้แก่ เครื่องจักรประเภทเครื่องบด เครื่องโม่ เครื่องตดน้ำแข็ง เครื่องเลื่อยสายพาน เครื่องเลื่อยวงเดือน เลื่อยยนต์ หรือเครื่องจักรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการบ่งชี้อันตราย การประเมินความเสี่ยง และแผนบริหารจัดการความเสี่ยง ข้อ 13 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องเชื่อมไฟฟ้า เครื่องเชื่อมก๊าซ หรือเครื่องจักรชนิดอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพ นายจ้างต้องใช้ลูกจ้างซึ่งผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของเครื่องจักร การป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของเครื่องจักรนั้น โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด ข้อ 14 นายจ้างต้องดูแลให้พื้นที่บริเวณรอบเครื่องจักรมีความปลอดภัยจากความร้อน แสงสว่าง เสียง ฝุ่น พุ่มโลหะ สารเคมีอันตราย หรือสิ่งกีดขวาง ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อลูกจ้างหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 15 นายจ้างต้องจัดให้มีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ดังต่อไปนี้ (1) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต้องมีระบบหรือวิธีการป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วเข้าตัว ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเครื่องจักรและต้องต่อสายดิน ทั้งนี้ การติดตั้งระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (2) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ต่อเข้าเครื่องจักรต้องเดินมาจากระดับสูง กรณีเดินสายไฟฟ้าบนพื้นดินหรือฝังดิน ต้องใช้ท่อร้อยสายไฟฟ้าที่แข็งแรงและปลอดภัย (3) เครื่องจักรชนิดอัตโนมัติต้องมีสื่เครื่องหมายปิด-เปิด ที่สวิตช์อัตโนมัติตามหลักสากล และมีเครื่องป้องกันมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดกระทบสวิตช์อันเป็นเหตุให้เครื่องจักรทำงาน (4) เครื่องจักรที่มีการถ่ายทอดพลังงานโดยใช้เพลาลูกเบี้ยว รอก เครื่องอุปกรณ์ล้อตุ้มกำลัง ต้องมีตะแกรงหรือที่ครอบปิดคลุมส่วนที่หมุนได้และส่วนส่งถ่ายกำลังให้มิดชิด ถ้าส่วนที่หมุนได้หรือส่วนส่งถ่ายกำลังสูงกว่า 2 เมตร ต้องมีรั้วหรือตะแกรงสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันล้อมมิให้บุคคลเข้าไปได้ในขณะเครื่องจักรกำลังทำงาน สำหรับสายพานแขวนลอยหรือสายพานโซ่นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น (5) เครื่องจักรที่มีใบเลื่อยวงเดือนหรือใบเลื่อยสายพาน ต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากใบเลื่อยของเครื่องจักรนั้น (6) เครื่องจักรที่ใช้เป็นเครื่องลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะแล้วก่อให้เกิดประกายไฟในขณะทำงาน ต้องมีเครื่องปิดบังประกายไฟหรือเศษวัสดุในขณะใช้งานและต้องจัดให้อยู่ห่างจากวัสดุเชื้อเพลิง (7) เครื่องจักรที่ใช้ในการขึ้นรูปพลาสติกหรือวัสดุอื่นโดยลักษณะฉีด เป่า หรือวิธีการอื่น ต้องมีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น ข้อ 16 นายจ้างต้องบำรุงรักษาและดูแลเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันอันตรายได้ ข้อ 17 นายจ้างต้องจัดให้ทางเดินเข้าออกจากพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร ข้อ 18 นายจ้างต้องจัดทำรั้ว คอกกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ บริเวณที่ตั้งของเครื่องจักรให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน และต้องดูแลมิให้ลูกจ้างซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว ข้อ 19 นายจ้างต้องติดตั้งเครื่องป้องกันวัสดุตกหล่นบริเวณสายพานลำเลียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง และต้องมีอุปกรณ์ฉุกเฉินที่สามารถหยุดการทำงานของสายพานได้ทันทีติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมใช้งาน และเห็นได้ชัดเจน ส่วนที่ 3 เครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ ข้อ 26 ก่อนใช้งานเครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ติดตั้งไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถนำมาใช้ดับเพลิงได้ทันที (2) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างสวมใส่ (3) จัดบริเวณที่ปฏิบัติงานไม่ให้มีวัสดุที่ติดไฟง่ายวางอยู่ (4) จัดให้มีฉากกันหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันอันตรายจากประกายไฟและแสงจ้า (5) จัดสถานที่ปฏิบัติงานให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเหมาะสม ข้อ 27 นายจ้างต้องควบคุมดูแลมิให้ลูกจ้างหรือผู้ซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการทำงานด้วยเครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซ ข้อ 28 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติโดยเคร่งครัด เมื่อใช้เครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซกับภาชนะบรรจุสารไวไฟ หรือในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการระเบิด เพลิงไหม้หรือไฟลามจากก๊าซน้ำมัน หรือวัตถุไวไฟอื่น			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 29 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้า นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการใช้สายดินของวงจรเชื่อม หัวจับสายดินวงจรเชื่อม สายเชื่อม และหัวจับลวดเชื่อมตามขนาดและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 (2) จัดสายไฟฟ้าและสายดินให้ห่างจากการบดทับของยานพาหนะ น้ำ หรือที่ชื้นแฉะ หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันความเสียหาย และไม่ให้เกิดอันตรายจากอุปกรณ์ดังกล่าว ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่การทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ต้องปฏิบัติงานใต้น้ำ ข้อ 30 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) ติดตั้งและตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมความดัน และมาตรวัดความดันที่เหมาะสมถูกต้องกับชนิดของก๊าซตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 (2) ตรวจสอบการรั่วไหล การหลุดหลวม การสึกหรอของอุปกรณ์ หรือสภาพที่ไม่ปลอดภัยทุกครั้งก่อนการใช้งาน หากพบว่าไม่ปลอดภัยต้องทำการแก้ไข (3) จัดทำเครื่องหมาย สี หรือสัญลักษณ์ที่ท่อส่งก๊าซ หัวเชื่อม หรือหัวตัดให้เป็นแบบ และชนิดเดียวกัน ข้อ 31 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างหัวเชื่อม หัวตัด หรือหัวเผากับถังบรรจุก๊าซออกซิเจน และถังบรรจุก๊าซไวไฟขณะใช้งาน ในการต่อถังบรรจุก๊าซไวไฟหลายถังเข้าด้วยกัน นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างท่อร่วมกับอุปกรณ์ควบคุมความดัน ข้อ 32 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการยึดถึงป้องกันถังล้ม เช่น คล้องโซ่ (2) มีอุปกรณ์ป้องกันวาล์ว เช่น โกร่งกำบัง หรือฝาครอบวาล์วปิดขณะไม่ได้ใช้ก๊าซ (3) ป้องกันมิให้ถึงเกิดการสันสะเทือนอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ (4) การจัดเก็บถังบรรจุก๊าซให้เป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย ข้อ 33 นายจ้างต้องใช้ถังบรรจุก๊าซที่มีการติดตั้งกลอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รวมทั้งดูแลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย ส่วนที่ 4 รถยก ข้อ 34 ในการทำงานเกี่ยวกับรถยก นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีโครงหลังคาของรถยกที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้ เว้นแต่รถยกที่ออกแบบมาให้ยกวัสดุสิ่งของที่มีความสูงไม่เกินศีรษะของผู้ขับขี่ (2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ไว้ที่รถยก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวัง (3) ตรวจสอบรถยกให้มีสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสาร การตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ (4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยในขณะที่ทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน (5) จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นตามสภาพในการทำงาน เช่น กระจกมองข้าง (6) ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถยกชนิดนั่งขับสวมใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ทำงานบนรถตลอดเวลา ข้อ 35 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับรถยกที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง เว้นแต่กรณีที่นายจ้างดัดแปลงรถยกเพื่อใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง และได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานแล้ว ข้อ 36 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่สำหรับรถยกที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอนกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 39 นายจ้างต้องจัดทางเดินรถยกให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสามารถรองรับน้ำหนักรถ รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกของรถยกได้อย่างปลอดภัย ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถยก ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้รถยกแต่ละประเภท ความปลอดภัยในการขับรถยก การตรวจสอบและบำรุงรักษารถยก โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับรถยก ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด ข้อ 41 นายจ้างต้องควบคุมดูแลการนำรถยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า โดยต้องมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้ (1) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร (2) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร (3) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร (4) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ข้อ 42 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้เกิดอันตรายจากผู้ใช้รถยกโดยสารหรือขึ้นไปบนส่วนหนึ่งส่วนใดของรถยก ส่วนที่ 6 เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง ข้อ 49 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการป้องกันการตกจากที่สูงตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ (2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักและจำนวนคนที่สามารถยกได้อย่างปลอดภัย (3) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ให้มีสภาพใช้งานได้อย่างปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ (4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยขณะทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน (5) จัดให้มีอุปกรณ์ตัดระบบการทำงานเมื่อมีการใช้งานเกินพิกัดที่ผู้ผลิตกำหนด และต้องตรวจสอบให้อุปกรณ์ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา ข้อ 50 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำใดกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง ข้อ 51 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า ข้อ 52 ในการทำงานบนเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรนั้นไปตามแนวระนาบ นายจ้างต้องจัดให้พื้นที่ที่เป็นเส้นทางการเคลื่อนย้ายมีความแข็งแรง ราบเรียบ ไม่ต่างระดับ และปรับระดับของเครื่องจักรดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งที่ผู้ผลิตกำหนดหรือในตำแหน่งที่ปลอดภัย ข้อ 53 นายจ้างต้องจัดให้มีการอบรมลูกจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน ข้อ 54 ในการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงแบบแขวน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการทดสอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องภายหลังการติดตั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ (2) ต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 10 และไม่เป็นลวดสลิงที่มีลักษณะตามข้อ 86			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	หมวด 2 บันจัน ข้อ 56 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่งต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้ ข้อ 57 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบการติดตั้งบันจันเมื่อติดตั้งเสร็จตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ในกรณีที่มีการหยุดใช้งานบันจันตั้งแต่หกเดือนขึ้นไป ก่อนนำบันจันมาใช้งานใหม่ นายจ้างต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย ข้อ 58 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของบันจันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามประเภทและลักษณะของงาน ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 59 ในการทำงานเกี่ยวกับบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) ควบคุมให้มีลวดสลิงเหลืออยู่ในม้วนลวดสลิงไม่น้อยกว่าสองรอบตลอดเวลาที่บันจันทำงาน (2) จัดให้มีชุดล็อกป้องกันลวดสลิงหลุดจากตะขอของบันจันและทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย (3) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือกันส่วนที่หมุนรอบตัวเอง ส่วนที่เคลื่อนไหวยึด หรือส่วนที่อาจเป็นอันตรายของบันจัน และให้ส่วนที่เคลื่อนที่ของบันจันหรือส่วนที่หมุนได้ของบันจันอยู่ห่างจากสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุอื่นในระยะที่ปลอดภัย (4) จัดให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ทำงานบนแขนบันจันหรือชุดสะพาน (5) จัดให้มีพื้นชนิดกันลื่น ราวกันตก และแผงกันตกระดับพื้น สำหรับบันจันชนิดที่ต้องมีการจัดทำพื้นและทางเดิน (6) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมและพร้อมใช้งานไว้ที่ห้องบังคับบันจันหรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก (7) ติดตั้งบันจันบนฐานที่มั่นคงโดยวิศวกรเป็นผู้รับรอง (8) จัดให้มีการติดตั้งชุดควบคุมการทำงานเมื่อยกวัสดุขึ้นถึงตำแหน่งสูงสุด (upper limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ (9) จัดให้มีชุดควบคุมพิกัดน้ำหนักยก (overload limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ ข้อ 60 ในการทำงานเกี่ยวกับบันจันที่ใช้เครื่องยนต์ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือฉนวนหุ้มท่อไอเสีย (2) จัดให้มีถังเก็บเชื้อเพลิงและท่อส่งเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่ในลักษณะที่จะไม่เกิดอันตรายเมื่อเชื้อเพลิงหก ล้น หรือรั่วออกมา (3) จัดให้มีมาตรการในการเก็บและเคลื่อนย้ายเชื้อเพลิงสำรองด้วยความปลอดภัย ข้อ 61 นายจ้างต้องเคลื่อนย้ายวัตถุไวไฟออกจากบริเวณที่ใช้บันจัน เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมก่อนให้ลูกจ้างปฏิบัติงาน ข้อ 62 นายจ้างต้องไม่ให้ลูกจ้างใช้บันจันที่ชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย ข้อ 63 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างที่มีผลต่อการรับน้ำหนักหรือยินยอมให้ลูกจ้างหรือผู้อื่นกระทำการเช่นนั้น เว้นแต่นายจ้างได้จัดให้มีการคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับจัดให้มีการทดสอบ และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 64 นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนภัยตลอดเวลาที่บันจันทำงานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน ข้อ 65 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่บันจันและรอกของตะขอ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอันตรายที่ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน สำหรับบันจันชนิดเคลื่อนที่และบันจันชนิดอยู่กับที่ที่มีพิกัดยกหลายพิกัด นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่ผู้ผลิตกำหนด โดยติดประกาศไว้ให้เห็นได้ชัดเจน			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 66 นายจ้างต้องจัดทำเส้นแสดงเขตอันตราย เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย หรือเครื่องหมายเขตอันตรายในเส้นทางที่มีการใช้บันจันเคลื่อนย้ายสิ่งของ ข้อ 67 นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้สัญญาณสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบันจัน ในกรณีที่การใช้สัญญาณตามวรรคหนึ่งเป็นการใช้สัญญาณมือ นายจ้างต้องจัดให้มีรูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือตามมาตรฐาน ASME หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นได้ชัดเจน ข้อ 68 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้บันจันใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (1) ในกรณีที่ใช้บันจันยกวัสดุ ให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุที่บันจันกำลังยก ดังต่อไปนี้ (ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร (ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร (ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร (ง) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร (2) ในกรณีที่เคลื่อนย้ายบันจันชนิดเคลื่อนที่โดยไม่ยกวัสดุและไม่ลดแขนบันจันลงให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจัน ดังต่อไปนี้ (ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 1.3 เมตร (ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3 เมตร (ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 5 เมตร ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม (1) และ (2) ได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอและได้รับการอนุญาตจากการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นที่รับผิดชอบสายไฟฟ้านั้น ก่อนการดำเนินการ ข้อ 69 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้บันจันใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคมที่อาจมีกระแสไฟฟ้าเหนี่ยวนำ นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับบันจันหรือวัสดุที่จะยกเพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ทั้งนี้ การต่อลงดินให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่กำหนดโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ข้อ 70 นายจ้างต้องปิดประกาศวิธีการทำงานเกี่ยวกับบันจันไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงานเป็นภาษาไทยหรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างเข้าใจได้ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ข้อ 71 ในกรณีที่ผู้บังคับบันจันไม่สามารถมองเห็นจุดที่ทำการยกสิ่งของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุ นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจันตลอดเวลาที่มีการใช้งาน ข้อ 72 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้บังคับบันจัน ผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจัน ผู้ยึดเกาะวัสดุ หรือผู้ควบคุมการใช้บันจันผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของบันจัน การป้องกันอันตรายจากบันจัน รายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของบันจัน รวมทั้งการฝึกอบรมทบทวนการทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด			

