



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4

สายสามแยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอเมืองกระบี่ และอำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

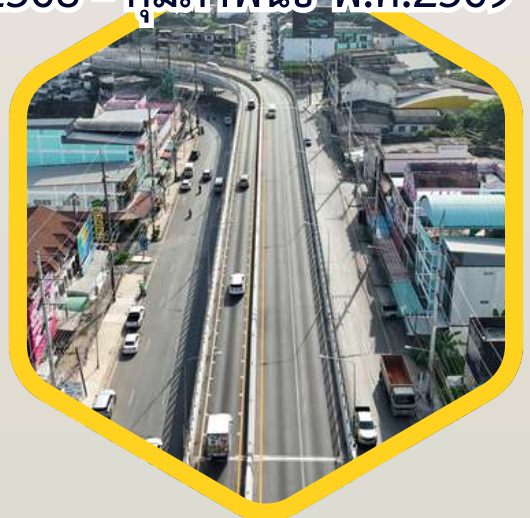
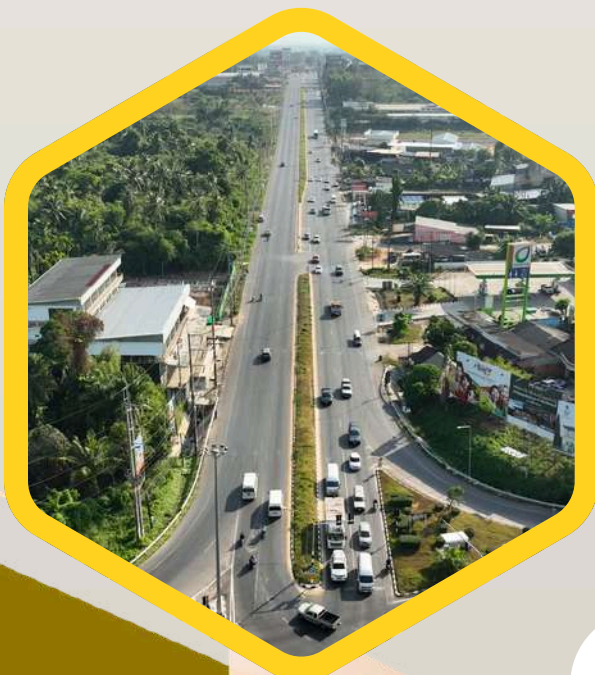
ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12

แขวงบางไผ่ เขตบางเขت กรุงเทพฯ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2568 - กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 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

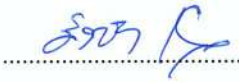
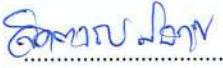
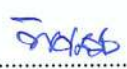
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)

วันที่ 17 สิงหาคม 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 กันยายน พ.ศ. 2568 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

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

ขอแสดงความนับถือ



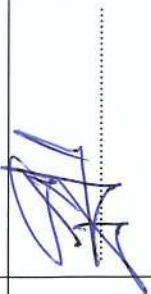
(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพันธ์ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลิลาชัย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป 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 โกลมित्र - วศ.บ. (โยธา) - วศ.ม. (โยธา-เอกโครงสร้าง) - Mini MBA	วิศวกรโครงสร้าง	87/84 หมู่ที่ 6 ตำบลบางรักใหญ่ อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	6	
6	รศ.ดร.เกรงชาติ ต้นตระกูลอาภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	6	

**บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	ดร.ปริญญา สุขปัญญา - วท.บ. (เคมีอุตสาหกรรม) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - ประ.ด. (การจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและควมสั่นสะเทือน	588/215 ถนนลาดพร้าววังหิน แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230	6	
8	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ประ.ด. (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. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังคลาภิเษก เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	4	
11	นายพนัส งามพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	
12	นางสาวเกศณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและความ สั่นสะเทือน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	- ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำและ นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	๑๗ สิงหาคม
14	นางสาวสุธีรา รัชญากรียงไกร - 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	5 ธันวาคม
15	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	สุเมษา
16	นางสาวกณิณารัตน์ กาญจนพันธ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัย พิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	กัญญาไธสงค์
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	นางสาวพวรรณ แจ่มหาร - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	นางพวรรณ

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

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	VI
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	2-47
2.2 สถานะโครงการ	2-59
2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-62
บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพ	
3.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-2
3.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-105

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-1
4.2	ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-8
4.2.1	คุณภาพน้ำผิวดิน 4-8
4.2.2	คุณภาพอากาศ 4-38
4.2.3	ระดับเสียง 4-77
4.2.4	ความสั่นสะเทือน 4-108
4.2.5	นิเวศวิทยาทางน้ำ 4-122
4.2.6	การคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย 4-150
4.2.7	เศรษฐกิจและสังคม 4-176
4.2.8	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 4-242
4.2.9	ทรัพยากรสัตว์ป่า 4-251
บทที่ 5	สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ
5.1	สรุปผลการดำเนินการ 5-1
5.1.1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-1
5.1.2	สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพ ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-8
5.2	ข้อเสนอแนะ 5-15
5.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน ระยะถัดไป 5-15
5.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต) 5-17

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก	หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	หนังสืออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบจาก อธิบดีกรมทางหลวง
ภาคผนวก ค	หนังสืออ้างอิงต่างๆ ที่เป็นหลักฐานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ค-1 เอกสารการประชุมหารือ ค-2 ผลสอบถามความเห็นของชุมชนต่อรูปแบบการก่อสร้างองค์ประกอบโครงการ ค-3 เอกสารประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ค-4 การตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง
ภาคผนวก ง	หนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ
ภาคผนวก จ	ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม จ-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จ-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และความเร็วและทิศทางการลม จ-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง จ-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จ-5 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จ-6 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 ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
ตารางที่ 2.1-2	สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกัลลักระดับพื้นที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-8
ตารางที่ 2.1-3	รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	2-9
ตารางที่ 2.1-4	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-15
ตารางที่ 2.1-5	แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-20
ตารางที่ 2.1-6	สรุปรูปแบบการปรับปรุงจุดกัลลักระดับพื้นที่ ในปัจจุบัน	2-37
ตารางที่ 2.1-7	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน	2-39
ตารางที่ 2.1-8	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-48
ตารางที่ 2.2-1	รายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง	2-60

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 2.2-2	แผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ ตอน 2	2-60
ตารางที่ 2.3-1	การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว	2-63
ตารางที่ 2.3-2	การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับปัจจุบัน	2-64
ตารางที่ 3.1-1	เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	3-1
ตารางที่ 3.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	3-2
ตารางที่ 3.1-3	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ / แผนปฏิบัติการ	3-2
ตารางที่ 3.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปและสรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	3-3
ตารางที่ 3.2-2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	3-4
ตารางที่ 3.2-3	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	3-11
ตารางที่ 3.2-4	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	3-11
ตารางที่ 3.2-5	สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	3-12
ตารางที่ 3.2-6	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	3-14
ตารางที่ 3.2-7	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	3-89
ตารางที่ 3.2-8	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	3-89
ตารางที่ 3.2-9	สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	3-90
ตารางที่ 3.2-10	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม. 970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69)	3-91
ตารางที่ 3.3-1	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	3-106

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3.3-2	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่
ตารางที่ 4.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 4.2.1-1	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ตารางที่ 4.2.2-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 4.2.2-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.2.2-3	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดกระบี่
ตารางที่ 4.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 4.2.2-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ตารางที่ 4.2.3-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 4.2.3-2	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่มีค่าระดับเสียงเกิน เกณฑ์มาตรฐาน (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 4.2.3-3	ผลการคาดการณ์ระดับเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่มีค่าระดับเสียงเกิน เกณฑ์มาตรฐาน (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 4.2.3-4	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.2.3-5	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะที่ผ่านมา กับผลการคำนวณระดับเสียง ที่ระยะเดียวกับการคาดการณ์ผลกระทบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 4.2.3-6	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบัน (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 4.2.3-7	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบัน (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 4.2.3-8	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันกับการคาดการณ์ระดับเสียงใน รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
ตารางที่ 4.2.3-9	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันกับการคาดการณ์ระดับเสียงใน รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)
ตารางที่ 4.2.4-1	มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ตารางที่ 4.2.4-2	เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง
ตารางที่ 4.2.4-3	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 4.2.4-4	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.2.4-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ตารางที่ 4.2.5-1	เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ตารางที่ 4.2.6-1	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในช่วงก่อสร้าง
ตารางที่ 4.2.6-2	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในช่วงเปิดดำเนินการ
ตารางที่ 4.2.6-3	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 4.2.6-4	สถิติอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 4.2.6-5	ผลการติดตามตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นกับถนนโครงการ	4-163
ตารางที่ 4.2.7-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม	4-177
ตารางที่ 4.2.7-2	รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทาง	4-182
ตารางที่ 4.2.7-3	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ	4-188
ตารางที่ 4.2.7-4	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-194
ตารางที่ 4.2.7-5	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-210
ตารางที่ 4.2.7-6	รายละเอียดของกลุ่มหน่วยงานราชการที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1	4-220
ตารางที่ 4.2.7-7	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1	4-235
ตารางที่ 4.2.7-8	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1	4-235
ตารางที่ 4.2.7-9	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มตัวอย่าง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	4-242
ตารางที่ 4.2.8-1	ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสะพานข้ามลำน้ำ และอาคารระบายน้ำ	4-247
ตารางที่ 4.2.9-1	จำนวนชนิดของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-254
ตารางที่ 4.2.9-2	ความชุกชุมของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-256
ตารางที่ 4.2.9-3	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ ที่มีสถานภาพของสัตว์ป่าตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-257
ตารางที่ 5.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	5-3
ตารางที่ 5.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) ที่ไม่ปฏิบัติ	5-5
ตารางที่ 5.2-1	สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะถัดไป	5-15

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	1-2
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	1-5
รูปที่ 2.1-1	รูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
รูปที่ 2.1-2	รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.1-3	รูปตัดทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร กรณีที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ที่เสนอไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-4	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกตลาดเก่า ที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-5	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่ ที่เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-6	รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ ที่เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-7	การออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-8	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-9	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเนียง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-10	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-11	รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามแนวยาว ในเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-12	ตำแหน่งก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และสะพาน ข้ามสัตว์เรือนยอด (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1-13	รูปแบบการก่อสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของทางลอด (Box Culvert) และ สะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (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	ตำแหน่งจุดกลับรถของแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 2.1-21	รูปแบบทางลอดสัตว์ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-22	ตำแหน่งก่อสร้างทางลอดสัตว์ / สะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-23	แหล่งวัสดุก่อสร้างในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1-24	ระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ
รูปที่ 2.2-1	ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนมกราคม พ.ศ.2569 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2
รูปที่ 2.3-1	สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 2.3-2	สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน
รูปที่ 4.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศทางน้ำ