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ส่วนที่ 2 บันจั้นเหนือศีรษะและบันจั้นขาสูง ข้อ 73 บันจั้นเหนือศีรษะหรือบันจั้นขาสูงที่เคลื่อนที่บนราง นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจั้นได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง ข้อ 74 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้สิ่งกีดขวางการเลื่อนของล้อบันจั้น ข้อ 75 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างขึ้นไปทำงานบนบันจั้นหรืออุปกรณ์อื่นของบันจั้นที่มีความสูงเกิน 2 เมตร นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดพร้อมราวจับและโครงโลหะกันตกหรือจัดให้มีอุปกรณ์อื่นใดที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ ส่วนที่ 3 บันจั้นทอสูง ข้อ 76 ในกรณีที่ลูกจ้างปฏิบัติงานบนแขนบันจั้น นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง และให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน ข้อ 77 บันจั้นที่มีรางล้อเลื่อนที่อยู่บนแขนบันจั้น นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจั้นได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง ข้อ 78 บันจั้นที่มีแขนเคลื่อนที่ขึ้นลงได้ นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์ควบคุมมุมมองเสาการทำงานของแขนบันจั้น ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ข้อ 79 นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่คุณผลิตกำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนักสิ่งของ มุมองศา และระยะของแขนที่ทำการยก ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับบันจั้นเห็นได้ชัดเจน ข้อ 80 ในการประกอบ การติดตั้ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การเพิ่มความสูง หรือการรื้อถอนบันจั้นทอสูง นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรควบคุมตลอดระยะเวลาดำเนินการจนแล้วเสร็จ ข้อ 81 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือบุคคลใดเกาะเกี่ยวไปกับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจั้นหรือไปกับวัสดุที่ทำการยก หรืออยู่ภายใต้วัสดุที่ทำการยกหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ส่วนที่ 5 อุปกรณ์ที่ใช้เกี่ยวกับบันจั้น ข้อ 86 นายจ้างต้องไม่ใช้ลวดสลิงที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) ลวดสลิงที่ลวดเส้นนอกสึกไปตั้งแต่หนึ่งในสามของเส้นผ่านศูนย์กลางเส้นลวด (2) ลวดสลิงที่ขมวด ถูกบดกระแทก แตกเกลียว หรือชำรุดที่ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานของลวดสลิงลดลง (3) ลวดสลิงมีเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กลงเกินร้อยละ 5 ของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ระบุ (4) ลวดสลิงถูกความร้อนทำลายหรือเป็นสนิมมากจนเห็นได้ชัดเจน (5) ลวดสลิงถูกกัดกร่อนชำรุดมากจนเห็นได้ชัดเจน (6) ลวดสลิงเคลื่อนที่ที่มีเส้นลวดในหนึ่งช่วงเกลียวขาดตั้งแต่สามเส้นขึ้นไปในเส้นเกลียวเดียวกันหรือขาดรวมกันตั้งแต่หกเส้นขึ้นไปในหลายเส้นเกลียว (7) ลวดสลิงยึดโยงที่มีเส้นลวดขาดตรงข้อต่อตั้งแต่สองเส้นขึ้นไปในหนึ่งช่วงเกลียว ข้อ 87 นายจ้างต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้ (1) ลวดสลิงเคลื่อนที่ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5 (2) ลวดสลิงยึดโยงต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	ข้อ 88 นายจ้างต้องใช้บันจันที่มีรอกที่มีอัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของ ลวดสลิงที่พันตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้ (1) สิบแปดต่อหนึ่ง สำหรับรอกปลายแขนบันจัน (2) สิบหกต่อหนึ่ง สำหรับรอกของตะขอ (3) สิบห้าต่อหนึ่ง สำหรับรอกหลังแขนบันจัน ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของ ลวดสลิงที่พันตามที่คุณผลิตกำหนด ข้อ 89 นายจ้างต้องใช้อุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้ (1) ลวดสลิง ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5 (2) โซ่ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4 (3) เชือก ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5 (4) ห่วงหรือตะขอ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5 (5) อุปกรณ์สำหรับผูก มัด หรือยึดโยงอื่นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน (1) ถึง (4) ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5 ข้อ 90 นายจ้างต้องจัดหาวัสดุที่มีความทนทานและอ่อนตัวมารองรับบริเวณจุดที่มีการสัมผัสระหว่างอุปกรณ์ที่ใช้ในการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่ทำการยกเคลื่อนย้าย ข้อ 91 ในการยกเคลื่อนย้ายวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องให้ลูกจ้างผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุสิ่งของ โดยมีมุมมองระหว่างอุปกรณ์ สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่จะทำการยกไม่น้อยกว่า 45 องศา กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการผูก มัด หรือยึดโยงด้วยมุมมองศานที่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง นายจ้างต้องกำหนดให้มีการคำนวณแรงรับน้ำหนักของอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยผู้ควบคุมการใช้บันจัน และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้ ข้อ 92 นายจ้างต้องไม่ใช่ตะขอที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) มีการบิดตัวของตะขอ (2) มีการถ่างออกของปากตะขอเกินร้อยละ 5 (3) มีการสึกหรอที่ท้องตะขอเกินร้อยละ 10 (4) มีการแตกหรือร้าวส่วนหนึ่งส่วนใดของตะขอ (5) มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ หมวด 4 การคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ข้อ 119 นายจ้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการให้อยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ และความปลอดภัยของลูกจ้าง หากนายจ้างไม่สามารถดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายได้ นายจ้างต้องจัดหา อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สามารถป้องกันอันตรายนั้นให้ลูกจ้างสวมใส่ ข้อ 120 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามประเภทและชนิดของงาน ดังต่อไปนี้ (1) งานเชื่อมหรือตัดชิ้นงานด้วยไฟฟ้า ก๊าซ หรือพลังงานอื่น ให้สวมถุงมือหนังหรือถุงมือผ้า กระบังหน้าลดแสง หรือ แว่นตาลดแสง รองเท้านิรภัย และแผ่นปิดหน้าอกกันประกายไฟ ทั้งนี้ ต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกันประกายไฟหรือความร้อน ได้ดี (2) งานลับ ผน หรือแต่งผิวโลหะด้วยหินเจีย ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้ม ส้น (3) งานกลึงโลหะ งานกลึงไม้ งานไสโลหะ งานไสไม้ หรืองานตัดโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น (4) งานป้อนโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น (5) งานชุบโลหะ ให้สวมถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.10 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	(6) งานพ่นสี ให้สวมที่กรองอากาศสำหรับใช้ครอบจมูกและปากกันสารเคมี ถู้งมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มสัน (7) งานยก ขนย้าย หรือติดตั้ง ให้สวมหมวกนิรภัย ถู้งมือผ้า และรองเท้านิรภัย (8) งานควบคุมเครื่องจักร ให้สวมหมวกนิรภัยและรองเท้าพื้นยางหุ้มสัน (9) งานปั้นจั่น ให้สวมหมวกนิรภัย ถู้งมือผ้า หรือถุงมือหนัง และรองเท้านิรภัย สำหรับกรณีปั้นจั่นห้อยสูง ปั้นจั่นขาสูงหรือปั้นจั่นเหนือศีรษะที่ลูกจ้างต้องขึ้นไปทำงานเหนือพื้นดิน ให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตด้วย (10) งานหม้อน้ำ หม้อต้มที่ใช้ของเหลวเป็นสื่อทำความร้อน หรือภาชนะรับความดัน ให้สวมแว่นตานิรภัยหรือหน้ากากชนิดใส ปลักลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียงที่เหมาะสมกับสภาพงาน ชุดป้องกันความร้อนหรืออุปกรณ์ป้องกันความร้อน และรองเท้าพื้นยางหุ้มสัน เว้นแต่กรณีที่เป็นหม้อน้ำหรือภาชนะรับความดันตามข้อ 93 นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้าง นอกจากอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้างได้ นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองตลอดเวลาที่ทำงาน			
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	มาตรา 22 การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล (3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม (4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย (5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มิได้แทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย มาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบเพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล (3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น (4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจรัฐที่มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล (5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (6) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล	●	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) ซึ่งทางโครงการมีการรวบรวมข้อมูลบุคคลอื่น เฉพาะที่ร้องเรียนว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด	-

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่น ให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26 ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่ตามมาตรา 21 และการแจ้งรายละเอียดตามมาตรา 23 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้ (1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว (2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรานี้ เว้นแต่กรณีที่น่าข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อกับครั้งแรก และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม (2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น (3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ (ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการ ให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่มิใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตาม กฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ (ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจ ติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัด ให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับ ของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ (ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิ ตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งที่จำเป็นใน การปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลชีวภาพตามวรรคหนึ่งให้หมายถึงข้อมูลส่วนบุคคลที่เกิดจากการใช้เทคนิคหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการนำลักษณะ เ่นทางกายภาพหรือทางพฤติกรรมของบุคคลมาใช้ทำให้สามารถยืนยันตัวตนของบุคคลนั้นที่ไม่เหมือนกับบุคคลอื่นได้ เช่น ข้อมูลภาพจำลองใบหน้า ข้อมูลจำลองม่านตา หรือข้อมูลจำลองลายนิ้วมือ ในกรณีที่เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับประวัติอาชญากรรมต้องกระทำภายใต้การควบคุมของหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่กฎหมาย หรือได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล ส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26 บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตราหนึ่ง ผู้ ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39 มาตรา 30 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมาย หรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิและ เสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการ ปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39 เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไม้อาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูล ส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลาตาม วรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	มาตรา 31 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งมีสิทธิ ดังต่อไปนี้ (1) ขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นเมื่อสามารถทำได้โดยวิธีการอัตโนมัติ (2) ขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นโดยตรง เว้นแต่โดยสภาพทางเทคนิคไม่สามารถทำได้ ข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (3) หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลอื่นที่กำหนดในมาตรา 24 ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งจะใช้กับการส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้ หรือการใช้สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอด้วยเหตุผลดังกล่าว ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39 มาตรา 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้ (1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า (ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า (ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย (2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง (3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39 มาตรา 33 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการลบ หรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้ (1) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล (2) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลถอนความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นได้ต่อไป (3) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 (1) และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อาจปฏิเสธคำขอตามมาตรา 32 (1) (ก) หรือ (ข) ได้ หรือเป็นการคัดค้านตามมาตรา 32 (2) (4) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลได้ถูกเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับกับการรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การเก็บรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา 24 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 26 (5) (ก) หรือ (ข) การใช้เพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการลบหรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตราหนึ่งก็ได้ มาตรา 34 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลระงับการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้ (1) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ระหว่างการตรวจสอบตามที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ดำเนินการตามมาตรา 36 (2) เมื่อเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องลบหรือทำลายตามมาตรา 33 (4) แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลขอให้ระงับการใช้แทน (3) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีความจำเป็นต้องขอให้เก็บรักษาไว้เพื่อใช้ในการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย (4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ระหว่างการพิสูจน์ตามมาตรา 32 (1) หรือตรวจสอบตามมาตรา 32 (3) เพื่อปฏิเสธการคัดค้านของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 วรรคสาม กรณีผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ เพื่อสั่งให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการได้ คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการระงับการใช้ตามวรรคหนึ่งก็ได้ มาตรา 35 ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องดำเนินการให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นถูกต้องเป็นปัจจุบัน สมบูรณ์ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิด มาตรา 36 ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามมาตรา 35 หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามคำร้องขอ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกคำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39 กำหนดยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติบางส่วนแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 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 ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องและรุนแรงยิ่งขึ้นจนถึงปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลซึ่งเป็นหน่วยงานและกิจการต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนจำนวนมากทั่วประเทศยังไม่พร้อมที่จะปฏิบัติตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกากำหนดหน่วยงานและกิจการที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 พ.ศ.2563 ออกไปอีกจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2565 จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	1) กฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ : ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อคนงานภายใต้การควบคุมด้วย 2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย : ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงานจ้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้ได้ทันที 3) มาตรฐานฝีมือช่าง : ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานและทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิปะดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้ (1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง) (2) ช่างโยธา (3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส (4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต 4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์: จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อกอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมาเมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่พนักงานและสาธารณูปโภคของคนงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ นอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลาเพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร	 ป้ายจำกัดความเร็ว  รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง (ต่อ)	5) ข้อกำหนดพิเศษ : 5.1 การบริหารการก่อสร้าง (1) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่หน้างานในสนามตลอดเวลา ทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างจัดทำ - แผนดำเนินการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน และควบคุมกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและกำหนดจุดที่เป็นทางเข้า-ออก ของรถขนส่งวัสดุไว้ด้วย - แผนการดำเนินการก่อสร้างของผู้รับเหมาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างก่อนลงมือดำเนินการ (2) ผู้รับเหมาต้องป้องกันเศษดินหรือลูกรังหรือวัสดุอื่น เปราะเปื้อนผิวจราจรสาธารณะที่เปิดการจราจรอยู่ - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เมื่อออกจากแหล่งวัสดุขึ้นสู่ทางสาธารณะ จะต้องไม่มีเศษดิน ลูกรัง ติดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ทางสาธารณะเปราะเปื้อน - ทางเข้า-ออก ระหว่างคันทางที่กำลังก่อสร้างและคันทางที่เปิดการจราจรจะต้องมีการป้องกันไม่ให้เศษดิน ลูกรัง ติดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ผิวจราจรเปราะเปื้อน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้ผู้รับผิดชอบคอยควบคุมไม่ให้คันทางที่เปิดการจราจรอยู่เปราะเปื้อน (3) ผู้รับเหมาต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (4) วัสดุประเภท Soil Aggregate (หมายรวมถึงหินคลุกด้วย) ผู้รับเหมาจะต้องทำการ Stock Pile และตรวจสอบคุณภาพก่อน ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานให้ทำหน้าที่ควบคุมการ Stock Pile โดยเฉพาะ (5) ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไปประจำที่โรงงานผสมคอนกรีต หรือโรงงานผสมแอสฟัลท์คอนกรีต หรือโรงงานผสม Soil Cement เพื่อควบคุมการทำงานของโรงงานให้มีความถูกต้องสม่ำเสมอ 5.2 การบริหารการจราจร (1) ผู้รับเหมาจะต้องจัดทำแผนการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้ผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนการดำเนินการก่อสร้าง และผู้รับเหมาต้องจัดให้มีผู้รับผิดชอบ คอยตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของป้ายจราจรตลอดเวลาจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ (2) ป้ายจราจรอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี พ.ศ.2545 และต้องมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีต้องการความปลอดภัยเป็นพิเศษในบริเวณล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน ผู้รับเหมาต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างด้วย			

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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 ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2565 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ.2565 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด

ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการ (สิงหาคม พ.ศ. 2568) ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย 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
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่นโยบายของกรมทางหลวง

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)** ต้องปฏิบัติตามใน ระยะก่อสร้างมีทั้งสิ้น 33 ปัจจัย รวม 220 มาตรการ ปัจจุบันกรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของงาน ก่อสร้างที่ กม.970+108 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร โดยแบ่งสถานะของการก่อสร้างโครงการ ออกเป็น 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 เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ทั่วไป ที่ต้องปฏิบัติตามใน ระยะก่อสร้างของโครงการ มีทั้งสิ้น 8 มาตรการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตาม มาตรการ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละตอน แสดง ไว้ในตารางที่ 4.2-3)

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)			
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	มาตรการทั่วไป	โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625)	โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544)
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	7	150	143
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	13	13
ไม่ได้ปฏิบัติ	-	7	7
ไม่สามารถประเมินผลได้	-	48	54
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	2	3
รวม	8	220	220

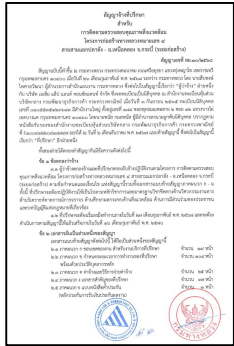
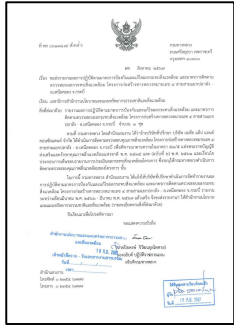
ตารางที่ 4.2-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)													
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ											
		โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ทติ้ง จำกัด						โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) บริษัท เสริมสวนก่อสร้าง 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	2	-	1	2	-	5	2	-	1	2	-	5
7	การแบ่งแยกชุมชน	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
8	ทรัพยากรดิน	6	-	-	3	-	9	6	-	-	3	-	9
9	ธรณีวิทยา	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
10	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	3	1	3	2	-	9	3	1	3	2	-	9
11	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	1	1	-	-	4	2	1	1	-	-	4
12	อากาศและบรรยากาศ	6	1	1	-	-	8	6	1	1	-	-	8
13	เสียง	7	-	1	2	-	10	7	-	1	2	-	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	-	2	-	-	10	7	-	1	2	-	10
18	สัตว์ในระบบนิเวศ	5	-	-	7	-	12	5	-	-	7	-	12
19	สิ่งมีชีวิตหายาก	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1
20	การคมนาคมขนส่ง	27	-	-	3	-	30	26	1	-	3	-	30
21	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	2	-	1	1	6	2	1	-	3	-	6
22	การสันหนากการ	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	4
23	การใช้ที่ดิน	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3

ตารางที่ 4.2-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) (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	17	-	-	1	-	18	16	-	-	2	-	18
30	ความสำคัญเฉพาะชุมชน	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3
31	ผู้ใช้ทาง	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
32	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	8	1	-	6	1	16	6	-	1	6	3	16
33	สุนทรียภาพ	6	-	-	-	-	6	5	-	-	1	-	6
รวม		150	13	7	48	2	220	143	13	7	54	3	220

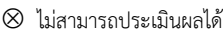
ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ต้องปฏิบัติ 1.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ 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 มีการควบคุมดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.3 กรมทางหลวง ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้	ไม่มี	 สัญญาว่าจ้าง เลขที่ สผ.10/2568
	1.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวงและเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ปีละ 1 ครั้ง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ.10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งการดำเนินการที่ผ่านมาได้นำเสนอรายงานฯ ครึ่งล่าสุด ฉบับระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึง มีนาคม พ.ศ.2567 ต่อ สผ. เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2567	ไม่มี	 สำเนาหนังสือนำเสนอรายงาน ต่อ สผ.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2. ในกรณีที่กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างออกไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินการโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้ 2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจัดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการที่รับจัดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ	●	จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้าง พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของอาคารระบายนํ้า ตำแหน่งจุดกลับรถ รูปแบบและตำแหน่งของทางลอด/ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่กระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว รวมทั้งกรมทางหลวงได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2567	ไม่มี	ภาคผนวก ข

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ - ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย				

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ความเห็นของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุง แก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือคณะรัฐมนตรี ให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีต้องแจ้ง ผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
	2.2.2. กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือ กิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงาน ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ ประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้				

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- ให้องค์กรที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวงต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง กรมทางหลวงจึงได้ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ แล้วเสร็จ ปัจจุบันโครงการไม่พบปัญหาการร้องเรียนผลกระทบใดๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3					
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จ ก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง จัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์ ซึ่งภายในแผนพับประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	-
	5. กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดกระบี่ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน กรมป่าไม้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม	○	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ. 10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แต่ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	กรมทางหลวงไม่จำเป็นต้องจัดตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันกรมทางหลวงมีหน่วยงาน ในการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. น้ำเพื่อการ อุปโภคและบริโภค	1. กรมทางหลวงจะต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำเพื่อสำรองการใช้น้ำของ โครงการ และกิจกรรมของคนงานอย่างน้อย 3 วัน เพื่อป้องกันผลกระทบ ต่อการใช้น้ำของชุมชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการจัดเตรียมถัง สำรองน้ำใช้ สำหรับคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ มีรายละเอียด ดังนี้ ตอน 1 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความ ต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 50 คนในปัจจุบัน ได้ นาน 0.20 วัน ตอน 2 จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความ ต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 100 คน ในปัจจุบันได้ นาน 0.10 วัน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำใช้ในชุมชน ข้างเคียง	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างจะมีการสำรองน้ำ ใช้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างน้อย กว่า 3 วัน ตามที่มาตรการกำหนด แต่จาก การตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลน น้ำใช้ ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และชุมชนใกล้เคียง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้ มีการสำรองน้ำใช้ เป็นเวลา 3 วัน ตามที่ มาตรการกำหนด	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2
2. สาธารณูปโภค	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจน และประสานงาน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกันล่วงหน้าอย่าง น้อย 6 เดือน ก่อนดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของ สาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 2 ภาคใต้ การประปาส่วนภูมิภาค จังหวัดกระบี่ และบริษัทสื่อสารโทรคมนาคม ต่างๆ เกี่ยวกับ รูปแบบการก่อสร้าง และมีการวางแผนงานในการรื้อย้าย สาธารณูปโภคต่างๆ ร่วมกัน โดยปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้าย สาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก จ-1

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. สาธารณูปโภค (ต่อ)	2. กิจกรรมการรื้อย้าย สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลาง และริมถนน ต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการ เชื่อมต่อระบบสาธารณูปโภคนั้นไปในเส้นทางอื่น (By Pass) ก่อนที่จะทำ การรื้อย้าย เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้โดยตรง	●	หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้าย สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ทั้ง 2 ตอน โดยมีการวางแผนการรื้อย้าย และดำเนินการรื้อย้าย โดยไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้งาน หรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก จ-1
3. พลังงาน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดหาน้ำมันจากแหล่งอื่น เพื่อลดผลกระทบ การใช้น้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังรอน้ำมันเชื้อเพลิง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. การเกษตรกรรม	1. การเตรียมเขตทางและการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่างๆ และการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณ ที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนพื้นที่ เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และ ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนด ไว้ ส่วนพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วยบ้านพัก คนงานก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้าง ได้มีการติดต่อขอเช่า พื้นที่จากเจ้าของพื้นที่ซึ่งไม่ได้ใช้ประกอบการเกษตรกรรมแต่ อย่างใด	ไม่มี	 กม.973+200  สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  สำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 และการขนย้ายเศษ วัสดุ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า- ออก ของแหล่งอุตสาหกรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวง หมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ โดยมีการวางแผนการขนย้าย ในช่วงที่ไม่ใช่ช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
6. การศึกษา	1. ติดป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการก่อสร้าง และต้องแจ้ง สถาบันการศึกษาในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งต้องดำเนินการ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างแต่ละตอน รวมทั้งมี การประชาสัมพันธ์ให้ชุมชน และหน่วยงานต่างๆ ตลอดจน เส้นทางโครงการทราบมากกว่า 15 วัน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่าน สถาบันการศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 1  ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2
	2. จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งอุปกรณ์ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ ชั่วโมง บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่าน สถานศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการทั้ง 2 ตอน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การศึกษา (ต่อ)	3. รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปกคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวทางบริเวณทางแยกตลาดเก่าระดับพื้น และการก่อสร้างทางเข้า-ออก บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งโครงการได้มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 รถบรรทุกขนส่ง วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง
	4. ในกรณีที่ก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้น ในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะ การตอก และการขุดดินเพื่อไม่ให้ตรงกับเวลาเรียน เช่น ให้ดำเนินการในช่วงวันหยุด เป็นต้น	⊗	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการประสานงานกับสถานศึกษาต่างๆ เพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างให้แก่สถานศึกษาต่างๆ ทราบ รวมทั้งหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเรียนการสอน จากการตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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	○	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างตามที่มาตรการกำหนด โดยสถานศึกษาที่อยู่ในแนวก่อสร้างโครงการมีทั้งสิ้น โครงการจำนวน 6 แห่ง ดังนี้ - โครงการฯ ตอน 1 มีสถานศึกษาในแนวเส้นทาง จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเมืองกระบี่, มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่, โรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนบ้านน้ำจัน - โครงการฯ ตอน 2 มีสถานศึกษาในแนวเส้นทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านไผ่โงะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า สถานศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวางการสัญจรเข้า-ออกของสถานศึกษา ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา ระหว่างวันที่ 18-22 มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแสดงไว้ใน ภาคผนวก ง-4
7. การแบ่งแยกชุมชน	1. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้างที่อาจต้องปิดเส้นทางเดินระหว่างชุมชนและเส้นทางรถในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โดยต้องจัดเส้นทางชั่วคราวหรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรไปมา ระหว่างสองฝั่งได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดงานก่อสร้างแต่ละตอน โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจรชั่วคราว ปัจจุบันแนวเส้นทางส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่มีการปิดช่องทางการจราจรแล้ว	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 กรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญและไม่ได้รับความไม่สะดวก จากกิจกรรมของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มี กล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงาน โครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อ รับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 1
8. ทรัพยากรดิน	1. กิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดิน ให้ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้าง พังทลายของดินในช่วงฤดูฝน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินได้ดำเนินการแล้ว เสร็จ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	2. การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรับดำเนินการบดอัดให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึง ไม่ต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3. งานดินตัด/ดินถม (cut & fill) การวางท่อระบายน้ำ และดินที่ขุด ออกมาจากงานก่อสร้างฐานรากบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่ง น้ำผิวดิน ต้องนำดินที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทางและอัดหน้าดินให้ แน่น เพื่อลดผลกระทบการสูญเสียดิน และการเคลื่อนย้ายดินออกจาก บริเวณเดิมรวมทั้งต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจาก แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดิน จากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	ในระหว่างที่ผ่านมาโครงการทั้ง 2 ตอน มีการนำดินที่ขุดออกจาก งานก่อสร้างไปเก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่ง อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียด ดังนี้ ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ในซอย วัดถ้ำเสือ ซึ่งแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็น ระยะทางประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอย เทคโน-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทาง ประมาณ 850 เมตร ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน การวางท่อระบายน้ำ และงานก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ได้ดำเนินการ แล้วเสร็จ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 และเข็มเจาะบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัด แหล่งน้ำผิวดิน ให้หลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ เพื่อลดผลกระทบ จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินจากเสาคอนกรีตที่ไปแทรกตัวอยู่ในชั้น ดิน	●	ปัจจุบันโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำ น้ำทั้ง 3 แห่ง แล้วเสร็จ โดยในระยะก่อสร้างฐานรากสะพานที่ ผ่านมา โครงการทั้ง 2 ตอน เลือกใช้การก่อสร้างฐานรากแบบ เสาเข็มตอก ในการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	5. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มี สภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ ปฏิบัติงานต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อ ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง แต่ละตอน รวมทั้งมีการดูแลรักษาให้มี สภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยไม่มีการจอดพัก เครื่องจักรไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะเวลานาน	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	6. หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ก่อนการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุงภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง แต่ละตอน รวมทั้งมีการบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ให้มีสภาพดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	ไม่มี	 หน้าที่ตรวจสอบเครื่องจักร
	7. หลีกเลี่ยงการจอดรถที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอสฟัลต์ลงสู่ดิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรสำหรับกิจกรรมการลาดยาง ไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 กม.972+732
	8. การจอดพักเครื่องจักรที่ใช้ลาตยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถ้ามีการรั่วไหลปนเปื้อนลงสู่ดิน หรือพื้นที่การเกษตรข้างเคียง ให้ต้องรีบดำเนินการกำจัดการปนเปื้อนในดินเหล่านี้ออกทันที โดยวัสดุที่ใช้ในการดูดซับ ได้แก่ ซีเมนต์ ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว และที่พักคนงาน เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่นให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมในพื้นที่ที่หน่วยงานท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการนำไปกำจัดต่อไป	⊗	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบการรั่วไหลของยางแอสฟัลต์ติก-คอนกรีต บริเวณที่มีกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	9. พื้นที่ก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงาน กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ดำเนินการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 ระบบบำบัดน้ำเสีย
9. ธรณีวิทยา	1. กำหนดให้มีการออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ ให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวให้เป็นไปตามประกาศกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	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) เพื่อป้องกันการกระล้างพังทลายและทรุดตัวของดินบริเวณริมตลิ่ง โดยออกแบบเป็น Footing on Pile หรือ Spread Footing ให้ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของดินที่ทดสอบได้ในสนาม	●	ในการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) และ สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ใช้รูปแบบสะพานช่วงยาวตามที่มาตรการกำหนด รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2	ไม่มี	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ สะพานข้ามคลองเนียง และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย แสดงไว้ในบทที่ 2
	2. การปรับเตรียมพื้นที่ ก่อสร้างขยายสะพานคลองกระบี่ใหญ่ (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 กรมทางหลวงจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกชนิดที่มีถึงบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้ สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบ และรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไปกำจัดต่อไป	○	ตอน 1 : มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ประกอบด้วย สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และ สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างที่อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร แต่ไม่มีมีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนตามมาตรการกำหนด	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบว่า คลองกระบี่ใหญ่ มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย เท่ากับ 98 มก./ล. และมีค่าความขุ่น เท่ากับ 140 เอ็นทียู ส่วนคลองเนียง มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย เท่ากับ 37 มก./ล. และมีค่าความขุ่น เท่ากับ 64 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ และสะพานข้ามคลองเนียง ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว และบ่อดักตะกอนดิน ตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		●	ตอน 2 : มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในซอยเทคโนโลยี และมียะห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร แต่ยังไม่มีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบว่า คลองกระบี่น้อย มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอยระหว่าง 7 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 16.4 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว และบ่อดักตะกอนดิน ตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตร จากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วตักตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และความยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร	○	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วน สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่งในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 7-98 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 16.4-140 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้าง สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ สะพานข้ามคลองเนียง และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วตักตะกอนดิน ตามที่มาตรการกำหนด	รายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ข้อ 5.2.1