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.2.1-2	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองเนียง (กม.976+512)
รูปที่ 4.2.1-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187)
รูปที่ 4.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
รูปที่ 4.2.1-5	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)
รูปที่ 4.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ
รูปที่ 4.2.2-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดควนสบาย
รูปที่ 4.2.2-3	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนบ้านนาคอก
รูปที่ 4.2.2-4	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนสังข์ทองวิทยา
รูปที่ 4.2.2-5	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
รูปที่ 4.2.2-6	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม
รูปที่ 4.2.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 4.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง
รูปที่ 4.2.3-3	ตำแหน่งโรงเรียนบ้านนาคอก และมัสยิดบ้านนาคอก
รูปที่ 4.2.4-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
รูปที่ 4.2.4-2	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
รูปที่ 4.2.5-1	ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 4.2.6-1	ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณจราจร ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 4.2.6-2	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร กม.979+327 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
รูปที่ 4.2.6-3	ข้อมูลปริมาณจราจร กม.979+327 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
รูปที่ 4.2.6-4	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 4.2.6-5	การติดตั้งเสาเข็มลูกบนช่องจราจรด้านซ้าย ช่วง กม.974+000 ถึง กม.974+200 ด้านขวาทาง
รูปที่ 4.2.6-6	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
รูปที่ 4.2.6-7	ข้อมูลปริมาณจราจร ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
รูปที่ 4.2.7-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ
รูปที่ 4.2.7-2	ตำแหน่งผู้นำชุมชนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 4.2.7-3	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 4.2.7-4	ตำแหน่งหน่วยงานราชการที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 4.2.7-5	ตำแหน่งครัวเรือนที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม
รูปที่ 4.2.7-6	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1
รูปที่ 4.2.7-7	ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงจุดกัณฑ์ตามแนวเส้นทางโครงการของกลุ่มครัวเรือน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ครั้งที่ 1
รูปที่ 4.2.9-1	ตำแหน่งการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.2-1	สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ในปัจจุบัน (เดือนมกราคม พ.ศ.2569)	2-61
ภาพที่ 4.2.1-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน	4-10
ภาพที่ 4.2.2-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ	4-44
ภาพที่ 4.2.2-2	การเผากองใบไม้ภายในวัดควนสบาย ใกล้บริเวณจุดติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ	4-57
ภาพที่ 4.2.3-1	การตรวจวัดระดับเสียง	4-80
ภาพที่ 4.2.4-1	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน	4-110
ภาพที่ 4.2.5-1	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ	4-123
ภาพที่ 4.2.6-1	สภาพผิวทาง และอุปกรณ์งานทางต่างๆ	4-170
ภาพที่ 4.2.6-2	เปรียบเทียบการปิดเบี่ยงจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	4-173
ภาพที่ 4.2.7-1	การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1	4-232
ภาพที่ 4.2.8-1	สภาพการระบายน้ำตามในพื้นที่โครงการ	4-249

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

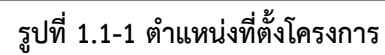
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมืองจังหวัดกระบี่ และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรังให้มีขนาด 6-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยมีจุดเริ่มต้นของงานก่อสร้างแนวเส้นทางที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง 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 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเขาพระ และกูโบร์บ้านตลาดเก่า ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้แจ้งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งรายงานฯ ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ 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 เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2” ตามสัญญาเลขที่ สท.1/6/2565 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2565 โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2565 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



1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2561) และเงื่อนไขประกอบความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

โดยในระหว่างที่ผ่านมา 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

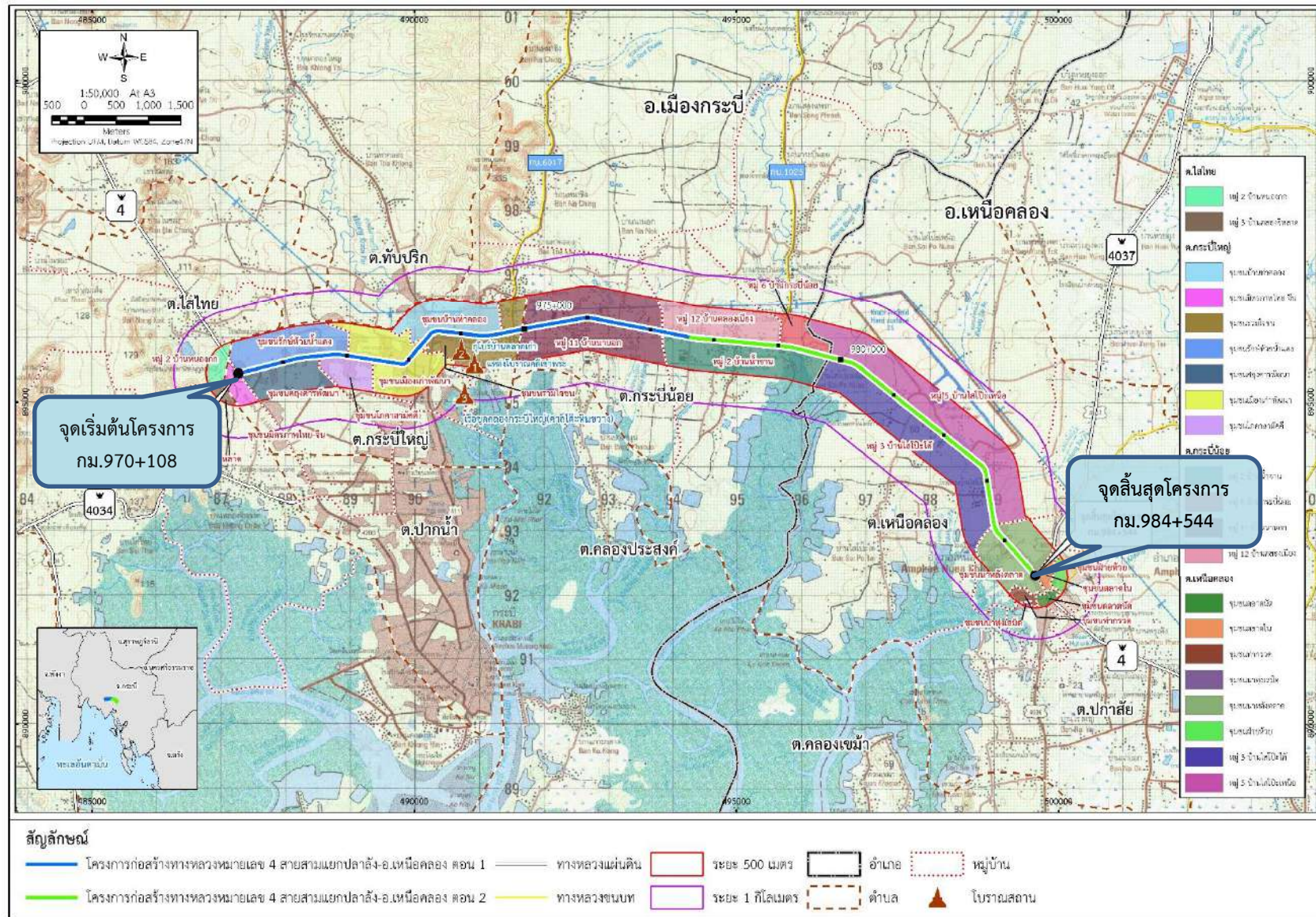
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 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



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

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 ชุมชนโกศสามัคคี 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 ชุมชนฝ้ายห้วย 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/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ด้วยอย่างชัดเจน

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	■ วัดควนสวาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาออก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
	ระยะ ดำเนินการ	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาดำเนิน โครงการ	■ วัดควนสวาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาออก** (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	■ วัดควนสวาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาออก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)
	ระยะ ดำเนินการ	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	● ฤดูฝน ● ฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาดำเนิน โครงการ	■ วัดควนสวาย (กม.972+500) ■ รร.บ้านนาออก** (กม.975+450) ■ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา (กม.987+950)

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน				ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	ระยะ	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. ความสิ้นเปลือง ■ 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* ■ ข้อมูลสัตว์ที่ได้รับอุบัติเหตุ จากรถยนต์ ■ 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) ■ บริเวณสะพานข้ามสัตว์เรือนยอด (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 และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ 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

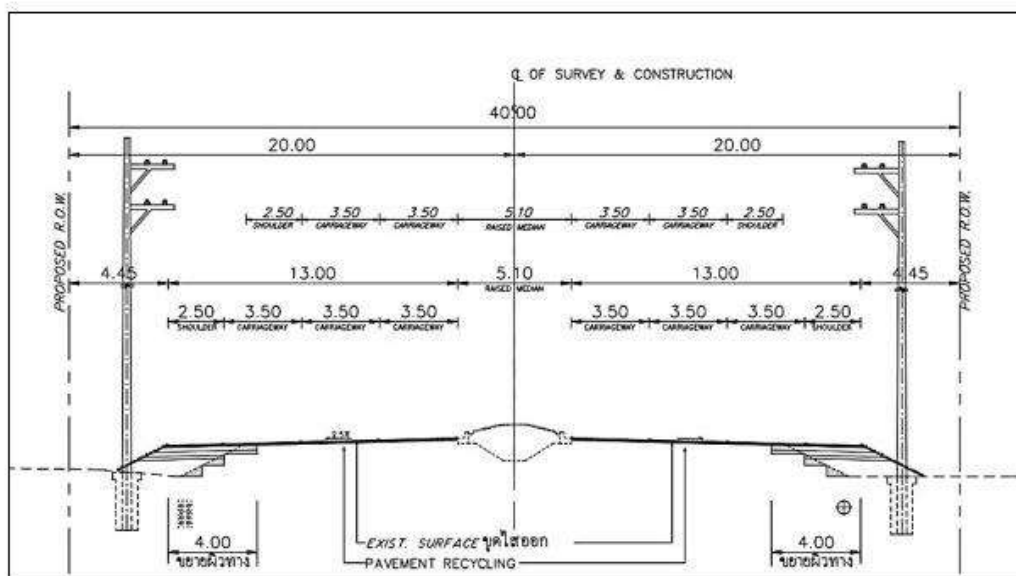
การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 บริเวณสามแยกปลาลัง ตำบลไสไทย อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่ กม.984+544 บริเวณสามแยกเหนือคลอง ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างขยายแนวเส้นทางหลวงขนาด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

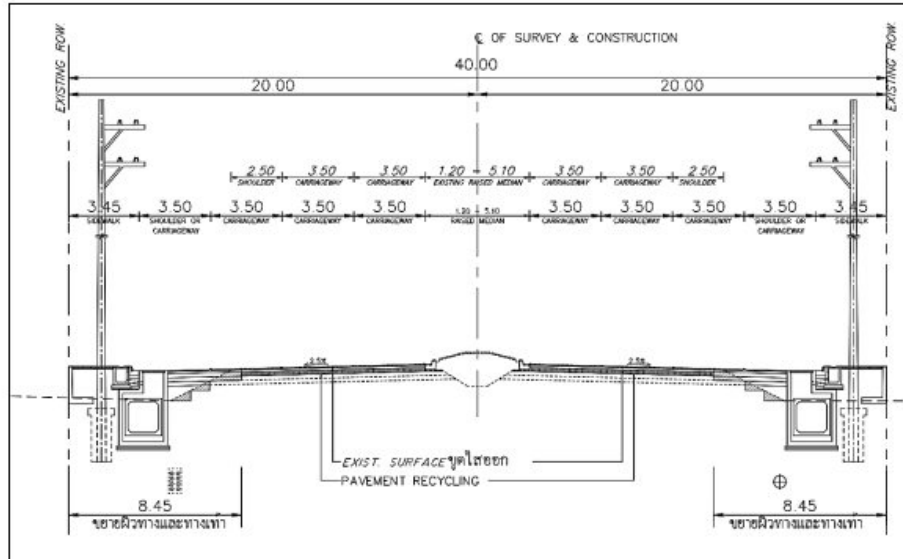
รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ เป็นการปรับปรุงขยายถนนขนาด 4 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร โดยประกอบด้วย 3 รูปแบบ ดังนี้