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	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	○	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ส่วนช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุร่วงหล่น	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 7-98 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 16.4-140 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และจากการตรวจสอบ พบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ สะพานข้ามคลองเนียง และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่พบการตื่นเงินของลำน้ำ และไม่พบการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่าย (Safety Net) เพื่อป้องกันวัสดุร่วงหล่นตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. วางแผนงานเตรียมก่อสร้างและงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในช่วงฤดูแล้ง โดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. การตัดไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) หากพบว่ามีเศษต้นไม้ตกลงในแหล่งน้ำ ทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น ให้ดำเนินการนำออกโดยทันที	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดรวมทั้งในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างสะพานที่ผ่านมาไม่พบเศษต้นไม้ในลำน้ำทั้ง 3 แห่ง	ไม่มี	-
	3. การรื้อขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในบางส่วนให้พิจารณาวิธีรื้อถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อลำเลียงออกนอกพื้นที่ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน ซึ่งจะทำให้เศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ลำน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น และถ้าพบว่ามีเศษวัสดุตกลงในแหล่งน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกเมื่อรื้อถอนแล้วเสร็จโดยทันที	○	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่ดำเนินการรื้อถอนโครงสร้างสะพานที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้ ตอน 1 : ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ใช้วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน และนำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ใช้วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรื้อถอน และนำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในซอยเทคโนโลยี-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) และสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำในแหล่งน้ำ ทั้ง 3 แห่ง	 พื้นที่กองเศษชิ้นส่วนสะพานโครงการฯ ตอน 1  พื้นที่กองเศษชิ้นส่วนสะพานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 หรือการกองดินที่ขุดออกจากการทำฐานรากเพื่อขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องระมัดระวังไม่ให้ล้าออกนอกเขตทาง และปรับระดับความลาดชันให้เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น ไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วน สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างสะพานที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการนำดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างไปเก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 อยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ ซึ่งแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. เมื่องานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จในแต่ละวัน จัดให้มีการเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หรือเศษคอนกรีตจากการรื้อถอนโครงสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำเมื่อเกิดฝนตก	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วน สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ภายหลังดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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) คลอง เนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) เพื่อทำหน้าที่ ในการดักตะกอน และลดความเร็วของน้ำซึ่งช่วยลดการกัดเซาะ ก่อนที่ จะปล่อยลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำที่ระบายจากถนนระบายลงสู่ พื้นที่ชุ่มน้ำโดยตรง	○	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วน สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการ ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะ ก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ไม่มีการ ก่อสร้างบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำ	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ใน เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดู ฝน พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง 7-98 มก./ล. และมีค่าความขุ่น ระหว่าง 16.4-140 เอ็นทียู ซึ่งถือว่ามีความ ต่ำ โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไป ตามสภาพตามธรรมชาติ ซึ่งไม่เป็นผลมา จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และจาก การตรวจสอบไม่พบการตื่นขึ้นของลำน้ำ รวมทั้งไม่พบการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทก วิทยา ประกอบกับในปัจจุบันการก่อสร้าง สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ สะพานข้าม คลองเนียง และสะพานข้ามคลองกระบี่ น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องติดตั้งตาข่าย (Safety Net) เพื่อ ป้องกันวัสดุร่วงหล่น ตามที่มาตรการ กำหนด	 สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่  สะพานข้ามคลองเนียง  สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

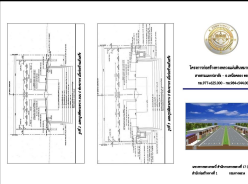
* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	มาตรการทั่วไป 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินบางส่วน โดยมีรายละเอียดตามที่เสนอไว้ในข้อ 10 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินบริเวณสะพานข้ามลำน้ำ	-
	2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดแยกชิ้นส่วนบริเวณที่ทำการก่อสร้างขยายสะพานทั้ง 3 แห่งข้างต้น โดยต้องดำเนินการบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง และ สำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ต้องอยู่ ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งจัดให้สร้างห้องน้ำ- ห้องส้วมที่ ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงาน ก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำ เสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ และ บ้านพักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เป็นระยะทาง มากกว่า 150 เมตร มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : มีสำนักงานโครงการตั้งอยู่ที่ กม.972+500 ซึ่งอยู่ ห่างจากคลองกระบี่ใหญ่เป็นระยะทางประมาณ 760 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ในซอยวัดถ้ำเสือ (กม.974+649) ซึ่งไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียง โดยแหล่งน้ำผิวดินที่ อยู่ใกล้มากที่สุด ได้แก่ คลองเนียง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงาน ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 เป็นระยะทางประมาณ 1,600 เมตร ตอน 2 : มีสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่ในซอยเทคโนโลยี-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2
12. อากาศและ บรรยากาศ	<i>มาตรการเฉพาะพื้นที่</i> 1. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ โครงการรับทราบ ตั้งแต่ในช่วงก่อนการเตรียมการก่อสร้าง และตลอด ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยให้ดำเนินการปฏิบัติตามแผน ประชาสัมพันธ์โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ชุมชนทราบตั้งแต่ก่อนการ ก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อ แจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ ตามที่กำหนดไว้ในแผน ประชาสัมพันธ์โครงการ	ไม่มี	 แผนพับประชาสัมพันธ์

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ควบคู่รั้ว ผ้าใบ เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ ตามแนวพื้นที่ก่อสร้างต้องติดตั้งสัญญาณไฟทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างและให้รั้วหรือ เคลื่อนย้ายออกทันทีหากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีการ ติดตั้ง Metal Sheet ทดแทนรั้วผ้าใบเพื่อป้องกันฝุ่นละออง บริเวณพื้นที่ ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) และสะพานข้ามทางแยก สนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) ปัจจุบันกิจกรรมการ ก่อสร้างบริเวณสะพานข้ามแยกตลาดเก่า (กม.972+732) ได้ ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่าง การปูผิวทาง และการตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิด ฝุ่นละอองน้อย ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อถอน Metal Sheet ออกแล้ว ส่วนแนวเส้นทางที่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการช่วงอื่นๆ มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กระพริบเป็นระยะ	การติดตั้ง Metal Sheet บริเวณที่มีการ ก่อสร้างแทนการติดตั้ง Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบ สามารถป้องกันไม่ให้มีฝุ่น ละอองได้ ซึ่งจากผลการตรวจวัดคุณภาพ อากาศตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง วันที่ 18-22 มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดควนสบาย โรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีปริมาณฝุ่น ละอองรวม ระหว่าง 0.017-0.307 มก./ลบ. ม. และมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.008-0.070 มก./ ลบ.ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้ว ผ้าใบ ตามที่มาตรการกำหนด	 สะพานข้ามแยกสนามบิน การติดตั้ง Metal Sheet
	<i>มาตรการทั่วไป</i> 1. พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มี การฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวหน้าดินยังคงมี ฝุ่นละออง	●	ปัจจุบันโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการกิจกรรมงานดินแล้ว เสร็จ อย่างไรก็ตาม โครงการได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนว เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 รถฉีดพรมน้ำ

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 และ กระบะบรรทุกทุกท้ายรถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการ ตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. รวมทั้งมีการติด ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง โครงการ และมีการปิดคลุมท้ายกระบะบรรทุกทุกขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.
	3. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า- ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อ รถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	○	โครงการทั้ง 2 ตอน ไม่ได้จัดพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ก่อนเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาด สายพานพานะหลังเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวัน	เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และ พื้นที่สัญจรเป็นพื้นที่เดียวกัน จึงถือว่าไม่ มีการนำยานพาหนะออกนอกพื้นที่ โครงการ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศตลอดแนวเส้นทาง โครงการ ระหว่างวันที่ 18-22 มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดควนสบาย โรงเรียนบ้านนาคอก และโรงเรียนสังข์ ทองวิทยา มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.017-0.307 มก./ลบ.ม. และ มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ระหว่าง 0.008-0.070 มก./ลบ. ม. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด รวมทั้งไม่พบเศษดินร่วงหล่นบน ผิวทางจราจร แสดงให้เห็นว่าการล้างทำ ความสะอาดยานพาหนะหลังเสร็จสิ้น กิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละวันสามารถ ลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

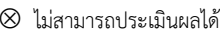
ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้าง โครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรน้อย หรือ ในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการล้างผิวถนนในช่วงเช้าของแต่ละวัน	ไม่มี	 รถฉีดล้างถนน
	5. กรมทางหลวงต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการ ก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวง หมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ ก่อสร้าง รวมทั้งได้กวาดซัฟฟานงานขั้วรถของโครงการให้ปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และกำกับดูแลไม่ให้มีการขนส่ง วัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักบรรทุกไม่เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	6. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการ ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ดีเหมาะสมในการใช้งานและ เพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซม เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่าง สม่ำเสมอ	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง วัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ซึ่งคาดว่าจะได้รับ ผลกระทบจากเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ชุมชนรัษฎะห้วยน้ำแดง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่า คลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้าน น่านอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก โรงเรียนบ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจาน หมู่ที่ 3 บ้านไผ่เป๊ะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา โดยติดตั้งให้ แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างแนวเส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้รู้หรือ เคลื่อนย้ายพื้นที่หากการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้ง พื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป	○	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณพื้นที่ ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) และสะพานข้ามทางแยก สนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียง โดย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า จะอยู่บริเวณ ชุมชนโคกสามัคคี และชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ซึ่งจะสามารถลด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม. 972+732) ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้าม ทางแยกตลาดเก่า (กม.972+551 ถึง กม.973+211) ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณนี้ออกแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปูผิวทางและงานทาสี-ตีเส้นจราจร ซึ่ง เป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อพื้นที่ อ่อนไหวบริเวณใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้ง กำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ชุมชน และ สถานประกอบการตลอดแนวเส้นทาง โครงการ ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวาง การสัญจรเข้า-ออกของชุมชนตลอดแนว เส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่สามารถ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่ มาตรการกำหนดได้ และจากผลการ ตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 18-22 มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดควน สบาย โรงเรียนบ้านน่านอก และโรงเรียน สังข์ทองวิทยา มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อ การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก ง-4

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	2. ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างจำนวน 17 แห่ง ที่มีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเกิน มาตรฐานกำหนด ได้แก่ ชุมชนริกษัหัวยน้ำแดง ชุมชนโคคาสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควน สบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่ง ขวา) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก โรงเรียนบ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านไผ่เป๊ะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทอง วิทยา โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของ ชุมชนเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้วเสร็จ ซึ่ง ผลการสำรวจความคิดเห็น พบว่า พื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งไม่ ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากอาจทำให้เกิด ความไม่สะดวกในการสัญจรเข้า-ออกพื้นที่ชุมชน	ไม่มี	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อ การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก ง-4
	มาตรการทั่วไป 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างให้กรมทางหลวงแจ้งให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน เพื่อ ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนใน พื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และ สิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบ ประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	-
	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มต้นหลังเวลา 08.00 น. และต้อง สิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ ในบริเวณใกล้เคียง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า โครงการฯ ทั้ง 2 ตอน ไม่มีกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งอยู่ ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร งานทาสี เส้นจราจร อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้าง ให้อยู่ระหว่าง เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ตั้ง จะต้องมีการประกาศให้ สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า โครงการฯ ทั้ง 2 ตอน ไม่มีกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งอยู่ ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร งานทาสี เส้นจราจร อย่างไรก็ตาม จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 40 กม./ชม.
	5. พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่เพื่อลด ระดับเสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้เลือกใช้เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อย รวมทั้ง เลือกใช้พิจารณาใช้ส่วนประกอบที่หล่อสำเร็จมาจากโรงงาน แทนการหล่อในพื้นที่ก่อสร้าง ตามที่มาตรการกำหนด จากการ ตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า อยู่ระหว่าง การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร และงานทาสี เส้นจราจร บริเวณ สะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า และสะพานข้ามทางแยก สนามบิน ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ไม่มี	 งานทาสี เส้นจราจร บริเวณ สะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า  ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียง ถาวรบริเวณสะพานข้ามทางแยก สนามบิน

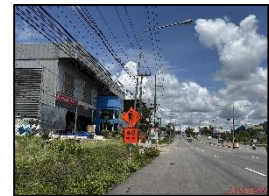
* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	6. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหา/ติดตั้งหรือ ปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้ งาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ รวมทั้งพิจารณา เลือกใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้ งาน	ไม่มี	 หน้าที่ตรวจสอบเครื่องจักร
	7. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์และ รับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการ ดำเนินงานบริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวและที่พักคนงานเพื่อสร้าง ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มี กล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงาน โครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อ รับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 1
	8. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการ ก่อสร้างให้ดำเนินการหาสาเหตุ แก้ไข และแจ้งประชาชนให้รับทราบถึง แนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข	⊗	การดำเนินการโครงการในระยะที่ผ่านมาไม่มีข้อร้องเรียนเรื่อง เสียงดังรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. ความ สั่นสะเทือน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่ อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่าง 0-100 เมตร ซึ่งอาจได้รับ ผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้าง โครงการและให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบ การพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่มีความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการถ่ายรูปอาคาร และสิ่งปลูก สร้างต่างๆ ที่อยู่ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทางแล้วเสร็จใน เดือนกันยายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นระยะแรกของงานก่อสร้าง เพื่อ ใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่มีความเสียหายจาก แรงสั่นสะเทือน	ไม่มี	ผลการตรวจสอบ สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง แสดงไว้ในภาคผนวก ฉ
	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การ กระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อ หลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่ อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนได้ดำเนินการแล้วเสร็จ อย่างเรียบร้อย โครงการฯ ทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดช่วงเวลาในการ ก่อสร้างให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้ง จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่เกิน 40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.
	4. กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับ บริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะ เสาเข็มเพื่อก่อสร้างทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุด เจาะเสาเข็มโดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความ สั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณ สะพานข้ามแยกตลาดเก่า และสะพานข้ามแยกสนามบิน อยู่ ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร และงานทาสี ตีเส้น จราจร ซึ่งจากการตรวจสอบยังไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้าน ความสั่นสะเทือน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. ความ สั่นสะเทือน (ต่อ)	5. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและ หาแนวทางป้องกัน แก้ไขให้มีประสิทธิภาพ	⊗	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมายังไม่พบความเสียหายต่ออาคาร ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
15. ระบบนิเวศ ทางบก	1. กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น โดยห้ามล่วงล้ำออกนอกพื้นที่เขตทางโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันผลกระทบจากการรบกวนพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ ระบบนิเวศเกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่าง ชัดเจน และดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในขอบเขตที่ กำหนด รวมทั้งมีการกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับ งานก่อสร้าง ภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
	2. การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน (cut & fill) ดินที่ขุดออกมาจากงาน ก่อสร้างฐานรากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเขตทางต้องนำดินทั้งหมด ที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทางและอัดหน้าดินให้แน่น เพื่อลดผลกระทบ การสูญเสียดินบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ โดย กิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำดินที่ขุด ออกมาปรับถมและบดอัดหน้าดินในพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	-
	3. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่เขตทาง เท่านั้น รวมถึงกำหนดให้ตำแหน่งบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่นอกพื้นที่ ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดให้มีการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น และจัดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะ เท่าที่จำเป็นภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุมโครงการ และโรงซ่อมบำรุง ของโครงการทั้ง 2 ตอน จากการตรวจสอบพบว่าตั้งอยู่นอกพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำ กระบี่	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