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



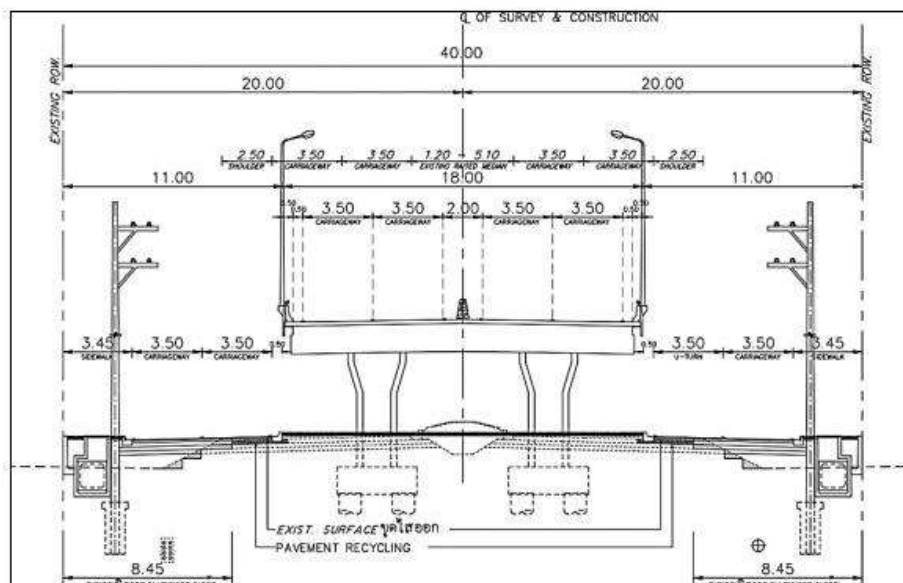
รูปที่ 2.1-1 รูปตัดทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

2.1) การปรับปรุงทางแยกระดับพื้น :

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

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

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

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

2.1.4) แยกวัดถ้ำเสือ กม.974+649 : การปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

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

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

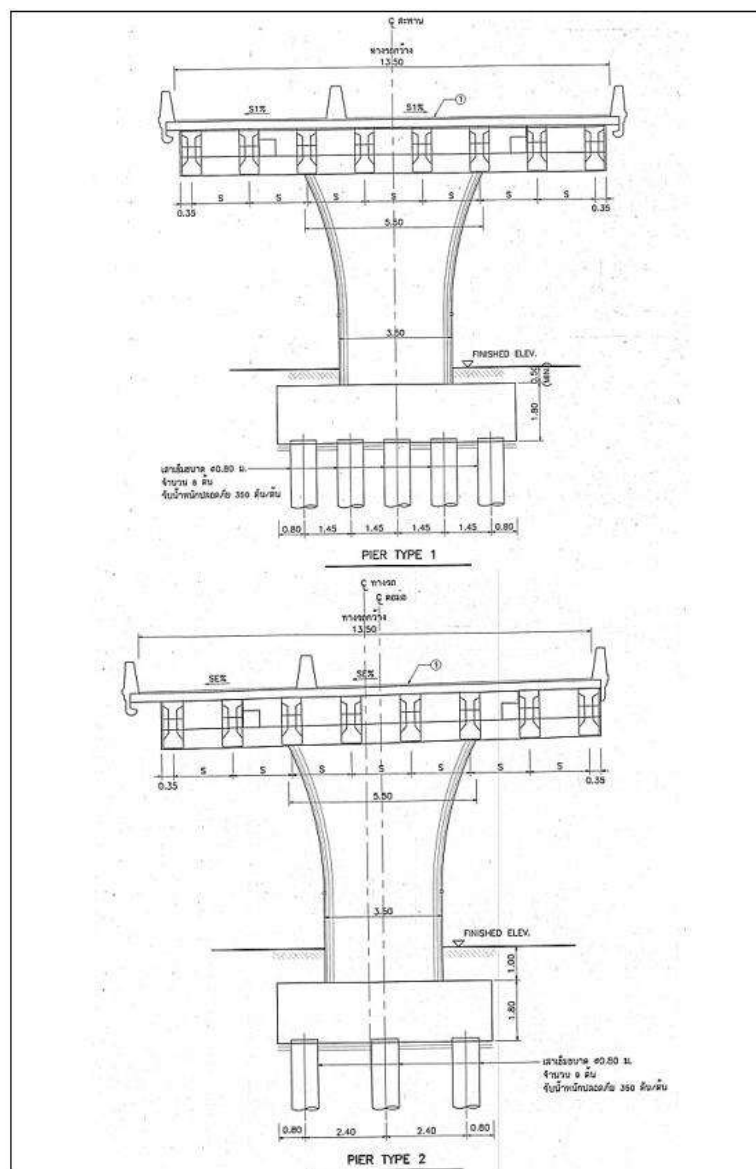
2.2) การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass)

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

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



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า

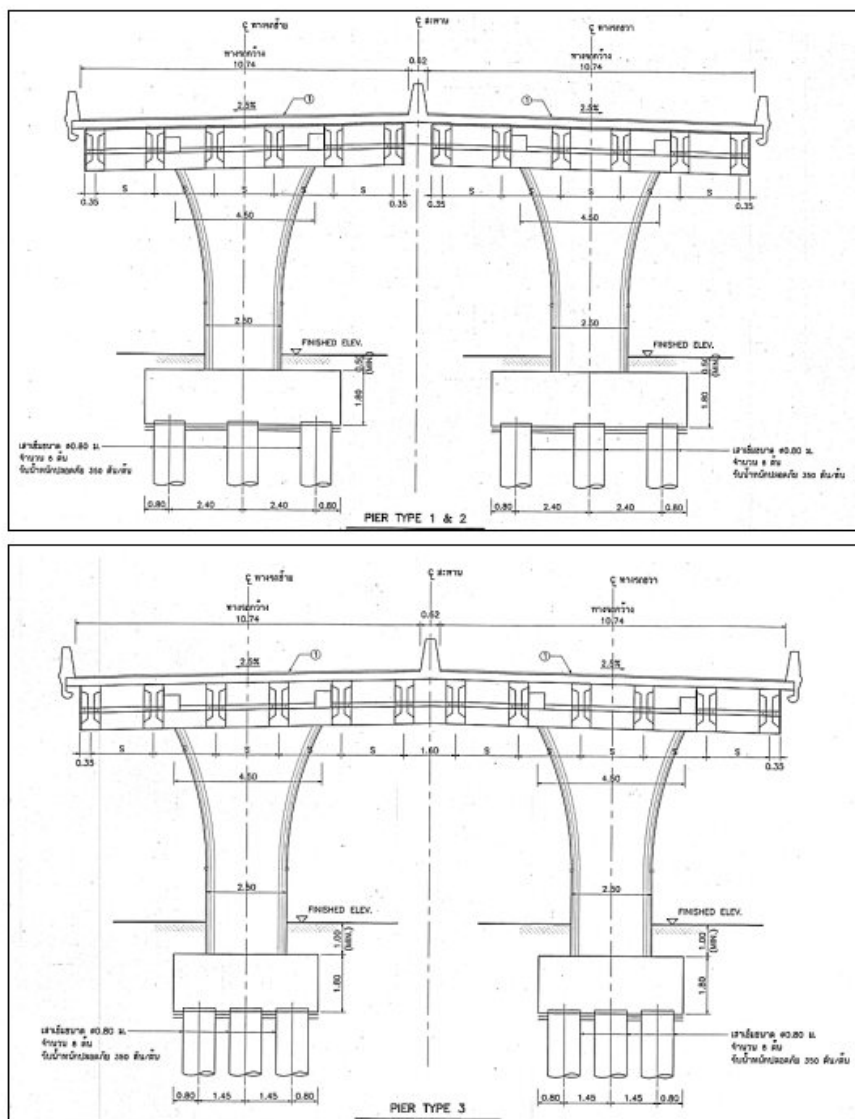


ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตลาดเก่า

รูปที่ 2.1-4 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกตลาดเก่า
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ก. รูปแบบสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่



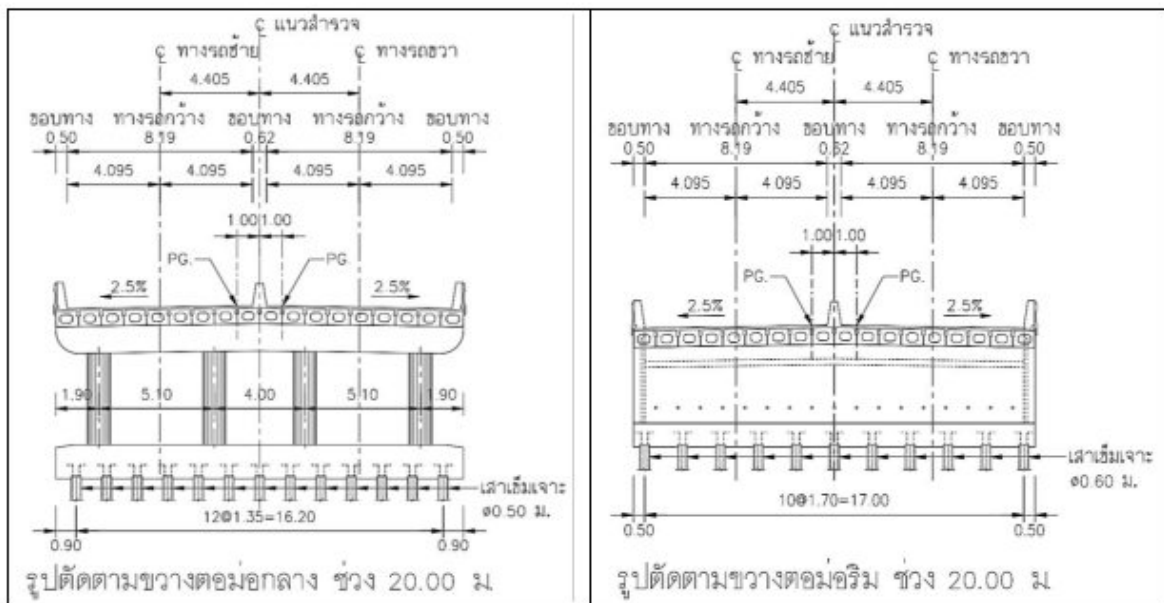
ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่

รูปที่ 2.1-5 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2.3) สะพานข้ามจุดกลับรถบริเวณหน้าเรือนจำ กม.977+000 : 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

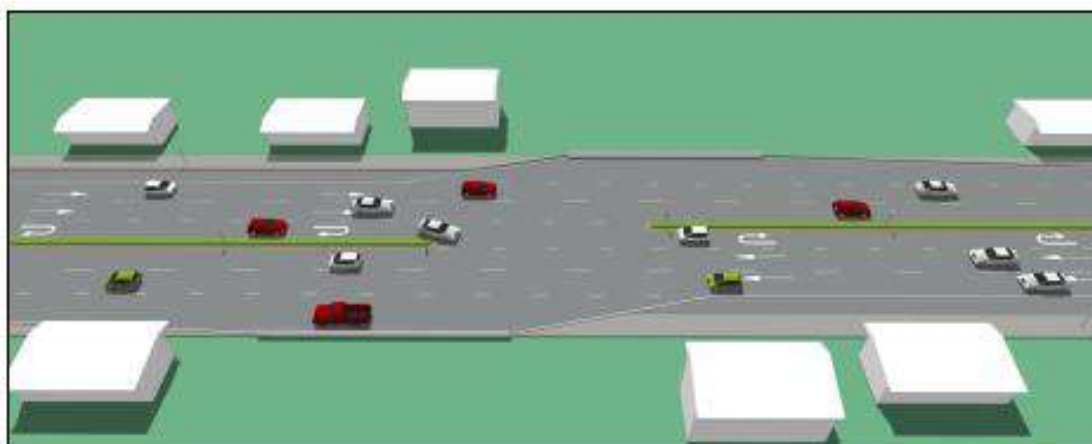


ข. รูปตัดโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ

รูปที่ 2.1-6 รูปแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) จุดกลับรถ

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



รูปที่ 2.1-7 การออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถระดับพื้น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รูปแบบการปรับปรุงจุดกลับรถตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะเป็นการปรับปรุงจุดกลับรถเดิม จำนวน 9 แห่ง โดยทำการยกเลิกจุดกลับรถเดิม จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดกลับรถ บริเวณ กม.983+035 และ กม.984+000 และทำการก่อสร้างจุดกลับรถใหม่ทดแทนจุดกลับรถเดิมที่ยกเลิกไป อีก จำนวน 3 แห่ง ในบริเวณ กม.982+850, กม.983+400 และ กม.984+300 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

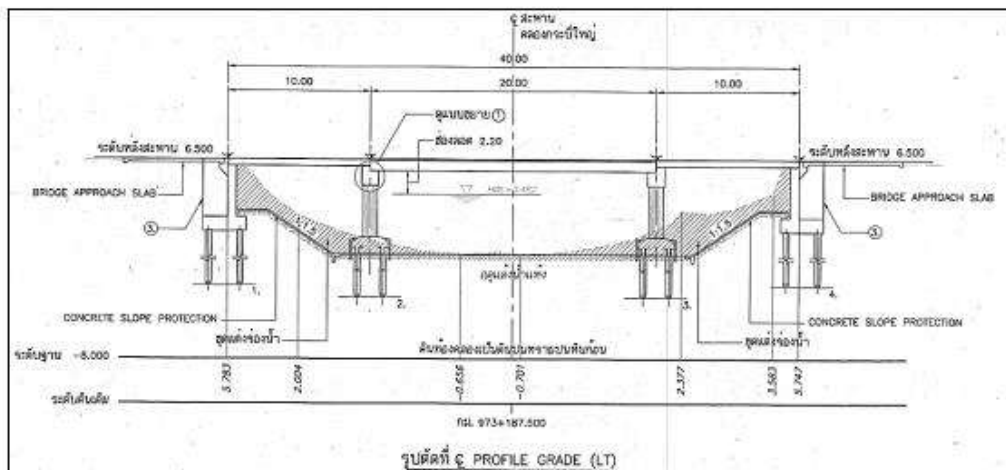
สะพานตัวกลาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 13.5 เมตร ทางเท้ากว้างด้านละ 1.5 เมตร

สะพานด้านขวาทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 8.0 เมตร ทางเท้าด้านขวา กว้าง 1.5 เมตร

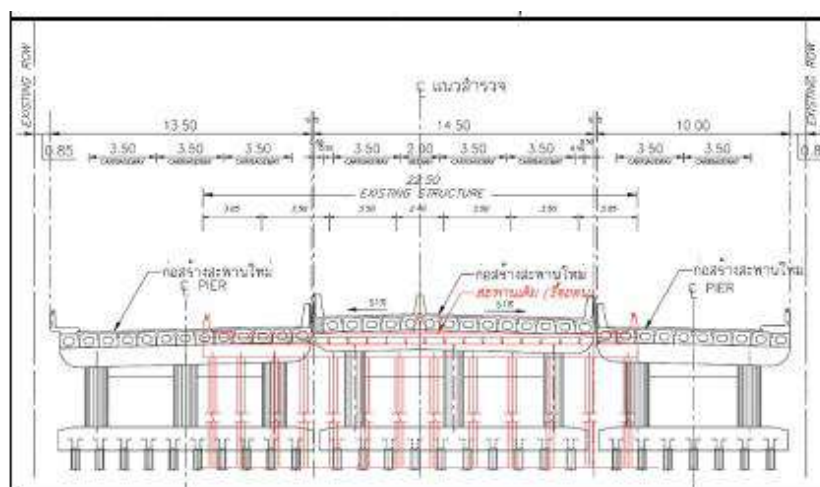
4.1.2) สะพานข้ามคลองเนียง (กม.976+512.960) : ดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิม และก่อสร้างสะพานใหม่ รูปแบบ Prestressed Concrete มีความยาวรวม 17 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 1.5 เมตร (รูปที่ 2.1-9)

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)

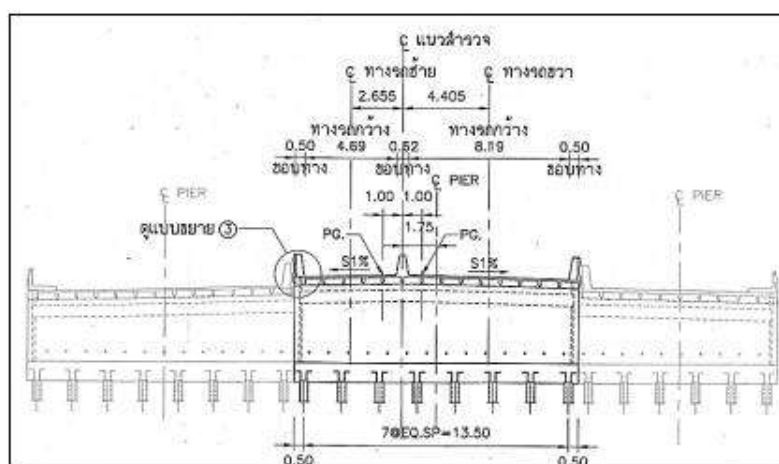
ตารางที่ 2.1-3 รูปแบบการก่อสร้าง/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
ลำน้ำ	รูปแบบสะพาน	ขนาด	พื้นสะพาน กว้าง (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)		รูปแบบการปรับปรุง
				ซ้าย	ขวา	
1. คลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187.438)	R.C. SLAB	(1×6.00) + (1×8.00) + (1×10.00) + (1×8.00) + (1×6.00) = 38.00 เมตร	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)



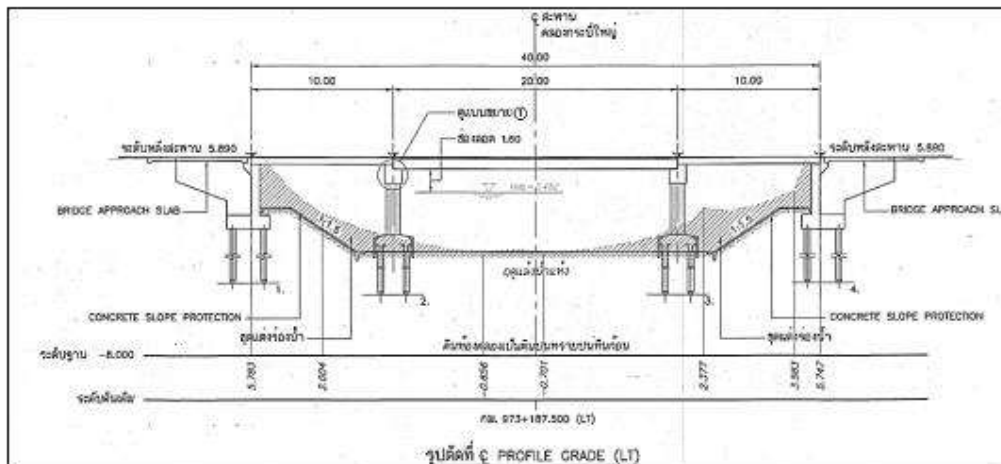
รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



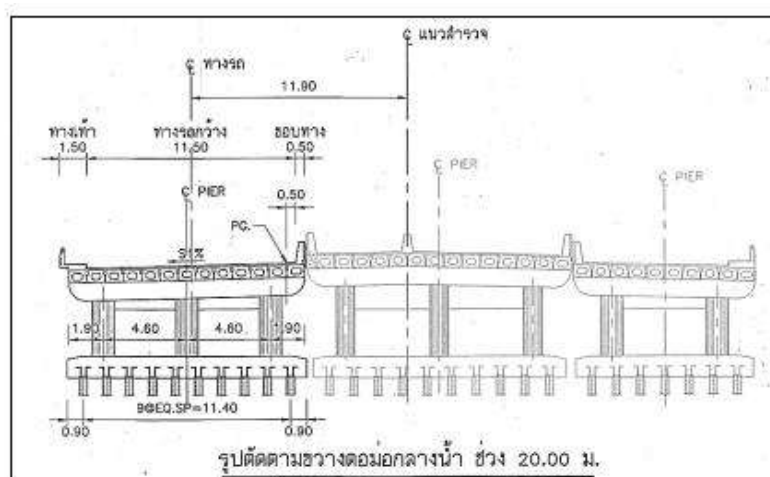
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ก) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานตัวกลาง)

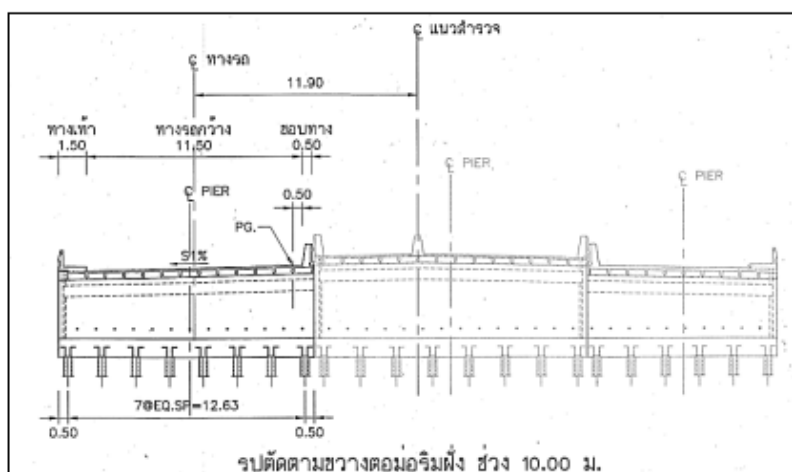
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)



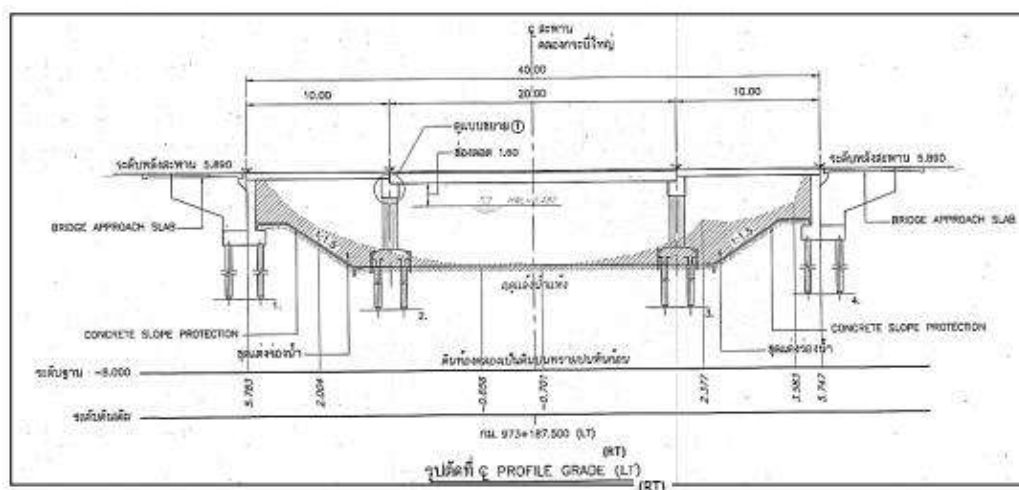
รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



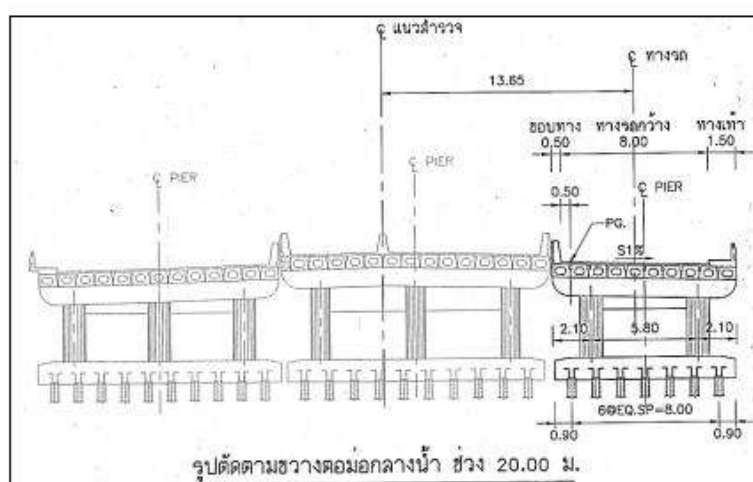
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ข) สะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (สะพานด้านซ้ายทาง)