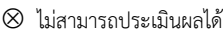
ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	4. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างตอม่อสะพาน และกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินการก่อนถึงฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำ	●	จากการตรวจสอบประกาศ “ฤดูน้ำแดง 2568” ของกรมประมง ซึ่งกำหนดมาตรการบริหารจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำจัดในฤดูปลาน้ำจืดมีไข่ โดยกำหนดช่วงฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ให้อยู่ระหว่างวันที่ 16 พฤษภาคม-15 สิงหาคม พ.ศ.2568 จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่รบกวนแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง เนื่องจากกิจกรรมการฟื้นฟูพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และก่อสร้างราวสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ด้านซ้ายทาง ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568	ไม่มี	 ประกาศฤดูน้ำแดง 2568
	5. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดัง รบกวนและความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาต่อเนื่องนานๆ ซึ่งเป็นการรบกวนการดำเนินชีวิตของสัตว์บก และสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้กำหนดช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.) เท่านั้น	ไม่มี	-
	6. กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ ต้องควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอนดิน การชะล้างพังทลาย และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล หรือกีดขวางการไหลของน้ำ และให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นแหล่งหากิน หลบภัย วางไข่ ผสมพันธุ์ อนุบาลตัวอ่อน และใช้ประโยชน์ของสัตว์บก และสัตว์น้ำ	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ไว้ภายในโรงซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการซ่อมบำรุงเครื่องจักรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน รวมทั้งไม่พบการกีดขวางการไหลของน้ำในลำน้ำทั้ง 2 แห่ง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเนียง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	7. ในระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างหากพบสัตว์บกและสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรงให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระหว่างที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์บกหรือสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน	ไม่มี	-
	8. ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างของโครงการอย่างเข้มงวด เช่น งานขุด งานถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างสะพาน การกองวัสดุและอุปกรณ์ และการวางระบบระบายน้ำบริเวณใกล้กับพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและจะต้องมีการติดตั้ง Sheet Pile ป้องกันการพังทลายของดินและการชะล้างของตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ บริเวณคลองกระบี่น้อย คลองกระบี่ใหญ่ และคลองเนียง รวมถึงห้ามมีการระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล และของเสียอื่นๆ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ อย่างเด็ดขาด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และสะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ส่วนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาโครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมไม่ให้ระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมัน และของเสียอื่นๆ ลงสู่แหล่งน้ำ แต่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ในช่วงฤดูฝนได้ สำหรับการป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ พบว่าโครงการทั้ง 2 ตอน มีการดำเนินการดังนี้ ตอน 1 : ใช้วิธีการถมลำน้ำ และวางท่อระบายน้ำ เพื่อให้น้ำไหลผ่านพื้นที่ก่อสร้าง โดยบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ ใช้ท่อระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.0 x 1.0 เมตร ส่วนบริเวณสะพานข้ามคลองเนียง ใช้ท่อลอดกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.8 เมตร ตอน 2 : มีการก่อสร้างคันดินชั่วคราว และติดตั้ง Sheet Pile โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย จากการตรวจสอบไม่พบการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ ทั้ง 3 แห่ง	ไม่มี	 คลองกระบี่ใหญ่  คลองเนียง  คลองกระบี่น้อย สภาพแหล่งน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)	9. ปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ซึ่งเห็นชอบในการทบทวนมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2558 เกี่ยวกับการนำมาตราการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
16. ระบบนิเวศทางน้ำ	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านระบบนิเวศทางน้ำ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ ด้านคุณภาพน้ำผิวดินไม่ครบถ้วนตามที่ มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบ การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบ ปัญหาด้านคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง	-
17. พืชในระบบนิเวศ	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่หรือหน่วยงาน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางและ นำไม้เคลื่อนที่ออกจากแนวเส้นทางโครงการ	○	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 14 ชนิด รวม 268 ต้น ได้แก่ ตะแบกนา อินทนิลน้ำ พะยอม มะม่วง เบา มะฮอกกานี ประดู่บ้าน เสลา ราชพฤกษ์ สกุณี กระถินเทพา สุพรรณิการ์ ตีนเป็ด ตะแบกเปลือกบาง และจามจุรี ซึ่งส่วนใหญ่ เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป โครงการทั้ง 2 ตอน จึงไม่ได้มี การประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่ หรือ องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางตามที่ มาตรการกำหนด	เนื่องจากเป็นต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ภายในพื้นที่ เขตทางซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวง รวมทั้งไม่จัดอยู่ในบัญชีไม้หวงห้าม ประเภท ข จึงสามารถดำเนินการตัดฟัน ต้นไม้ได้โดยไม่ต้องขออนุญาตทำไม้	-
	2. จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของ โครงการ เพื่อป้องกันการตัดต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ ที่จะตัด ฟันออกจากพื้นที่เขตทาง รวมทั้งดำเนินการตัดฟันไม้ เฉพาะต้น ที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ และชักลากออก จากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ และตัดฟันไม้ รวมทั้งชักลากออกจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายและการชะล้างหน้าดินโดยพิจารณาอย่างรอบคอบ	●	กิจกรรมการตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ ส่วนการพิจารณาเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างและสำนักงานโครงการ โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เลือกเข้าพื้นที่เอกชน ซึ่งไม่ต้องมีการตัดต้นไม้	ไม่มี	-
	5. ให้ทำการขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศออกจากบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตหายาก	●	ตอน 1 : มีการขุดล้อมต้นตะแบกที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม ออกไปปลูกไว้ภายในบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ	ไม่มี	 ต้นตะแบก
		⊗	ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	-
	6. นำต้นไม้ที่ทำการขุดล้อมออกในระยะก่อสร้างของโครงการกลับมาปลูกทดแทนในเขตทางเดิม เพื่อตกแต่งภูมิทัศน์ พื้นพระบรมนิเวศ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่โครงการ และเป็นถิ่นอาศัยและหากินให้กับสัตว์ป่า	○	ตอน 1 : ได้นำต้นไม้ที่ขุดล้อมมาปลูกไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ	เนื่องจากสำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1 ตั้งอยู่ประชิดกับเขตทาง ดังนั้น ต้นไม้ที่ ล้อมย้ายมาปลูก ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1 จึงเป็นการตกแต่งภูมิทัศน์ พื้นพระบรมนิเวศ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่โครงการ และเป็นถิ่นอาศัยและหากินให้กับสัตว์ป่าได้	 ต้นไม้ที่ถูกล้อมย้าย
		⊗	ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ออกจากเขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	7. กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ให้ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	●	แนวเส้นทางโครงการช่วงที่พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.972+000 ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1 และแนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.981+000 ถึง กม.982+000 ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2 จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	8. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการบำรุงรักษาเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในงานก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อแนะนำการใช้งานของเครื่องมือแต่ละชนิด	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	9. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า รวมถึงไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการกำหนดพื้นที่ในการรวบรวมสารเคมี น้ำมัน และขยะต่างๆ และควบคุมให้คนงานก่อสร้างนำมารวบรวมไว้ในบริเวณที่กำหนดเท่านั้น รวมทั้ง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ใช้สารเคมีกำจัดพืช และไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 สถานที่เก็บถังน้ำมัน
	10. ออกกฏข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากทั้งพืชและสัตว์ ลักลอบตัดไม้ เก็บหาของป่า ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้างลักลอบตัดต้นไม้ เก็บของป่า ล่า หรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าในแนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียงโดยเด็ดขาด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ	1. การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วงๆ และทยอยตัดฟันต้นไม้หรือปรับพื้นที่จนครบบริเวณพื้นที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถรับรู้ และหลบหลีกออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเข้าไปยังพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัย	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ และปรับพื้นที่ในเขตทางแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	2. ในระหว่างการตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรังไข่ตัวอ่อน สัตว์ป่าที่เคลื่อนที่ช้า หรือสัตว์ป่าที่ไม่สามารถหลบหลีกช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้เพื่ออพยพโยกย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ยังไม่พบรังไข่ตัวอ่อน หรือสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	3. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อน เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่ช้า	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้มีการตรวจสอบพื้นที่ก่อนดำเนินการกิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การเปิดหน้าดิน และการถมดิน จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดที่ได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	4. หลีกเลี่ยงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง ในพื้นที่ที่มีพืชพรรณปกคลุมหนาแน่น และต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน สารเคมี น้ำมัน และขยะลงสู่แหล่งน้ำซึ่งเป็นพื้นที่อาศัยและแหล่งหากินของสัตว์ป่า และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เข้าพื้นที่เอกชน เพื่อก่อสร้างเป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง และโรงซ่อมบำรุง รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้คนงานก่อสร้างลักลอบล่าสัตว์ 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 อยู่ในซอยเทคโน-ท่าเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	 สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 บ้านพักคนงานก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	5. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่น ละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน มีการบำรุงรักษาเครื่องจักรกล และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อเสนอแนะในคู่มือการใช้งาน	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	6. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า ค้าขายสัตว์ป่า หรือกระทำการอันใดอันเป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (Endangered : EN) สัตว์ที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable : VU) และสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened : NT) รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่มีถิ่นอาศัยและหากินบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ หากฝ่าฝืนกฎข้อบังคับจะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้างล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมทั้งไม่ให้ค้าขายสัตว์ป่า จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน และบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด	ไม่มี	 ป้ายเตือนข้อบังคับห้ามล่าสัตว์ป่า และลักลอบตัดต้นไม้เก็บของป่า
	7. ให้ดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดพินต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนถึงฤดูกาลอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เริ่มดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดพินต้นไม้ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ ตั้งแต่ในช่วงนอกฤดูกาลอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	8. ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-เดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงการอพยพของนกให้เพิ่มความเข้มงวดในการกำกับ ดูแล และควบคุมการปฏิบัติงานของแรงงานและเจ้าหน้าที่ในการระมัดระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับนกอพยพเป็นพิเศษ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ทำอันตราย ต่อกนก หรือสัตว์ ที่พบในพื้นที่ก่อสร้าง หรือบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ที่อยู่ในช่วงฤดูกาลนกอพยพ ไม่พบ นกอพยพที่ได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	9. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลาต่อเนื่องนานๆ ในช่วงฤดูกาลอพยพของนก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะในช่วงเวลา 07.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	10. ในช่วงที่มีการอพยพของนกกำหนดให้ลดกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ และควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหลและให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	●	การติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาที่อยู่ในช่วงฤดูกาลนกอพยพ ไม่พบสารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ รั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	ไม่มี	-
	11. ในระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างหากพบนกอพยพได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือและแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยังไม่พบนกอพยพ ได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	12. ในระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง หากพบสัตว์บก และสัตว์น้ำ ได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระหว่างที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
19. สิ่งมีชีวิตหายาก	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศและสัตว์ในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านพืชในระบบนิเวศและสัตว์ในระบบนิเวศบางส่วน โดยมีรายละเอียดตามที่เสนอไว้ในข้อ 17. พืชในระบบนิเวศ และข้อ 18. สัตว์ในระบบนิเวศ	ไม่มี	-
20. การคมนาคมขนส่ง	1. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถ และพื้นที่วางเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถ หรือวางเครื่องจักรอุปกรณ์ ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 การจอดพักเครื่องจักรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	2. กรมทางหลวงต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงและหน่วยที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการจราจรในช่วงเวลาก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับแขวงทางหลวงกระบี่ สถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ องค์การบริหารส่วนตำบล สถานีราชการ และสถานศึกษา ที่ตั้งอยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่แล้วเสร็จ และมีการคืนผิวจราจรแล้ว ยกเว้นบริเวณทางแยกสามแยกบึงกระบี่ ที่อยู่ระหว่างการคืนผิวการจราจรระดับพื้น จึงได้จัดทิศทางการจราจรบริเวณดังกล่าว โดยให้รถที่ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ระบบการจราจรของทางหลวงหมายเลข 4 ได้เพียงทิศทางเดียวเท่านั้น	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกด้านการจราจร
	3. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้างในแนวเส้นทาง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ	ไม่มี	 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2
	4. ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาโครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องทางจราจร ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จจึงไม่มีความจำเป็นต้องปิดช่องจราจรแล้ว	ไม่มี	 ผังแสดงการเบี่ยงช่องจราจร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	5. กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมานำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเปิดจุดก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้มีการนำมาตรการฯ ระยะก่อสร้างที่ได้รับความเห็นชอบมากำหนดเป็นเงื่อนไขประกอบในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการประชุมทบทวนมาตรการที่ต้องปฏิบัติ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 (รายงานการประชุมหารือแสดงไว้ในภาคผนวก ค)	ไม่มี	 การประชุมทบทวนมาตรการ ที่ต้องปฏิบัติ
	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการ ตอน 1
	7. จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่มีผู้ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	8. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนามและ ประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล พร้อมอุปกรณ์ ปฐมพยาบาลไว้ภายในบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อทำการ ปฐมพยาบาลให้แก่คนงานที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย รวมทั้งมีการ ประสานงานกับสถานพยาบาลในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือ คลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทาง ประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉิน	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 ห้องปฐมพยาบาล
	9. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตาม แผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่ - ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการ จัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อ การรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด โดยมี รายละเอียดดังนี้ - โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการวางแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบทางเบี่ยง	ไม่มี	 ฝั่งแสดงการเบี่ยงช่องจราจร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

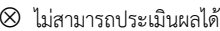
ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่อ อำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นระยะๆ ในการปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับ กิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	- ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการ อย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้บุคลากรของโครงการ ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	- หากพบเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว ให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอย ให้สัญญาณกับผู้ใช้งาน	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ ใช้งาน หากเกิดปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร
	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด ในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจตามแนวเส้นทาง ทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางใน การขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อน ดำเนินการขนส่ง สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้หลีกเลี่ยงการ ขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่แล้ว เนื่องจากกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงสร้างสะพานทั้งหมดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและอนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ	●	- การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างในปัจจุบัน เป็นการขนส่งในระยะทางสั้นๆ จากบริเวณบ้านพักคนงานมายังพื้นที่ก่อสร้าง เท่านั้น ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการขนส่งนอกช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
	- อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช้ายานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เอง และผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	●	- โครงการทั้ง 2 ตอน มีการอบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช้ายานพาหนะด้วยความระมัดระวัง	ไม่มี	-
	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคัน เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	●	- มีการปิดคลุมผ้าคลุมกระบะรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุทั้งภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง
	- ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดีเพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	●	- มีการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถขนส่งที่ใช้ในโครงการตามระยะเวลาที่กำหนด จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุบนถนน เนื่องจากรถขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกของโครงการ ในช่วงที่วิ่ง ผ่านพื้นที่ชุมชนโดยควบคุมความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อ ความปลอดภัย	●	- มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตามแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.
	- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทาง หลวงหรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้งหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราว เป็นแนวตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตรโดยประมาณ ถ้าหาก การก่อสร้างรบกวนการจราจรให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดหาคนมาให้ สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	- มีการใช้ Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อ กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนวเส้นทางที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ทางแยกสนามบิน
	- ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจร ชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทาง เบี่ยง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืนจนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟ กระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชนให้ เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน	ไม่มี	 การติดตั้งป้ายเตือน และ ไฟฟ้าส่องสว่าง
	- การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวาง ให้เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีด ขวางทางสัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า กิจกรรมการเปิดหน้าดิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	- การติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรงสำหรับทางแยกต่างระดับ ซึ่งจะต้อง มีการก่อสร้างข้าม/บน เส้นทางคมนาคมเดิม จะต้องมีตาข่ายรองรับเพื่อ ป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า การก่อสร้างโครงสร้างของสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า และ สะพานข้ามทางแยกสนามบิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า  สะพานข้ามทางแยกสนามบิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	- บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักร บริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร	●	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และ เครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้ มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุ ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการ ตรวจสอบพบว่า จุดจอดพักเครื่องจักร และบริเวณวางกองวัสดุ ก่อสร้างไม่กีดขวางการจราจรเข้า-ออกของชุมชน	ไม่มี	 พื้นที่สำหรับจอดเครื่องจักร บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	- กรณีเก็บวัสดุ อุปกรณ์ การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้รบกวนการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ ทาง	●	- มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับการ ก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น จากการตรวจสอบ ไม่พบ กองวัสดุกีดขวางการจราจร	ไม่มี	-
	- ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังการ ก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจาก การก่อสร้างจะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม	●	- จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณจุดตัดถนนเดิมที่ก่อสร้างแล้ว เสร็จ มีการซ่อมแซมและปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 แยกตลาดเก่า
	- กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการ ให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รบกวนต่อกิจกรรมของ สถานประกอบการให้น้อยที่สุด	●	- มีการวางแผนการก่อสร้างบริเวณที่ตัดผ่านทางเข้า-ออก ของ สถานประกอบการต่างๆ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว	ไม่มี	 ทางเข้า-ออกโรงแรม บีทู กระบี่