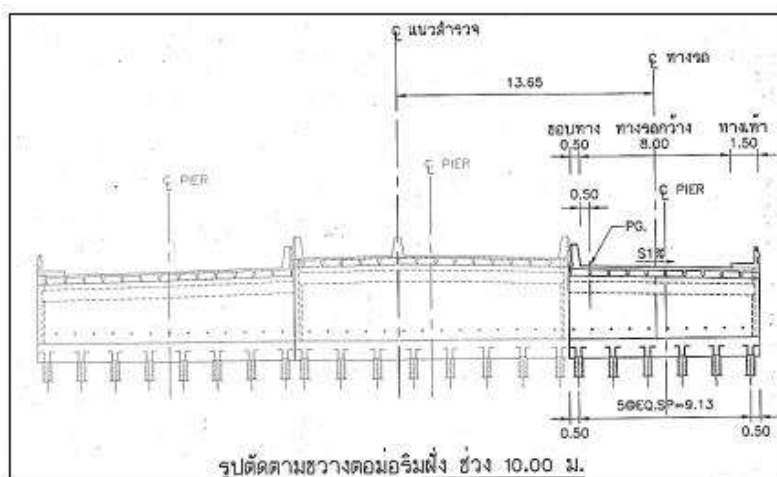
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระปี่ใหญ่ (สะพานด้านขวาทาง)



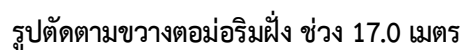
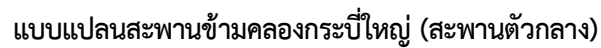
รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



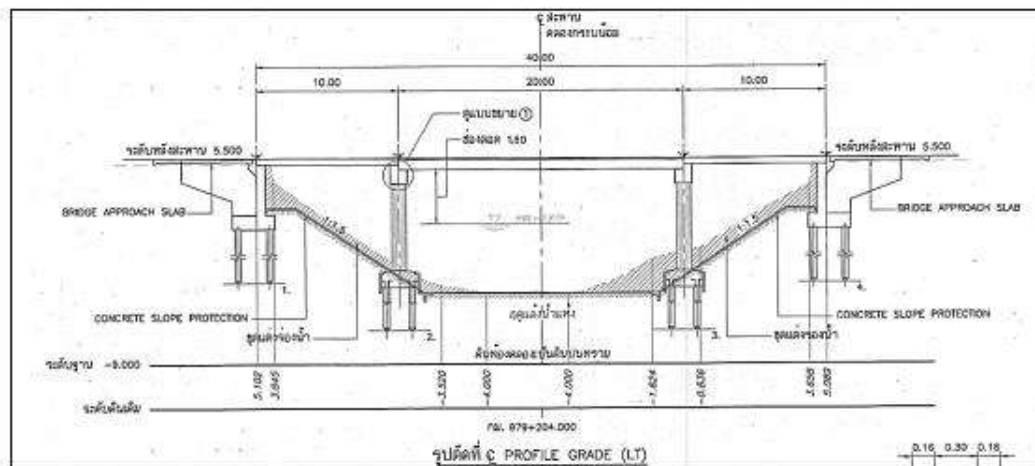
รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

(ค) สะพานข้ามคลองกระปี่ใหญ่ (สะพานด้านขวาทาง)

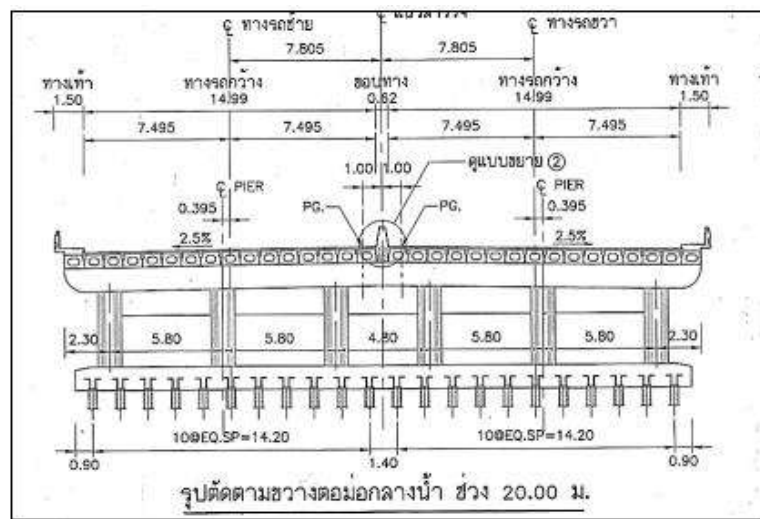
รูปที่ 2.1-8 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระปี่ใหญ่
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)



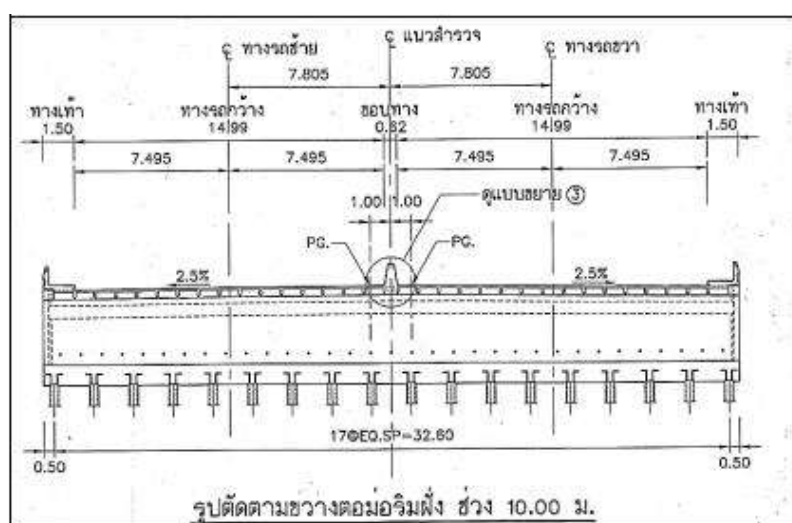
รูปที่ 2.1-9 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเนียง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แบบแปลนสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย



รูปตัดตามขวางตอม่อกลางน้ำ ช่วง 20.0 เมตร



รูปตัดตามขวางตอม่อริมฝั่ง ช่วง 10.0 เมตร

รูปที่ 2.1-10 รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2) ท่อระบายน้ำ

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

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

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

ตารางที่ 2.1-4 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รายละเอียดการปรับปรุง
1	กม.970+061.00	ใช้ท่อระบายน้ำเดิม 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

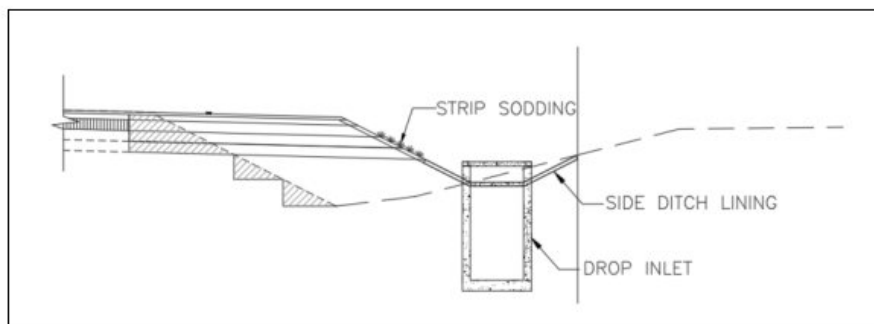
ตารางที่ 2.1-4 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)		
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รายละเอียดการปรับปรุง
17	กม.982+825.385	รื้อท่อระบายน้ำเดิม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 31 เมตร จำนวน 1 ท่อ และก่อสร้างท่อระบายน้ำขนาด 2.1 x 1.8 เมตร ความยาว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

4.3) ระบบระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำ

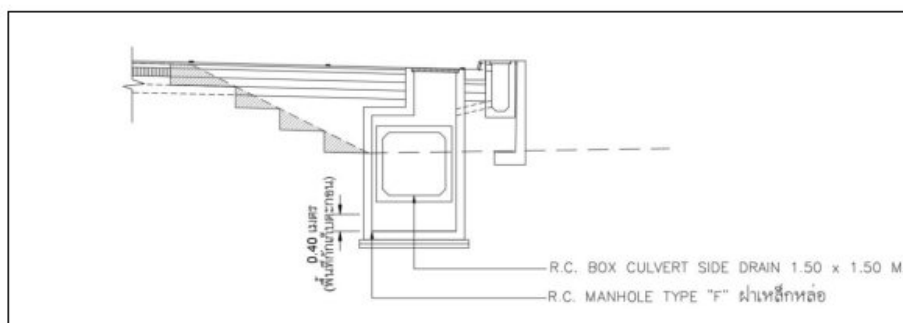
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ชุ่มน้ำ ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.970+108 ถึง กม.970+290 ระยะทางประมาณ 0.182 กิโลเมตร และระหว่าง กม.980+280 ถึง กม.984+544 ระยะทางประมาณ 4.264 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางช่วงที่มีขนาด 6 ช่องจราจร จะมีระบบระบายน้ำในแนวยาว เป็นรางระบายน้ำรูปแบบ earth ditch ร่วมกับรางคอนกรีตเสริมเหล็ก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

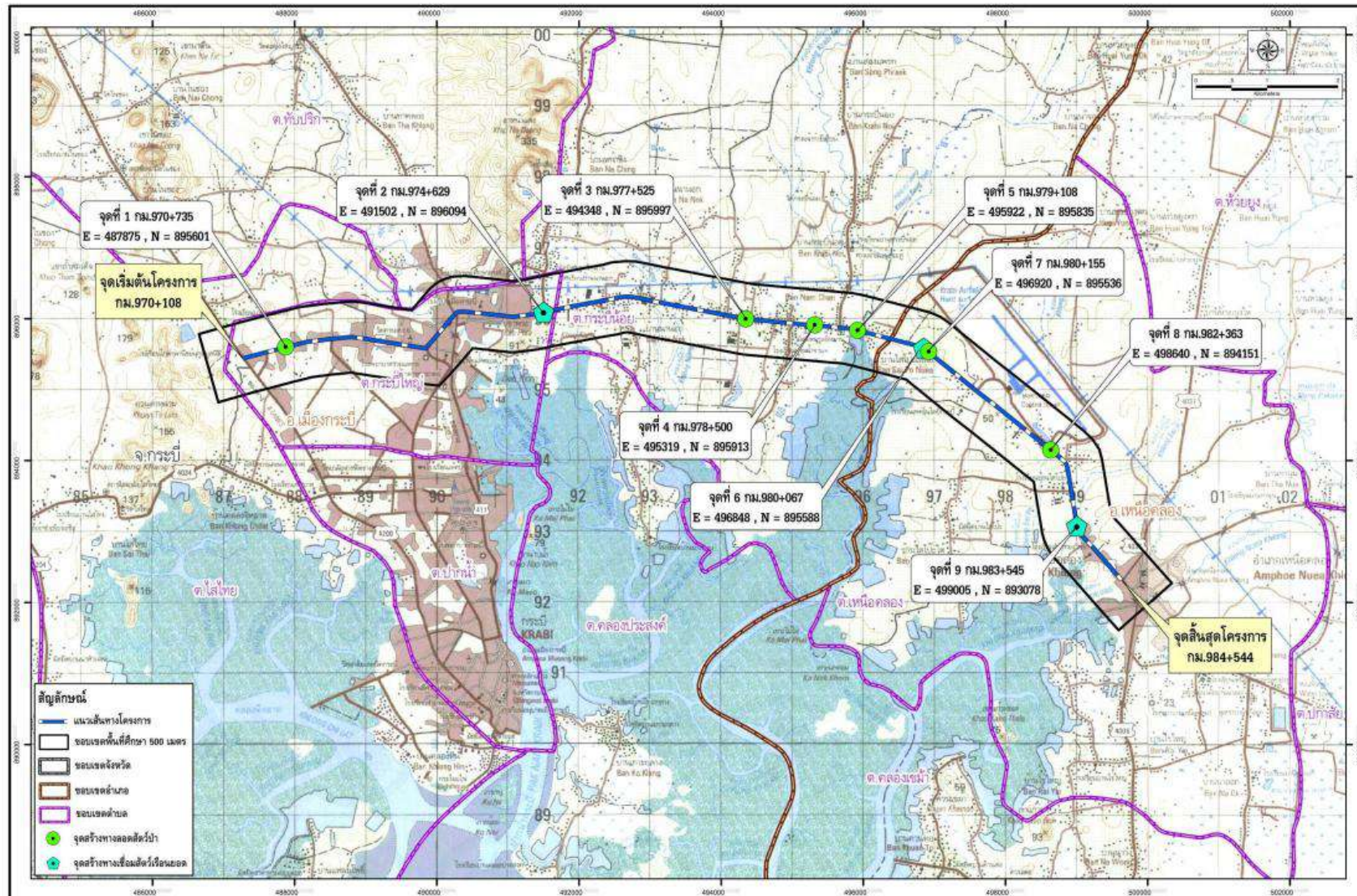
ตำแหน่งแหล่งวัสดุก่อสร้าง ที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 2.1-5 และรูปที่ 2.1-14)

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

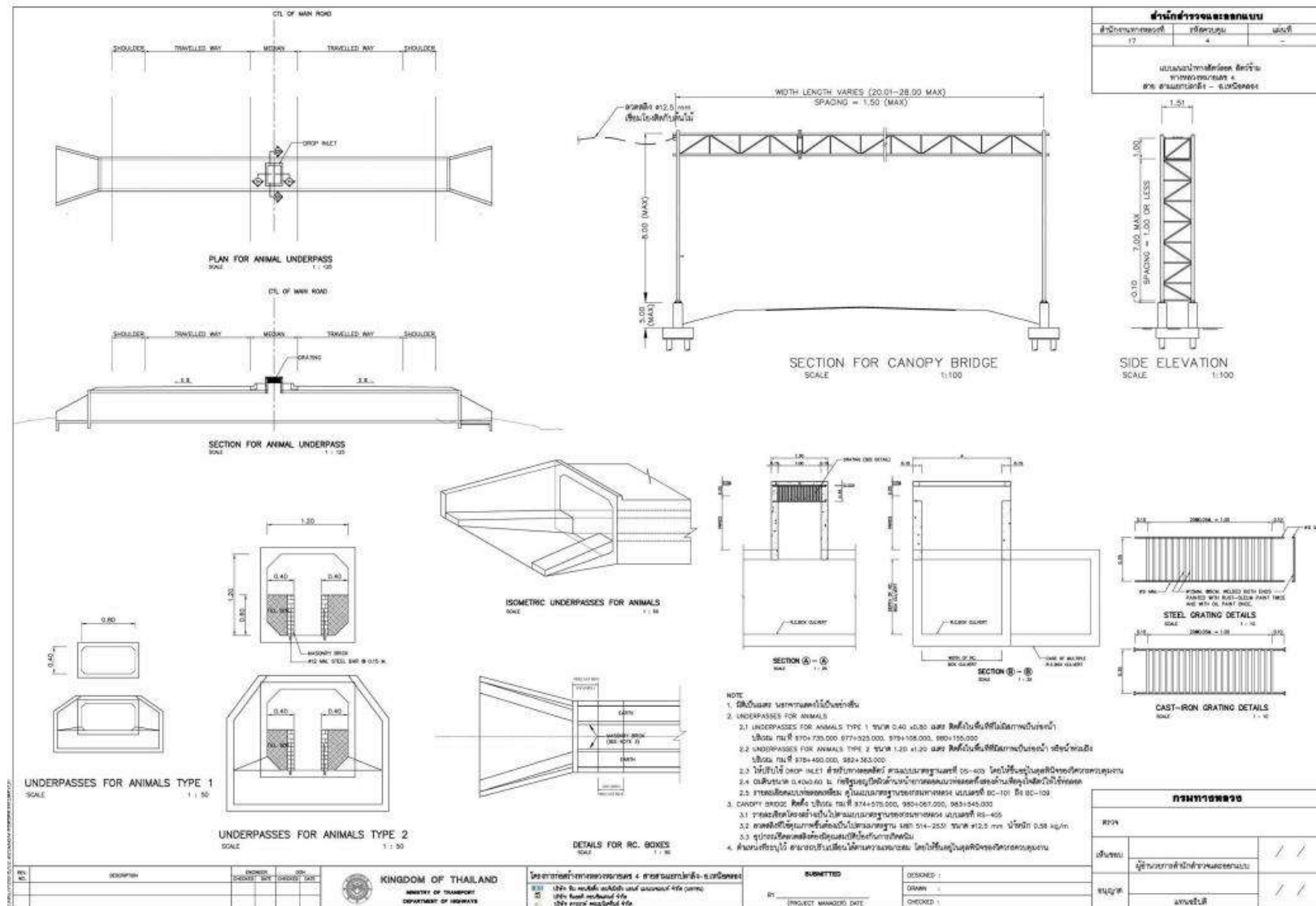
6.2) วัสดุหินคลุก หินผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และหินผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

6.3) วัสดุทรายผสมคอนกรีต : อยู่ในพื้นที่ตำบลนาวง อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลวงหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ

6.4) วัสดุท่อ คสล. และท่อเหลี่ยม คสล. : มี 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ และตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง 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) สะพานข้ามสัตว์รถยนต์ (Canopy Bridge) ที่เสนอไว้รายงาน EIA

ตารางที่ 2.1-5 แหล่งวัสดุก่อสร้างที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	วัสดุก่อสร้าง	ชื่อแหล่งวัสดุ	ที่ตั้ง
L	วัสดุดินถมคันทาง วัสดุตัดเลือก 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

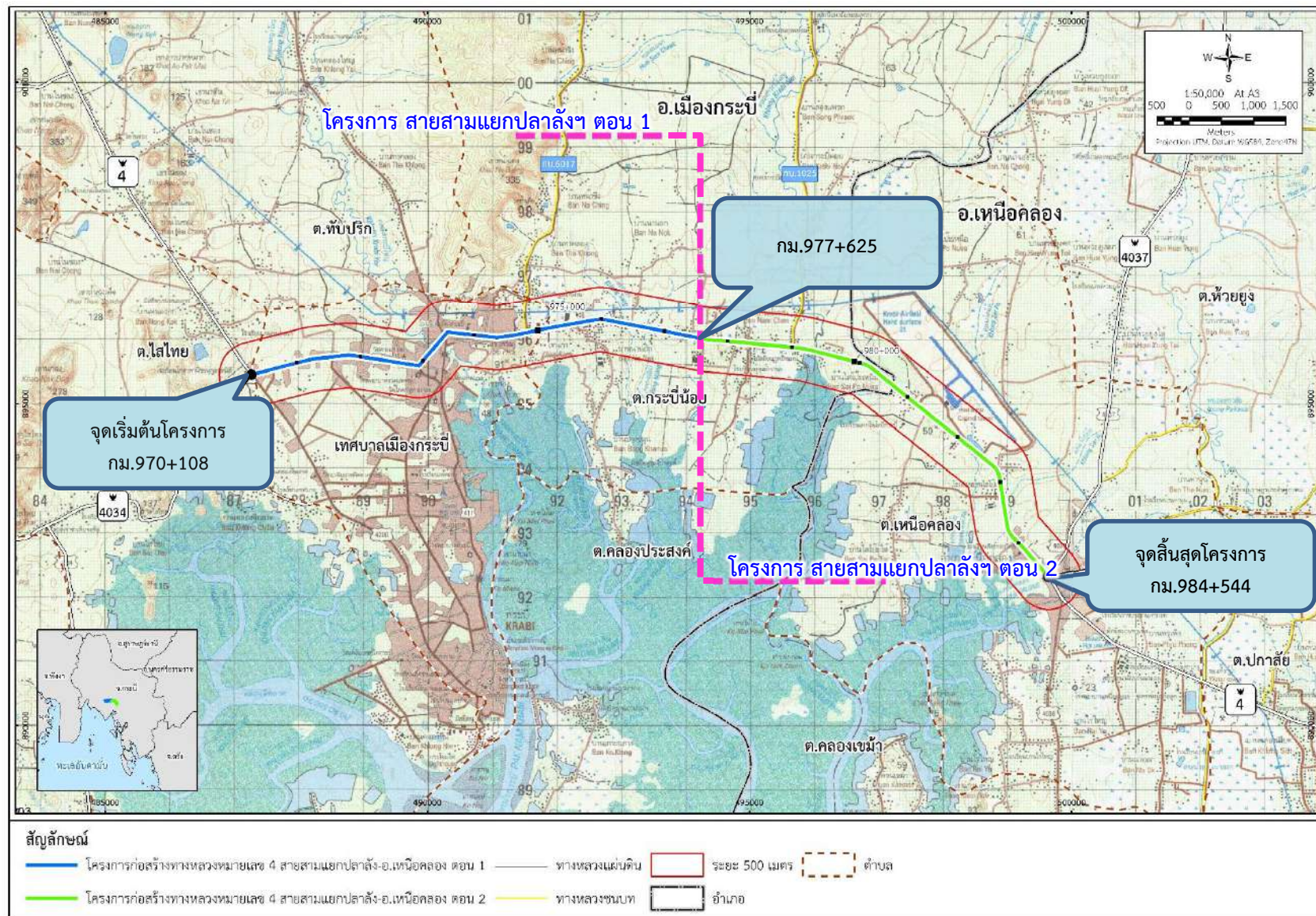
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

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



รูปที่ 2.1-15 การแบ่งช่วงการพัฒนาโครงการปัจจุบัน

2) รูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ

รูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง มีรายละเอียดรูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