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อ รวมถึงใช้เป็นพื้นที่สำหรับตั้งเข็มเจาะและวางเสาเข็ม จึงกำหนดให้ทำการปรับปรุงถนนบริเวณที่ทำการก่อสร้างให้มีจำนวนช่องจราจรเท่ากับจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน ทำการปรับลดขนาดของความกว้างช่องจราจรบนถนน โดยกรมทางหลวงต้องทำการตีเส้นแบ่งช่องจราจรชั่วคราวบนถนน ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนช่องจราจรของถนนยังคงมีจำนวนช่องจราจรคงเดิม (แต่ขนาดช่องเล็กลง) โดยภายหลังจากการก่อสร้างในส่วนการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการปรับปรุงและ overlay ถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรอีกครั้งให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร เท่าเดิมก่อนการก่อสร้าง	●	ตอน 1 : บริเวณสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่าได้ดำเนินการติดตั้งชิ้นส่วนและโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการปรับปรุงถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ไม่มี	 สะพานข้ามแยกตลาดเก่า
		○	ตอน 2 : บริเวณสะพานข้ามแยกสนามบินได้ดำเนินการติดตั้งชิ้นส่วนและโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบ พบว่าอยู่ระหว่างติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร และการตีเส้นจราจรบนสะพาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงยังไม่ได้ดำเนินการปรับปรุงและ overlay ถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรเท่าเดิมก่อนการก่อสร้าง โดยยังคงมีการปิดช่องจราจรบริเวณแยกสนามบิน และจัดทำทางเบี่ยงทิศทางไปเมืองกระบี่ 1 ช่องจราจร และทางเบี่ยงทิศทางไปอำเภอเหนือคลอง 2 ช่องจราจร รวมทั้งจัดการจราจรโดยให้รถที่ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 ได้เพียงทิศทางเดียวเท่านั้น	ไม่มี	 สะพานข้ามแยกสนามบิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	11. ความเสียหายของผิวจราจร - ควบคุมน้ำหน้ารถบรรทุกทุกคันส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย	●	- มีการควบคุมน้ำหน้ารถบรรทุกทุกคันส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ ไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	- จำกัดความเร็วของรถบรรทุกทุกคันส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุด เสียหายในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดีเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหา ด้านการจราจรและอุบัติเหตุ	●	- มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกทุกคันส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.
21. การควบคุม น้ำท่วม และ การระบายน้ำ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิมของโครงการที่ ได้ออกแบบไว้ ทั้ง 19 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยท่อกลมจำนวน 15 แห่ง และ ท่อเหลี่ยมจำนวน 4 แห่ง	●	มีการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิม จำนวน 21 แห่ง ซึ่ง ประกอบด้วย ท่อลอดกลม จำนวน 14 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 7 แห่ง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2
	2. บริเวณ กม.980+778.802 ที่ต้องดำเนินการเปิดผิวถนนในบางส่วน เพื่อรื้อและวางท่อระบายน้ำใหม่ เนื่องจากปลายท่อฝั่งขวาทางนั้นจมอยู่ ใต้ดิน กำหนดให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันปัญหาการ ระบายน้ำในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดให้กรมทางหลวงต้องจัดเตรียมเครื่อง สูบน้ำมาสำรองไว้ในกรณีที่ฉุกเฉินซึ่งมีฝนตกนอกฤดูกาลและทำให้น้ำ ท่วมในบริเวณดังกล่าวได้	⊖ ●	บริเวณที่กำหนดไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1 โครงการฯ ตอน 2 ดำเนินการก่อสร้างท่อระบายน้ำ บริเวณ กม.980+778.802 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 และ จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ไม่พบ ปัญหาด้านการระบายน้ำหรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ	ไม่มี ไม่มี	-  กม.980+778.802

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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)	<i>มาตรการทั่วไป</i> 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำท่วมดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำท่วมบางส่วน โดยมีรายละเอียดดังข้อ 10. อุทกวิทยาน้ำท่วมดิน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำท่วมดินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านอุทกวิทยาน้ำท่วมดินบริเวณสะพานข้ามลำน้ำ	-
	2. กำหนดให้กรมทางหลวงต้องหยุดทำการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อหยุดทำการก่อสร้างต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง เพื่อป้องกันการรื้อย้ายท่อระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว ซึ่งจะช่วยให้คงประสิทธิภาพของการระบายน้ำเดิมในพื้นที่ได้	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า ได้ดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	3. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดินที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อทำการก่อสร้างต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง ต้องปรับระดับความลาดชันของการเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้เหมาะสม เพื่อได้ไม่พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีการกองวัสดุก่อสร้างพังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการนำออกโดยทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า การปรับปรุงท่อระบายน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมด 19 แห่ง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง ที่ได้ดำเนินการต่อความยาวท่อแล้วเสร็จ ให้ไม่มีการกองดิน หิน หรือเศษวัสดุต่างๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทางหลวงเพื่อเปิดใช้งานซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการตรวจสอบอาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ	●	โครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกจากปากทางเข้าอาคารระบายน้ำ ก่อนส่งมอบพื้นที่แนวเส้นทาง ซึ่ง ได้ส่งมอบพื้นที่ให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ไม่พบการวางกองดิน หรือเศษวัสดุต่างๆ ที่อุดตันท่อระบายน้ำ	ไม่มี	-
		⊗	โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิม แต่ยังไม่มีการส่งมอบให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. การสั่นไหว	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างให้ รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว และสันทนาการของประชาชน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	-
	2. จัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกของจราจรระหว่างก่อสร้างในช่วง ที่ติดขัด เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและ สันทนาการของประชาชน	●	มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยอำนวยความสะดวก สะดวกในบริเวณที่พบปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว เช่น บริเวณ ทางเข้า-ออกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านจราจร
	3. ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการให้ประชาชนใกล้เคียง ทราบเพื่อให้ประชาชนระมัดระวังในการสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง หรือ หลีกเลี่ยงทางจราจรทางอื่น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดการ ก่อสร้างโครงการแต่ละตอน ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด งานก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้มี การหลีกเลี่ยงเส้นทาง ในบริเวณต่างๆ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง
	4. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด รายละเอียดข้อ 20 การคมนาคมขนส่ง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. การใช้ที่ดิน	1. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการบริเวณทางหลวง หมายเลข 4 ให้ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะพื้นที่ โครงการเท่านั้นเพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ของประชาชนให้น้อยที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวาง Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน รวมทั้งดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	 Concrete Barrier
	2. ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับกองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อลดการ รบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบให้น้อย ที่สุด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่ จำเป็นไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	-
	3. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำ ความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่นที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมให้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง เฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้ มีกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการ ตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. เศรษฐกิจ และสังคม	<i>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</i> 1. ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน		 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1  สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2
	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	 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 1

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ●● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	1.2 กรมทางหลวงต้องจัดทำแผนพืชมประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนพืชมควรมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สารสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการและผู้ใช้เส้นทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำแผนพืชมประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พักอาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	 แผนพืชมประชาสัมพันธ์
	1.3 กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่น และผู้ใช้ทางร่วมกัน ได้รับความเดือดร้อน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเสี่ยงให้ผู้ใช้งานทราบล่วงหน้า ก่อนมีการปิดช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า 7 วัน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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)	1.4 กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดตั้งศูนย์รับ เรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ พร้อมติดตั้ง บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ จัดให้มีกล่อง รับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียน แล้ว ให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุก สัปดาห์ โดยมีขั้นตอนในการรับเรื่องร้องเรียน โดยศูนย์ประสานงานรับ เรื่องร้องเรียน ประกอบด้วย หัวหน้าศูนย์ประสานงาน เจ้าหน้าที่/ผู้ ประสานงานรับเรื่องร้องทุกข์ เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูล เลขานุการและ ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้ - เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม จากการดำเนินงานโครงการ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ - รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมจากการดำเนินโครงการ - ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับ ประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมจาก การดำเนินโครงการ - ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญห และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน - เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับอำเภอ และ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ ในการตั้งกล่องรับฟังความ คิดเห็นในชุมชน และรวบรวมเรื่องร้องเรียน ส่งให้กรมทางหลวง เป็นต้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ สำนักงานโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องราว ร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และ หมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่ มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานควบคุมการ ก่อสร้าง ตอน 1  กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	<i>ระยะก่อสร้าง</i> 1. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้พิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการพิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด	○	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน ส่วนด้านอากาศและบรรยากาศ และเสียง มีการปฏิบัติตามบางส่วน รายละเอียดดังข้อ 12. อากาศและบรรยากาศ ข้อ 13 เสียง และข้อ 14 ความสั่นสะเทือน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ และเสียง ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านอากาศและบรรยากาศ และเสียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง	-
	3. บำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการบำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ อยู่เสมอ จากการตรวจสอบพบว่า ป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้ในบริเวณต่างๆ อยู่ในสภาพดี และสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ ตอน 2
	4. รวบรวมข้อมูลจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รวมทั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนและแจ้งผลต่อผู้ร้องเรียน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการรวบรวมข้อมูลร้องเรียนจากช่องทางต่างๆ รวมทั้งมีการดำเนินการแก้ไขและประสานงานแจ้งผลการดำเนินการต่อผู้ร้องเรียนทราบ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 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. กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันโรคติดต่อ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีความสนใจในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคณงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบสุขภาพของแรงงานต่างถิ่น ก่อนรับเข้าทำงาน ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	5. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีห้องพยาบาลพร้อมเตียงพักคนไข้อย่างน้อย 1 เตียง พยาบาลอย่างน้อย 1 คน ประจำตลอดเวลาทำงาน และเวชภัณฑ์อย่างน้อย 29 รายการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ พ.ศ.2548	○	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คณงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรงจะประสานงานส่งต่อไปรับการรักษาพยาบาลที่ โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคณงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือคลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคณงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร หรือ สถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคมของคณงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งมีสถานพยาบาลตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ให้มีความรู้ ในการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำห้องปฐมพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 ห้องปฐมพยาบาล
	6. กำหนดให้กรมทางหลวงเป็นผู้ประสานงานและสนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงพยาบาลชุมชน และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ เป็นต้น	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ยังไม่ได้รับการประสานงานเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	7. กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน และด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน ส่วนด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และอาชีวอนามัย มีการปฏิบัติตามบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และอาชีวอนามัย ไม่ครบถ้วนตามที่ มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบ การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบ ปัญหาร้องเรียนหรือผลกระทบที่เกี่ยวข้อง กับด้านดังกล่าว	-
	8. ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอัน เนื่องจากสุขอนามัยในที่พักคนงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น	●	มีเจ้าหน้าที่ให้ความรู้และคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันโรค เช่น โรคที่เกิดจากการปฏิบัติงาน และโรคที่เกิดจากสุขอนามัยในที่ พักคนงาน เป็นต้น	ไม่มี	-
	9. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์ การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และเศษวัสดุไว้ ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็น รวมทั้งไม่กีดขวางการ ทำงานของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	10. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดน้ำดื่มไม่น้อย กว่าหนึ่งลิตรสำหรับลูกจ้างไม่เกินสี่สิบคน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งที่ สำหรับลูกจ้างทุกๆ สี่สิบคน เศษของสี่สิบคนถ้าเกินยี่สิบคนให้ถือเป็นสี่ สิบคน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่ คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/ คน-วัน	ไม่มี	 น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง
	11. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีสิ่งจำเป็น ในการปฐมพยาบาลและการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตาม กฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลที่จำเป็น สำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ไว้ที่ห้องปฐมพยาบาลภายในสำนักงานโครงการแต่ละตอน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจาก การดำเนินงานบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำ ที่สำนักงานโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่อง ร้องเรียนติดตั้งไว้ที่หน้าสำนักงานโครงการแต่ละตอน และที่ บริเวณหมวดทางหลวงกระบี่	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานควบคุมการ ก่อสร้าง ตอน 1
26. อาชีวอนามัย	1. จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความ ปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่างๆ การควบคุมและกำกับดูแล พนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนด มาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีว- อนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการ ตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และ ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2-1
	2. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มี สภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และ มาตรฐานอุปกรณ์ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีว- อนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูง และที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็นตกหล่นและพังทลายและจากการตกลงไป ในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน และ มาตรฐานอุปกรณ์การก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศกระทรวง แรงงาน เรื่องกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และ กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและ ดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีว-อนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ ลาดชัน จากวัสดุกระเด็นตกหล่นและพังทลายและจากการตกลง ไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2-1

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อาชีวอนามัย (ต่อ)	3. จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแล บำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องทำการซ่อมแซม ทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการ ปฏิบัติงานตลอดเวลา	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ในการ อบรมพนักงาน และคนงานก่อสร้าง ให้รู้จักวิธีการใช้งาน และวิธี ดูแลรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ อย่าง ถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน	ไม่มี	-
	4. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงาน/คนงานสวม ใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้ง ระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและ อุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากาก ปิดหน้าป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) ฯลฯ รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่างๆ เช่น ถัง ดับเพลิง ชนิด A, B และ C ฯลฯ อย่างเพียงพอและจัดให้มีกฎระเบียบ และบทลงโทษ เมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วน บุคคล ที่เหมาะสมตามลักษณะงานให้กับคนงานก่อสร้าง รวมถึงกำชับให้คนงานให้สวมใส่ขณะทำงาน เพื่อป้องกัน อันตรายและอุบัติเหตุ	ไม่มี	 คนงานก่อสร้างสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วน บุคคล