2.1) รูปตัดทางหลวงโดยทั่วไป

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

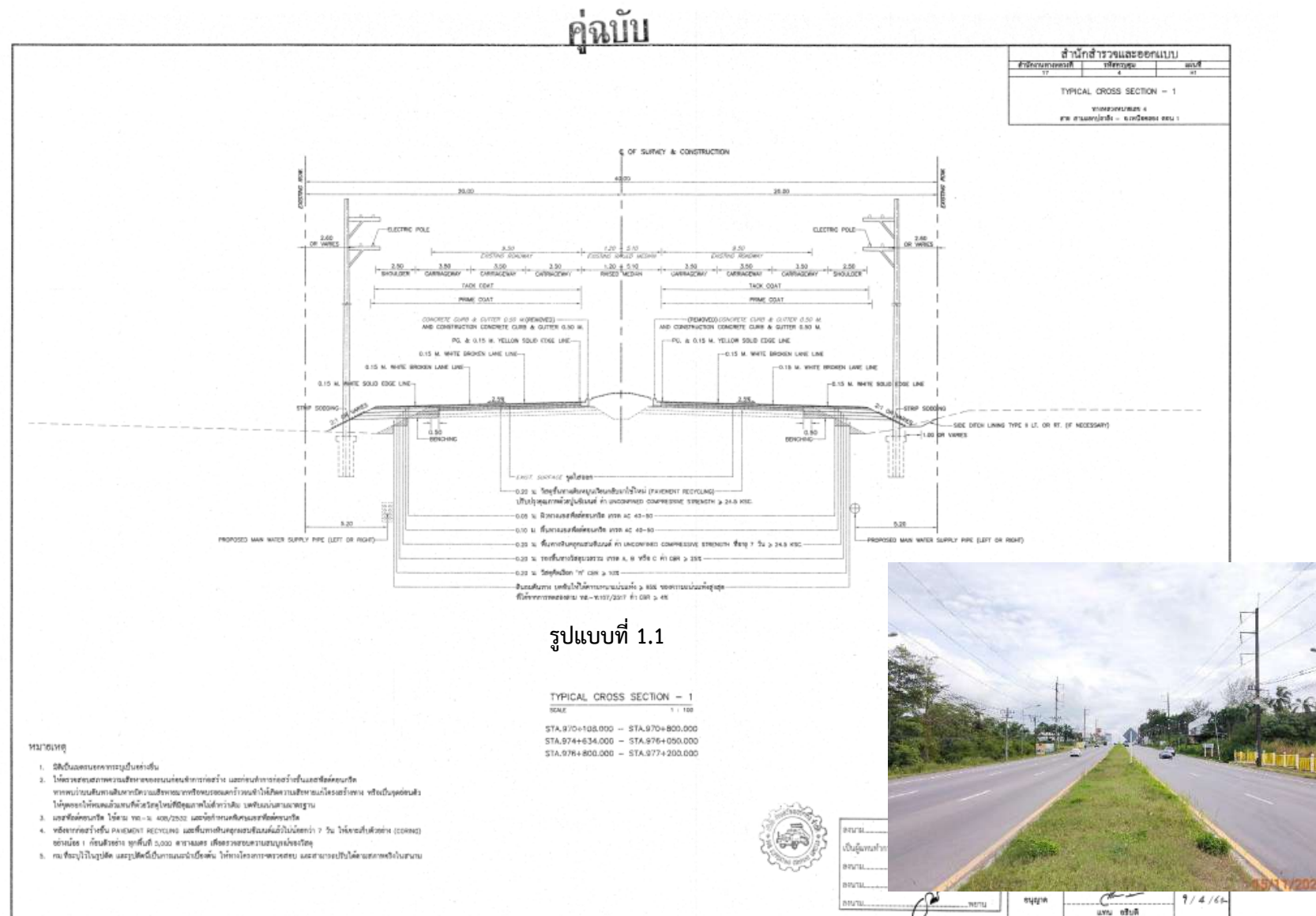
(1) รูปแบบที่ 1.1 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง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

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

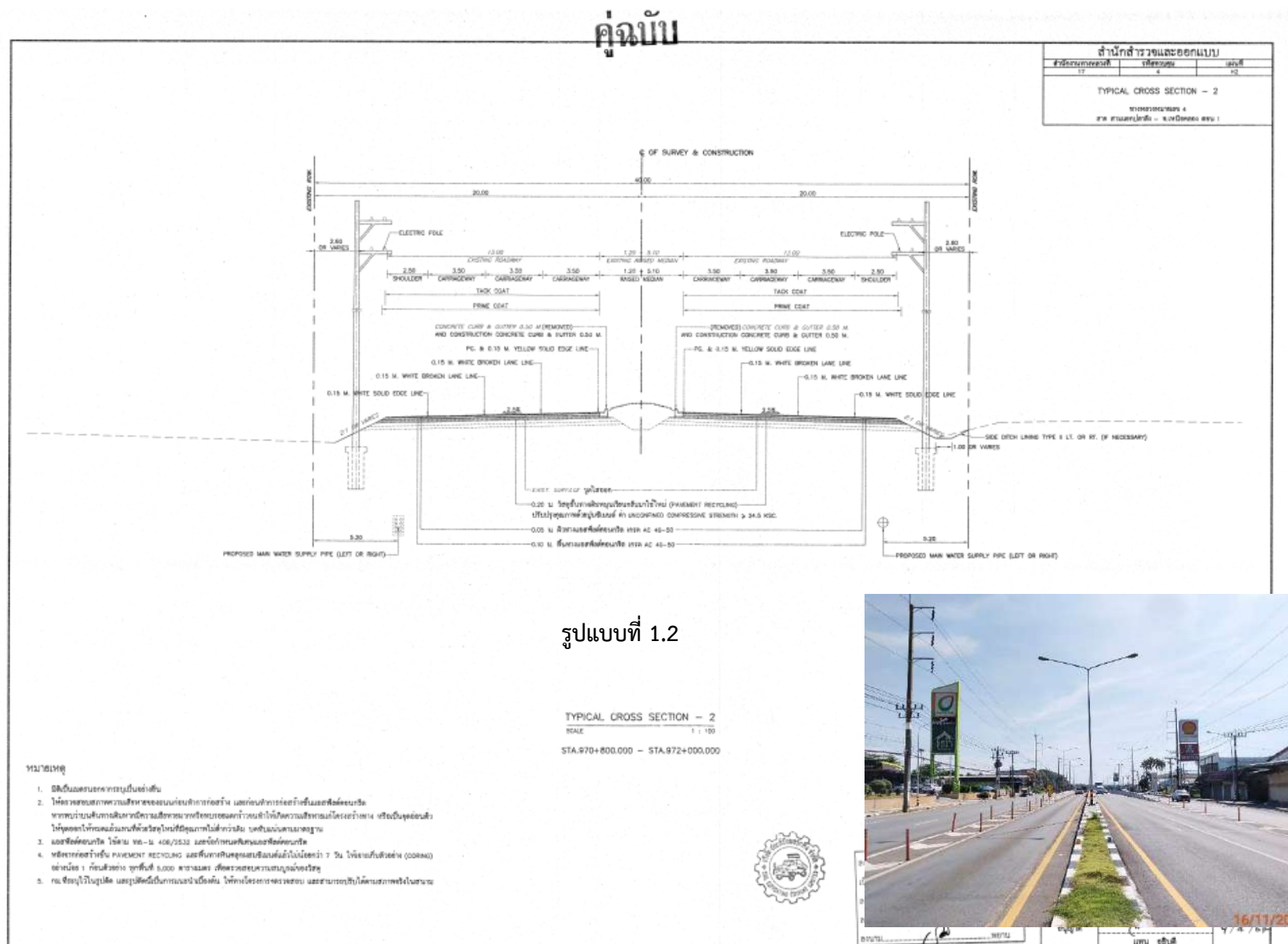
(2) รูปแบบที่ 1.2 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิมให้มีขนาด 6 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 3 ช่อง และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร และปูผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ทั้ง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

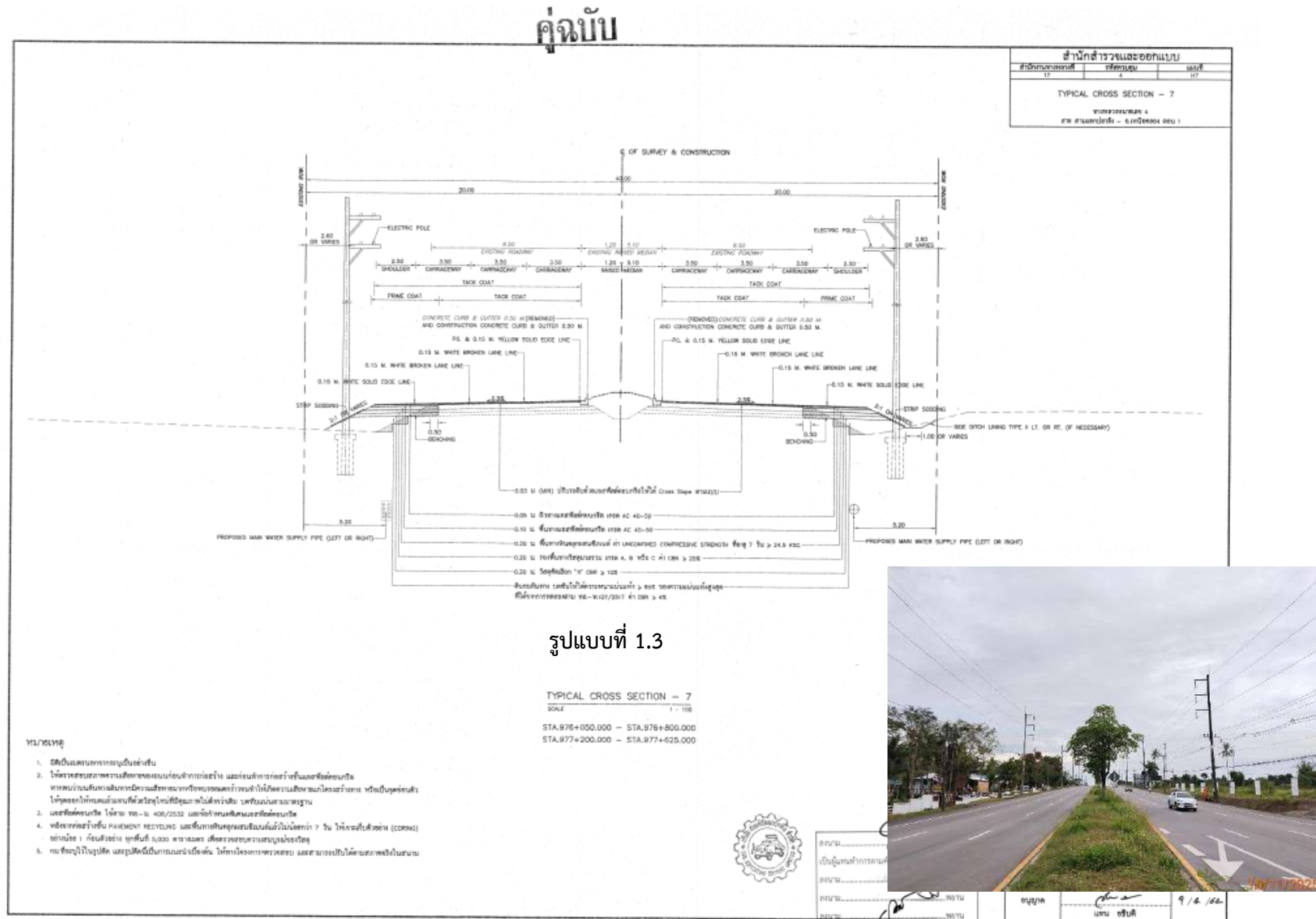
- กม.960+050 ถึง กม.976+800
- กม.977+200 ถึง กม.979+132
- กม.981+470 ถึง กม.983+800