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 หรือบาดเจ็บร้ายแรงจะประสานงานส่งต่อไปรับการรักษาพยาบาลที่ โรงพยาบาลเมืองกระบี่ อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และโรงพยาบาลเหนือคลอง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 2 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร หรือ สถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งมีสถานพยาบาลตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ให้มีความรู้ ในการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำห้องปฐมพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 ห้องปฐมพยาบาล
	6. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่างซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขวนไว้ เพื่อให้ทราบว่าเป็นเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างซ่อมแซม ห้ามนำไปใช้งาน	⊗	การก่อสร้างในระยะที่ผ่านมาของโครงการแต่ละตอน ยังไม่มีเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างใดชำรุดเสียหาย	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	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 รวมทั้งมีการตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการตามแผนเป็นระยะ	ไม่มี	 ถังดับเพลิงขนาด 15 ปอนด์ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	8. จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำประกันชีวิตต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่อาจได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
27. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
28. ความปลอดภัยในสังคม	<u>มาตรการเฉพาะบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> 1. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พิกอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พิกอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 : ไม่ได้จัดให้มีรั้วทึบโดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง เนื่องจากข้อจำกัดในสัญญาเช่าพื้นที่ รวมทั้งยังไม่มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีหัวหน้าคนงานเป็นผู้ดูแลควบคุมการเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้าง	เนื่องจากบ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาการลักขโมย หรือปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ จึงอาจไม่จำเป็นต้องมีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	 รั้วโดยรอบบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง
	3. บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ติดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงานต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการควบคุมไม่ให้มีการพกพาอาวุธ หรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	ไม่มี	 ป้ายเตือนห้ามพกพาอาวุธ และ ห้ามดื่มสุรา บริเวณบ้านพักคนงาน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความปลอดภัย ในสังคม (ต่อ)	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	-
	5. ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานพักคนงาน แม้ว่าเป็นเวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุวิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ดื่มสุรา หรือเสพสารเสพติดภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายห้ามดื่มสุรา และ ห้ามเสพสารเสพติด
	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ออกกฎระเบียบในที่พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สินของคนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับมิให้คนงานก่อสร้าง เล่นการพนัน ห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขโมยทรัพย์สิน และมีบทลงโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืน	ไม่มี	-
	7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงานจะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับยาเสพติด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการตรวจสอบประวัติ ก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน และให้มีการตรวจสอบสุขภาพก่อนเริ่มงาน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมไม่ให้คนงาน ในสังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อ ดำเนินการตามกฎหมาย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับไม่ให้คนงาน ก่อสร้าง เสพยาเสพติด รวมทั้งมีการสุ่มตรวจเป็นครั้งคราว หาก พบว่ามีคนฝ่าฝืน จะดำเนินคดีตามกฎหมาย	ไม่มี	 ป้ายห้ามดื่มสุรา และ ห้ามเสพยาเสพติด
29. สุขภาพ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> 1. ในการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างนั้นเสนอให้ประยุกต์ใช้ มาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. E.I.T. Standard 1010-30) เพราะต้องการจัดบ้านพักคนงาน ก่อสร้างให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนใน ท้องถิ่นใกล้เคียง ทั้งนี้ กำหนดให้เป็นมาตรฐานบ้านพักคนงานที่จะจัดให้ มีในแต่ละแห่งรองรับคนงานประมาณ 200 คน ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 1 ไร่/ แห่ง โดยมาตรฐานบ้านพักคนงานก่อสร้างที่รายละเอียดดังนี้		โครงการแต่ละตอน มีการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงาน ก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรม ราชูปถัมภ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ฝั่งละ 100 ห้อง) กำหนด ให้พัก 2 คน/ห้อง รวมพักได้ 40 คน/หลัง	●	ตอน 1 : ได้จัดบ้านพักคนงานขนาด 1 ชั้น จำนวน 30 ห้อง พร้อมห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในห้องพัก สามารถรองรับคนงานได้ห้องละ 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-ห้องส้วม สำหรับคนงานก่อสร้าง
	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 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 จัดให้มีพื้นที่สำหรับการประกอบอาหารของพนักงานก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดพื้นที่สำหรับการประกอบอาหารไว้บริเวณด้านหลังห้องพักของพนักงานก่อสร้างแต่ละห้อง	ไม่มี	 พื้นที่สำหรับประกอบอาหาร
	1.5 ร่องระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ พร้อมบ่อดักขยะหรือบ่อดักตะกอน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีร่องระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ เพื่อรองรับและระบายน้ำจากพื้นที่บ้านพักพนักงานก่อสร้างจากการตรวจสอบพบว่า ร่องระบายน้ำสามารถรองรับและระบายน้ำได้ดี รวมทั้งไม่พบน้ำท่วมขังภายในพื้นที่บ้านพักพนักงานก่อสร้าง	ไม่มี	 บ้านพักพนักงานก่อสร้าง ตอน 1  บ้านพักพนักงานก่อสร้าง ตอน 2 ร่องระบายน้ำโดยรอบบ้านพัก พนักงาน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขาภิบาล (ต่อ)	1.6 ถังรองรับมูลฝอยประจำบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอกับคนงาน ก่อสร้างพร้อมจุดพักขยะ เพื่อรอการขนย้ายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้บริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ ตอน 1 : ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และม ีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มาเก็บ ขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ตอน 2 : มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และ มีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือ คลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 1  ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2
	1.7 ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้งประจำบ้านพัก คนงานก่อสร้างทุกหลังๆ ละ 8 ถัง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ กระจายไว้ในบริเวณต่างๆ ภายในบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังดับเพลิงชนิดผงเคมี

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ป้อมยามในส่วนที่พนักงานก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีป้อมยาม บริเวณด้านหน้าบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2
	1.9 จัดระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นอย่างเพียงพอ เช่น ไฟฟ้า น้ำ อุปโภค-บริโภค เป็นต้น	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำดื่ม น้ำใช้ และไฟฟ้าส่องสว่าง ให้แก่คนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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-ออกที่พักรถคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดิน ถ้าสามารถดำเนินการได้	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีการปรับปรุงพื้นที่จอดรถ และพื้นที่ว่างภายในสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้มีความเสถียร	ไม่มี	 ที่จอดรถโครงการฯ ตอน 1  ที่จอดรถโครงการฯ ตอน 2
	2. การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม กรมทางหลวงจะต้องจัดวางระบบระบายน้ำเป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงานฯ และที่พักรถคนงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่การซึมและการไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่พักรถ ขณะเดียวกันต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการท่อน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีรางดินระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน โครงการ เพื่อรองรับน้ำเสียจากการชักล้างห้องน้ำ ห้องส้วม และระบายน้ำฝนภายในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 รางดินระบายน้ำชั่วคราว บ้านพักคนงาน ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 หอ้งน้ำห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนการรื้อถอนให้ประสานต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสุบกาตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอนเมื่อรื้อถอนอาคารและเครื่องประกอบออกหมดแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ข่าเชื้อโรคและปรับเปลี่ยนหน้าดินคืนสภาพพื้นที่เดิม	●	ปัจจุบันโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยก่อนการรื้อถอนได้มีการประสานงานกับเทศบาลเมืองกระบี่ เพื่อสุบกาตะกอนก่อนรื้อถอน	ไม่มี	 สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1
		⊗	โครงการฯ ตอน 2 ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง		

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขาภิบาล (ต่อ)	การจัดการขยะมูลฝอย กรมทางหลวงต้องดำเนินการดังนี้ 1. จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถัง จัดวางในหน่วยงานก่อสร้างอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักคนงาน หรือ สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง โรงเก็บวัสดุก่อสร้าง โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อมเครื่องจักร โรงหล่อคอนกรีต และโรงผสมแอสฟัลติกคอนกรีต	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ ตอน 1 : ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ตอน 2 : มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือคลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 1
	2. จัดให้มีการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดทุกวัน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน จัดให้มีการแยกประเภทขยะ วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ ตอน 1 : ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 50 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลเมืองกระบี่มาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ตอน 2 : มีได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร และมีการประสานงานให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือคลองมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 ทั้งจัดเตรียมน้ำใช้อย่างน้อย 98 ลูกบาศก์เมตร/วัน/ที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับคนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการจัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/คน-วัน รวมทั้งจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ สำหรับคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำใช้ในชุมชนข้างเคียง มีรายละเอียด ดังนี้ <i>ตอน 1</i> จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 50 คนในปัจจุบัน ได้นาน 0.20 วัน <i>ตอน 2</i> จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 100 คน ในปัจจุบันได้นาน 0.10 วัน	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้โครงการฯ ตอน 1  ถังสำรองน้ำใช้โครงการฯ ตอน 2  น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	2. จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับ จำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัด น้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างไว้ ภายในห้องพักแต่ละห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 2 คน/ห้อง รวมทั้งติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับบำบัดน้ำเสียจากส้วมของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ห้องน้ำ-ห้องส้วม สำหรับคนงานก่อสร้าง
	3. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสีย รองรับน้ำเสีย รวมไม่น้อยกว่า 78.4 ลูกบาศก์เมตร/วัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมันมี ความสามารถรองรับน้ำเสีย น้ำทิ้งจากลานซักล้าง และห้องครัว ไม่น้อย กว่า 1.7 ลูกบาศก์เมตร/วัน จำนวน 2 บ่อ/จุด ระยะเวลาเก็บกักไม่น้อย กว่า 6 ชั่วโมง เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจาก เจ้าหน้าที่และคนงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด เกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของ คนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสีย ดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย
	4. ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และ ทำการสูบน้ำออกจากระบบบำบัด เป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	⊗	โครงการทั้ง 2 ตอน ยังไม่มีการสูบน้ำออกจากกระบอกบำบัด น้ำเสีย เนื่องจากยังมีปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสีย น้อย	ไม่มี	-
30. ความสำคัญ เฉพาะชุมชน	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และการก่อสร้างให้ รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกต่อการเดินทางไปสถานที่ที่มี ความสำคัญเฉพาะชุมชนของประชาชน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. ให้จัดทำป้ายพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายบอกทาง สัญญาณไฟเตือน และไฟ ส่องสว่างบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนในชุมชน พร้อมจัดเตรียม เจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมา หาสู่กันได้อย่างสะดวก	●	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง ติดตั้งป้ายทางเบี่ยง บอกทางพร้อมติดตั้ง สัญญาณไฟเตือนและไฟส่องสว่างในชุมชน เพื่อเป็นการแจ้ง เตือนให้กับผู้ใช้ทาง	ไม่มี	 ป้ายทางเบี่ยง โครงการฯ ตอน 1  ป้ายทางเบี่ยง โครงการฯ ตอน 2
	3. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
31. ผู้ใช้ทาง	1. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อความ สะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	<i>ด้านคุณภาพอากาศ</i> 1. กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนว เส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.
	2. ทำการฉีดพรมน้ำโดยพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของถนนอย่างน้อยวันละ 3-4 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากเศษดิน ต่างๆ ที่ขุดออกจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ อย่างใดก็ตาม ได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 รถฉีดพรมน้ำ
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาส เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	กิจกรรมการเปิดหน้าดินของโครงการทั้ง 2 ตอน ได้ดำเนินการ แล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	4. ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกขนส่งดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้มีติดชิดตลอด เส้นทางขนส่ง เพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของดิน จากรถบรรทุก	⊗	กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	5. ซ่อมบำรุงและดูแลให้เครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในพื้นที่ ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อควบคุม หรือลดการ ปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์ เครื่องจักรต่างๆ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่ บ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซม เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่าง สม่ำเสมอ	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง
	<i>ด้านเสียง</i> 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง วัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรมซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียง ที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดควนสบาย และมัสยิดบ้านนอก โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างแนว เส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้หรือหรือเคลื่อนย้ายทันทีหากการก่อสร้างใน แต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้งยังพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป	○	ตอน 1 : วัดควนสบาย และมัสยิดบ้านนอก อยู่ในพื้นที่ ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 ซึ่งในช่วงก่อสร้างที่ผ่านมา มีการ ติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นละออง และเสียง ตลอดแนว พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) ครอบคลุมบริเวณวัดควนสบาย แต่จากการ ตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า ได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่าออก และอยู่ ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบริเวณวัดควนสบาย	ไม่มี	 กำแพงกันเสียงถาวร บริเวณวัดควนสบาย
		⊖	ตอน 2 : แหล่งศิลปกรรมดังกล่าว ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 2	ไม่มี	-
	2. กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ตั้ง กรมทางหลวงต้อง เข้าประสานงานกับแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อแจ้งรายละเอียดของ ลักษณะกิจกรรมการก่อสร้าง และวิธีป้องกันผลกระทบด้านเสียงที่เกิน ค่ามาตรฐาน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตรจาก ขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. หลีกเลียงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่าโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน ไม่มีกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร งานทาสี เส้นจราจร อย่างไรก็ตาม กิจกรรมโดยที่ผ่านมามีการหลีกเลียงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนา	ไม่มี	-
	<u>ด้านความสั่นสะเทือน</u> 1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปลูกอาคารที่สำคัญของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการและให้ตัวแทนของแหล่งศิลปกรรมเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับ ความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตรจากขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	2. วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง โดยหลีกเลียงเส้นทางของถนนที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3. หลีกเลียงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่าโครงการฯ ทั้ง 2 ตอน ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร งานทาสี เส้นจราจร อย่างไรก็ตาม เป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนา	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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. กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตรหรือส่งเสียงดังบริเวณ มัสยิดบ้านเหนือคลอง และมัสยิดนูรุลอิหมาน เพื่อป้องกันเสียงดัง รบกวนการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาของประชาชน	⊖	ตอน 1 : มัสยิดนูรุลอิหมาน (กม.978+250) และมัสยิดบ้าน เหนือคลอง (กม.984+550) ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1	ไม่มี	-
		○	ตอน 2 : ยังไม่มีการติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตร หรือส่ง เสียงดัง บริเวณมัสยิดมัสยิดนูรุลอิหมาน (กม.978+250) และ มัสยิดบ้านเหนือคลอง (กม.984+550)	โครงการฯ ตอน 2 ดำเนินการสอบถาม ผู้ดูแลมัสยิดทั้ง 2 แห่งดังกล่าว พบว่า ไม่ ต้องการให้ติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้ แตร หรือส่งเสียงดัง	 บริเวณทางเข้า-ออก มัสยิดบ้านเหนือคลอง
	ด้านอื่นๆ 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้ทางหลวงประสานสำนัก ศิลปกรรมที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการพร้อม ทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบ พื้นที่ศึกษาโครงการที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	●	ตอน 1 : ได้ดำเนินการประสานงานกับสำนักงานศิลปกรรมที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้าง พร้อมทั้งขอ คำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ แล้ว	ไม่มี	รายละเอียดการประสานงาน แสดงไว้ใน ภาคผนวก จ-2
		⊖	ตอน 2 : จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์ และ โบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โครงการ	ไม่มี	-
	2. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้กรมทางหลวงชุดสำรวจ ดินด้วยการใช้หัวเจาะ (Auger Coring) บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.972+000 ถึง กม.974+000 จำนวน 2 หลุม เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการ ตรวจสอบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้แหล่ง โบราณคดีเขาพระ และเรือชุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้หินขวาง) มาก ที่สุด	●	ตอน 1 : ได้ดำเนินการเจาะสำรวจดินแล้วเสร็จ จากการ ตรวจสอบไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการแต่ อย่างใด	ไม่มี	 ตัวอย่างดินที่เจาะสำรวจ
		⊖	ตอน 2 : บริเวณที่กำหนดไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 จะต้องหยุดดำเนินการและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 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 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.976+800 และบริเวณทางแยกสนามบิน กม.981+000 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพงแนวรั้วที่บดด้วยวัสดุผ้าใบที่บนแท่งแบรีเออร์คอนกรีตความสูงอย่างน้อย 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อวัดควนสวาย ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา หมู่ที่ 11 บ้านนอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง และหมู่ที่ 5 บ้านไผ่เหนือ	●	ตอน 1 : บริเวณสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม. 972+735) ได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่าออก และอยู่ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร บริเวณวัดควนสวาย สำหรับจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.976+800 ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในสัญญานี้ ตอน 2 : บริเวณข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet บนแท่งแบรีเออร์คอนกรีต ความสูง 2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบเป็นระยะ	ไม่มี	 กำแพงกันเสียงถาวร บริเวณวัดควนสวาย  จุดกลับรถหน้าเรือนจำ  แยกสนามบิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ (ต่อ)	มาตรการทั่วไป 1. เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ในบริเวณเขตก่อสร้าง ให้กรมทางหลวงนำไปทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการนำเศษวัสดุจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และสิ่งกีดขวางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 1  โครงการฯ ตอน 2 พื้นที่กองเศษวัสดุก่อสร้าง
	2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย มีคั่นล้อมรอบ และมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงาน รวมทั้งได้จัดให้มีผ้าใบปิดคลุม ส่วนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น	ไม่มี	 การวางกองวัสดุก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) 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 พื้นที่เก็บกองวัสดุ ก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยงานก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อยไม่ให้มี เศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	●	ปัจจุบันโครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และมีการเก็บเศษวัสดุ และเศษขยะตามแนวเส้นทาง รวมทั้งมีการปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 ไม่พบเศษขยะ ตกค้างตามแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	 สำนักงานโครงการฯ ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1
		⊗	โครงการฯ ตอน 2 ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีมีการปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกอง วัสดุก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ	ไม่มี	-
	4. กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมา รักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	●	มีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง โครงการทั้ง 2 ตอน ดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ (ต่อ)	5. กำหนดให้มีการจัดภูมิทัศน์ในพื้นที่เกาะกลาง และพื้นที่ข้างถนน เพื่อ เพิ่มพื้นที่สีเขียวและความสวยงามของท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทาง โครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลางถนน หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ละบริเวณ	ไม่มี	 กม.974+800  กม.979+800

* 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

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนฯ ครบถ้วน ดังนี้ (ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ แสดงดังตารางที่ 4.3-1)

สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)		
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625)	โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544)
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	10	8
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	4	5
ไม่ได้ปฏิบัติ	1	1
ไม่สามารถประเมินผลได้	-	1
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-
รวม	15	15

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง 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 ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านไสโป๊ะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	○	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณที่มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียง มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+200 ถึง กม.973+000) อยู่บริเวณชุมชนโคกสามัคคี และชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+551 ถึง กม.973+211) ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณนี้ออกแล้ว ตอน 2 : บริเวณสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง และอยู่ระหว่างการปรับปรุงผิวจราจรระดับพื้น การติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร และงานทาสี-ตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า ชุมชน และสถานประกอบการตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวางการสัญจรเข้า-ออกของชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ และจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างวันที่ 18-22 มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดควนสบาย โรงเรียนบ้านน่านอก และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ในภาคผนวก ง-4

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติตาม



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

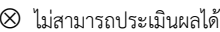
ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการขุดล้อมย้ายต้นไม้จากพื้นที่ก่อสร้าง (Tree Transplanting) 1. ให้ทำการสำรวจและจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะทำการขุดล้อมย้ายออกทุกต้น บริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการที่ได้มีการกำหนดไว้ จากนั้นนำไปอนุบาลให้ต้นไม้มีความแข็งแรงสามารถเจริญเติบโตได้เป็นปกติ และนำกลับไปปลูกบริเวณพื้นที่จัดภูมิทัศน์ บริเวณทางแยก และพื้นที่เขตทาง เมื่อมีการก่อสร้างโครงสร้างถนนหลักแล้วเสร็จในช่วงระยะการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ โดยมีขั้นตอนและวิธีการขุดล้อมต้นไม้ 3 วิธีดังนี้ วิธีที่ 1 การขุดล้อมเดือน ใช้กับต้นไม้ที่ขุดล้อมยากจำเป็นต้องอาศัยเวลานานเป็นปี โดยขุดรอบโคนต้น แล้วค่อยๆ ตัดรากออกทีละด้าน และตั้งแต่เริ่มขุดครั้งแรกก็ต้องตัดแต่งกิ่ง และค้ำยันต้นไม้ไว้ให้เรียบร้อย ตัวอย่างต้นไม้ที่ต้องใช้วิธีนี้ ได้แก่ ต้นไม้ที่มีอายุมาก เปลือกบาง เจริญเติบโตช้า โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ สัก ประดู่ หว้า และอินทนิลน้ำ วิธีที่ 2 การขุดล้อมเพื่อให้ใบร่วง เป็นการลดการคายน้ำ ใช้กับต้นไม้ขนาดเล็กและขนาดกลาง โดยจะขุดรอบโคนต้นแล้วใช้วัสดุห่อหุ้มต้นไม้ให้แน่น หลังจากนั้น 15-30 วัน จึงตัดรากทั้งหมดแล้วจึงเคลื่อนย้าย โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ นนทรี สะเดา และป๊อบ วิธีที่ 3 การขุดล้อมและเคลื่อนย้ายในชั้นตอนเดียว นิยมใช้กับต้นไม้ขนาดใหญ่มียางเปลือกหนา มีโอกาสตายน้อยมาก โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ กระถินณรงค์ ชี้เหล็ก จามจุรี ชมพูพันธุ์ทิพย์ ตะขบฝรั่ง ตาล ตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ ทองหลางใบมน ไทร ไม้ป่า พุทรา โพธิ์ขนก มะขาม มะขามเทศ มะพร้าว มะม่วง มะรุ้ม มะฮอกกานี ยูคาลิปตัส ราชพฤกษ์หรือคูณ สะแกนา หมากรูด หางนกยูงฝรั่ง หูกวาง เหลืองอินเดีย ข่อย ตีนนก มะกอก และลำไย	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการสำรวจและจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่เป็นอุปสรรคต่องานก่อสร้าง มีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้ ตอน 1 : มีการขุดล้อมต้นตะแบกที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม ออกไปปลูกไว้ในบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ	ไม่มี	 ต้นตะแบก
	⊗	ตอน 2 : ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นดินเบ็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของท่อลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges) 1. กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมสัตว์ป่า เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถข้ามไปมาระหว่าง 2 ฝั่งถนนได้อย่างปลอดภัย จำนวน 9 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ - บริเวณ กม.970+735, บริเวณ กม.977+525, บริเวณ กม.978+500, บริเวณ กม.979+108, บริเวณ กม.980+155 และบริเวณ กม.982+363 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมของสัตว์ป่าในลักษณะท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) ตามความยาวของการวางแนวท่อลอดผ่านใต้ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม โดยออกแบบทางลอดสัตว์ป่าเป็นแบบผสมผสานที่มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้นเพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินสัตว์บกที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วมสัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ นอกจากนี้จะต้องออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนนเพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปในท่อลอดช่วยให้สัตว์สามารถเดินทางขึ้นได้ดีขึ้น	●	มีการออกแบบทางลอดสัตว์ป่าให้ใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำ โดยก่อสร้างทางเดินสัตว์ป่าเป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างทางลอดสัตว์ ดังนี้ ■ ก่อสร้างทางลอดสัตว์ จำนวน 3 แห่ง บริเวณ กม.970+735, กม.977+525 และ กม.980+155 ■ ใช้ร่วมกับอาคารระบายน้ำบริเวณใกล้เคียง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ - อาคารระบายน้ำ กม.978+496 - สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย กม.979+204 - อาคารระบายน้ำ กม.982+141	ซึ่งมีข้อจำกัดในการก่อสร้าง ดังนี้ - กม.977+525 หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่ - กม.978+500 อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร - กม.979+108 อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) - กม.982+363 เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นแสดงไว้ในภาคผนวก ง-2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของท่อลอด Box Culvert) และสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges) (ต่อ) - บริเวณ กม.974+629, บริเวณ กม.980+067 และบริเวณ กม.983+545 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมของสัตว์ป่าในลักษณะสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridges) ตามความยาวของการวางแผนสะพานข้ามด้านบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม	●	มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยจะติดตั้งเสาที่บริเวณทางเท้าหรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และกม.983+545	- กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นแสดงไว้ในภาคผนวก ง-2
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ 1. ดูแลรักษาความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง ที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมถึงสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สะอาดเรียบร้อยตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อย ของพื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอยู่เสมอ	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 1  บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

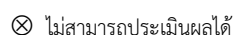
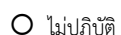
ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ) 2. ดำเนินการปรับปรุงทัศนียภาพตามแนวเส้นทางโครงการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินการโครงการ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่ง และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน มีรายละเอียดดังนี้ 2.1 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดินบริเวณพื้นที่เกาะ เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ชากอกเกียน และหญ้านวลน้อย โดยที่ ความสูงของต้นไม้ต้องไม่บดบังระยะมองเห็นของผู้ใช้ทางประกอบด้วย บริเวณสามแยกปลาลัง กม.970+108 และบริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.984+554	●	โครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1 : บริเวณทางแยกปลาลัง กม.970+108 มีการตัดฟันต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนน เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้าง เท่านั้น โดยคงไม้ยืนต้น และไม้พุ่ม (ชากอกเกียน) บริเวณเกาะกลางถนนที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งปลูกหญ้านวลน้อยเพิ่มเติม	ไม่มี	 ทางแยกปลาลัง กม.970+108
	○	ตอน 2 : บริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.984+544 มีการตัดฟันต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนน เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้าง เท่านั้น โดยคงไม้ยืนต้น และไม้พุ่มบริเวณเกาะกลางถนนที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง แต่ไม่มีการปลูกพืชเพิ่มเติม เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเทศบาลตำบลเหนือคลอง		 แยกเหนือคลอง กม.984+544

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ) 2.2 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่ง ดำเนินการปูพื้นทางเท้าทั้งสองฝั่ง เพื่อให้การเดินทางของผู้สัญจรได้รับความสะดวก และคงต้นไม้ใหญ่ไว้ เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม ประกอบด้วย - สะพานยกระดับบริเวณแยกตลาดเก่า กม.972+000 ถึง กม.974+634 - สะพานยกระดับบริเวณหน้าเรือนจำ กม.976+450 ถึง กม.977+360 - หน้าที่พักการบิน กม.979+132 ถึง กม.979+400 - สะพานยกระดับบริเวณหน้าสนามบิน กม.980+500 ถึง กม.981+470 - บริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.983+800 ถึง กม.984+544	●	จากการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณทางเท้าที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีการปูพื้นทางเท้าด้วย Block Concrete แต่บริเวณหน้าเรือนจำ (กม.976+450 ถึง กม.977+360) ยังไม่มีการก่อสร้างเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการรอการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามจุดกลับรถในบริเวณดังกล่าว		 ทางเท้าบริเวณ กม.974+300
2.3 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน - ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดิน เพื่อแบ่งขอบเขตเกาะกลางถนนเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ชาฮกเกี้ยน และหญ้านวลน้อย โดยจะปลูกเสริมในบริเวณพื้นที่ที่ยังไม่มี โดยที่ความสูงของต้นไม้ที่ปลูกต้องไม่บดบังระยะมองเห็นของผู้ใช้ทางประกอบด้วย ● บริเวณ กม.970+108 ถึง กม.970+800 ● บริเวณ กม.970+800 ถึง กม.972+000 ● บริเวณ กม.974+634 ถึง กม.976+450 ● บริเวณ กม.977+360 ถึง กม.979+132 ● บริเวณ กม.979+132 ถึง กม.979+400 ● บริเวณ กม.979+400 ถึง กม.980+500 ● บริเวณ กม.980+500 ถึง กม.981+470 ● บริเวณ กม.981+470 ถึง กม.983+800 ● บริเวณ กม.983+800 ถึง กม.984+544	●	โครงการฯ ทั้ง 2 ตอน มีการคงต้นไม้เดิมและไม้พุ่ม บริเวณเกาะกลางถนนที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง โดยไม่ได้มีการปลูกไม้พุ่มและพืชคลุมดิน ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนบริเวณพื้นที่ได้สะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า (กม.972+551 ถึง กม.972+886) มีการปูพื้นได้สะพานข้ามทางแยกด้วย Block Concrete สำหรับบริเวณใต้สะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+665 ถึง กม.981+155) อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำได้สะพานข้ามทางแยก และรอการปูพื้นด้วย Block Concrete ตามที่มาตรการกำหนด	-	 เกาะกลาง กม.979+800  พื้นที่ได้สะพานข้ามทางแยก ตลาดเก่า

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ) - ดำเนินการปูพื้นบริเวณใต้สะพานยกระดับ เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย • ใต้สะพานยกระดับบริเวณแยกตลาดเก่า กม.972+551 ถึง กม.972+886 • ใต้สะพานยกระดับบริเวณหน้าเรือนจำ กม.976+667 ถึง กม.977+177 • ใต้สะพานยกระดับบริเวณหน้าสนามบิน กม.980+665 ถึง กม.981+155				
5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน 1. จัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยที่ตั้งศูนย์ฯ มีหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และเว็บไซต์เป็นการเฉพาะของศูนย์ฯ 1.1 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และวิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อดำเนินการแก้ปัญหา 1.2 กำหนดรูปแบบของแบบรับเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวง 1.3 อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ - เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ ของกรมทางหลวง - รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ - ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ - ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญหา และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนให้กับประชาชน - สรุปผลการดำเนินงาน	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และหมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1  สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



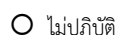
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ) 2. เพิ่มช่องทางการร้องเรียนของประชาชนตามช่องทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้ 2.1 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของประชาชน เว็บไซต์ของกรมทางหลวง www.doh.go.th คลินิกที่ร้องเรียนร้องทุกข์ หรือทาง E-mail : prdoh.@doh.go.th ตลอด 24 ชั่วโมง 2.2. ทางไปรษณีย์ กรมทางหลวง ที่อยู่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 2.3 ทางโทรศัพท์สายด่วนกรมทางหลวง 1586 ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการ 2.4 สำนักงานประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวง หมายเลข 0-2354-6530 และโทรสาร 0-2354-6738 (ในวันราชการ) 2.5 เพิ่มช่องทางการร้องเรียนอื่นๆ ในท้องถิ่น เช่น การประสานงานกับอำเภอ สำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการในการตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีช่องทางร้องเรียนตามที่แผนฯ กำหนด	ไม่มี	-
3. เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์	●	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง กรมทางหลวงจึงได้ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ แล้วเสร็จ ปัจจุบันโครงการฯ ไม่พบปัญหาการร้องเรียนผลกระทบใดๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) 1. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างบริเวณ จุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดโครงการ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียด การก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลข โทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงาน ก่อสร้างแต่ละตอน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 1  ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ ตอน 2
2. ประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้ง ระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้าง รวมทั้งความคืบหน้าของโครงการอย่างน้อยปี ละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กร หรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และ พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสาร โครงการ เป็นประจำทุกเดือน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) 3. จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และความปลอดภัยของโครงการ โดยดำเนินการลงพื้นที่เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ หน่วยมวลชนสัมพันธ์ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ที่สามารถอธิบายลักษณะโครงการ และสามารถเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนได้ รวมทั้งชี้แจงรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการของโครงการให้ประชาชนเข้าใจได้ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการปรับรายละเอียดการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของโครงการ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	ไม่มี	-
4. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้ทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีเนื้อหาดังนี้ - ระยะเวลาการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน - มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ข้อควรปฏิบัติสำหรับประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทาง - หมายเลขโทรศัพท์และที่อยู่ หรือช่องทางที่จะติดต่อกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้สงสัยได้สอบถามรายละเอียด	●	โครงการทั้ง 2 ตอน มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พักอาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการช่วงดังกล่าว