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

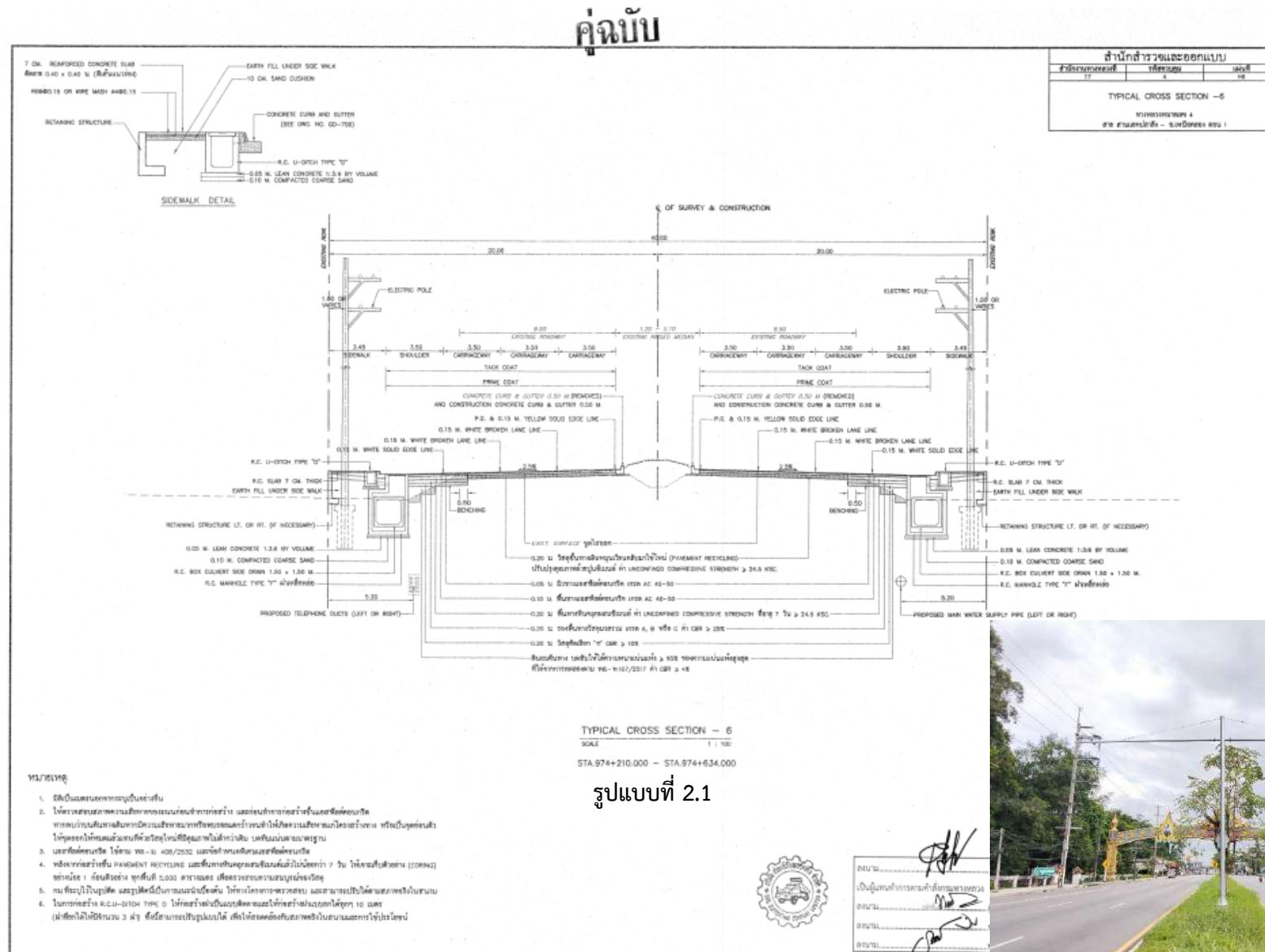
(2) รูปแบบที่ 2.2 : ดำเนินการขุดผิวทางเดิมออก และปรับปรุงคันทางเดิมให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง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

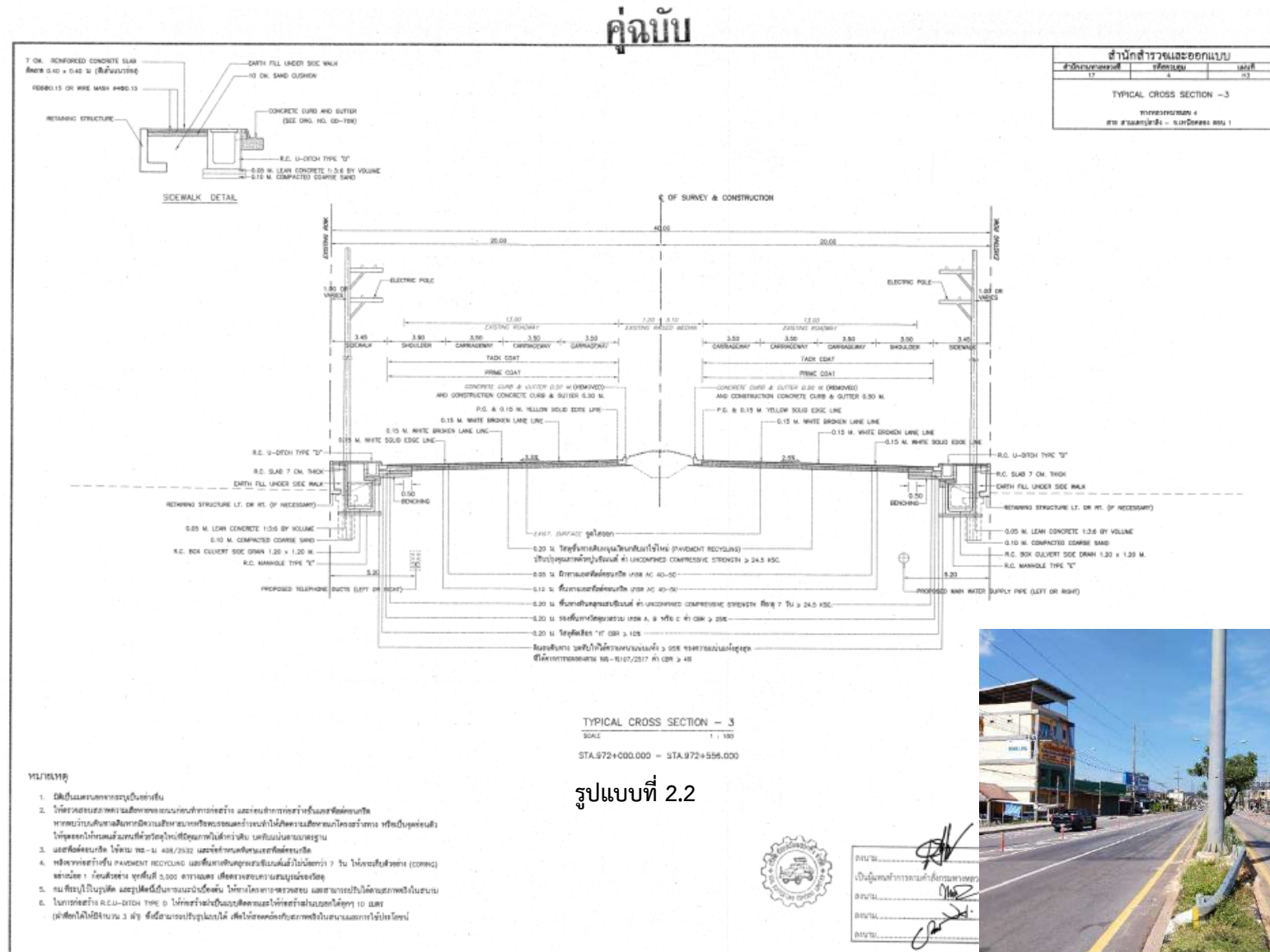
(4) รูปแบบที่ 2.4 : ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะคันทางด้านขวา ให้มีช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง ไหล่ทางกว้าง 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร พร้อมจัดให้มีระบบระบายน้ำตามยาว เป็นแบบ Box Culvert ขนาด 1.5 x 1.5 เมตร วางไว้ใต้ทางเท้า ส่วนคันทางด้านซ้าย จะดำเนินการปรับปรุงให้มีช่องจราจรกว้าง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

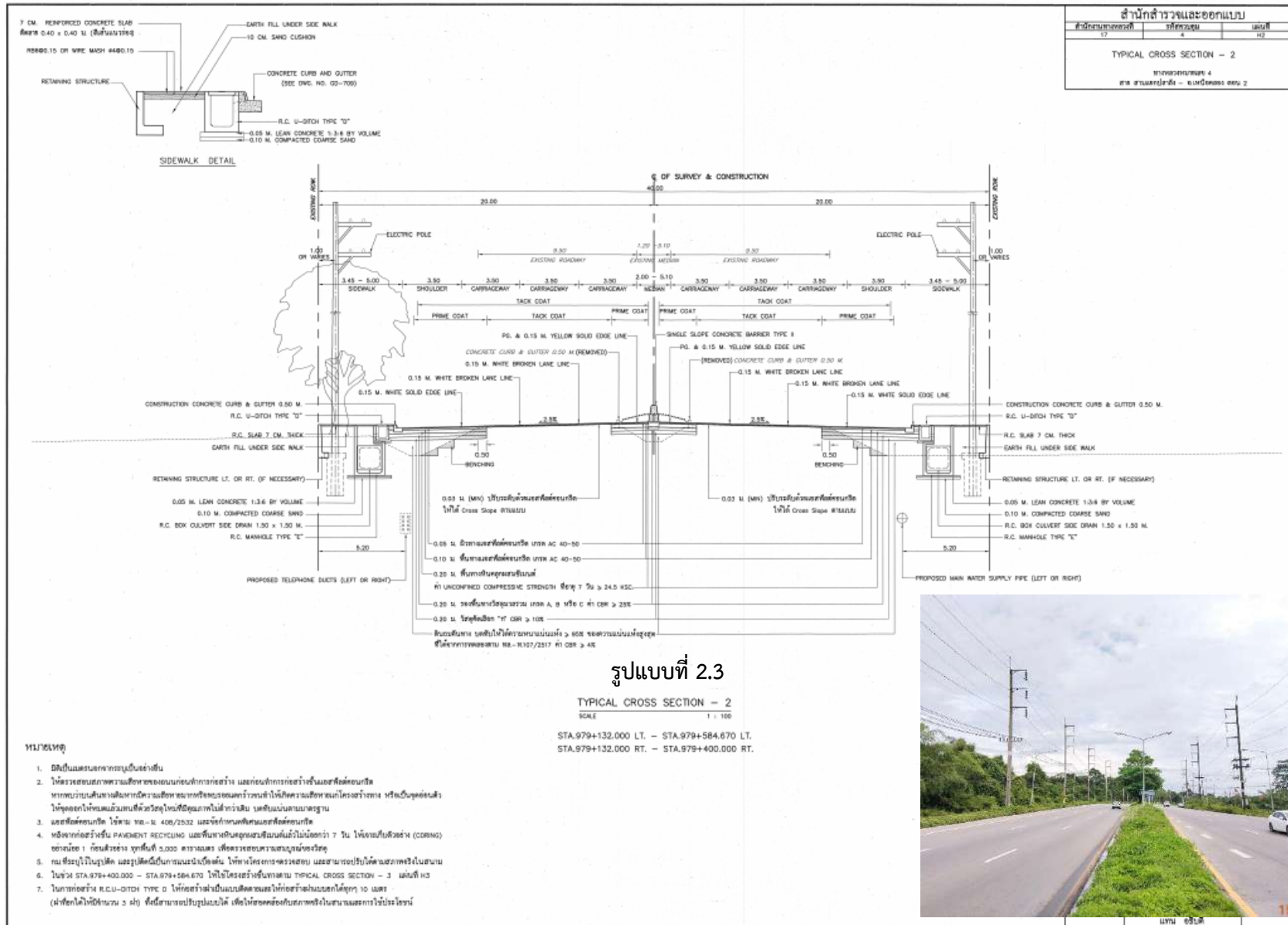
(5) รูปแบบที่ 2.5 : ดำเนินการก่อสร้างขยายคันทางให้มีขนาด 8 ช่องทางจราจร (ไป-กลับ) ภายในพื้นที่เขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ข้างละ 4 ช่อง ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.45 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 6.7 เมตร ผิวทางจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก 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

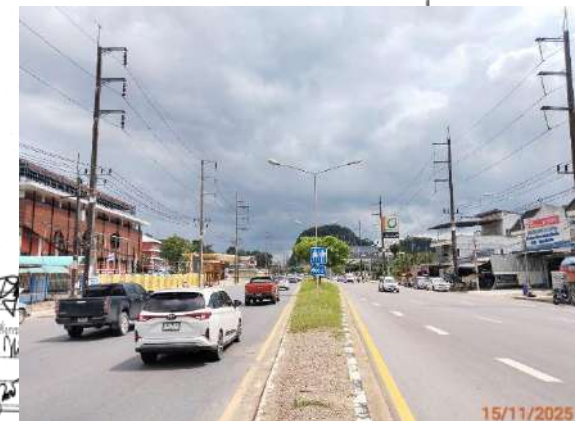
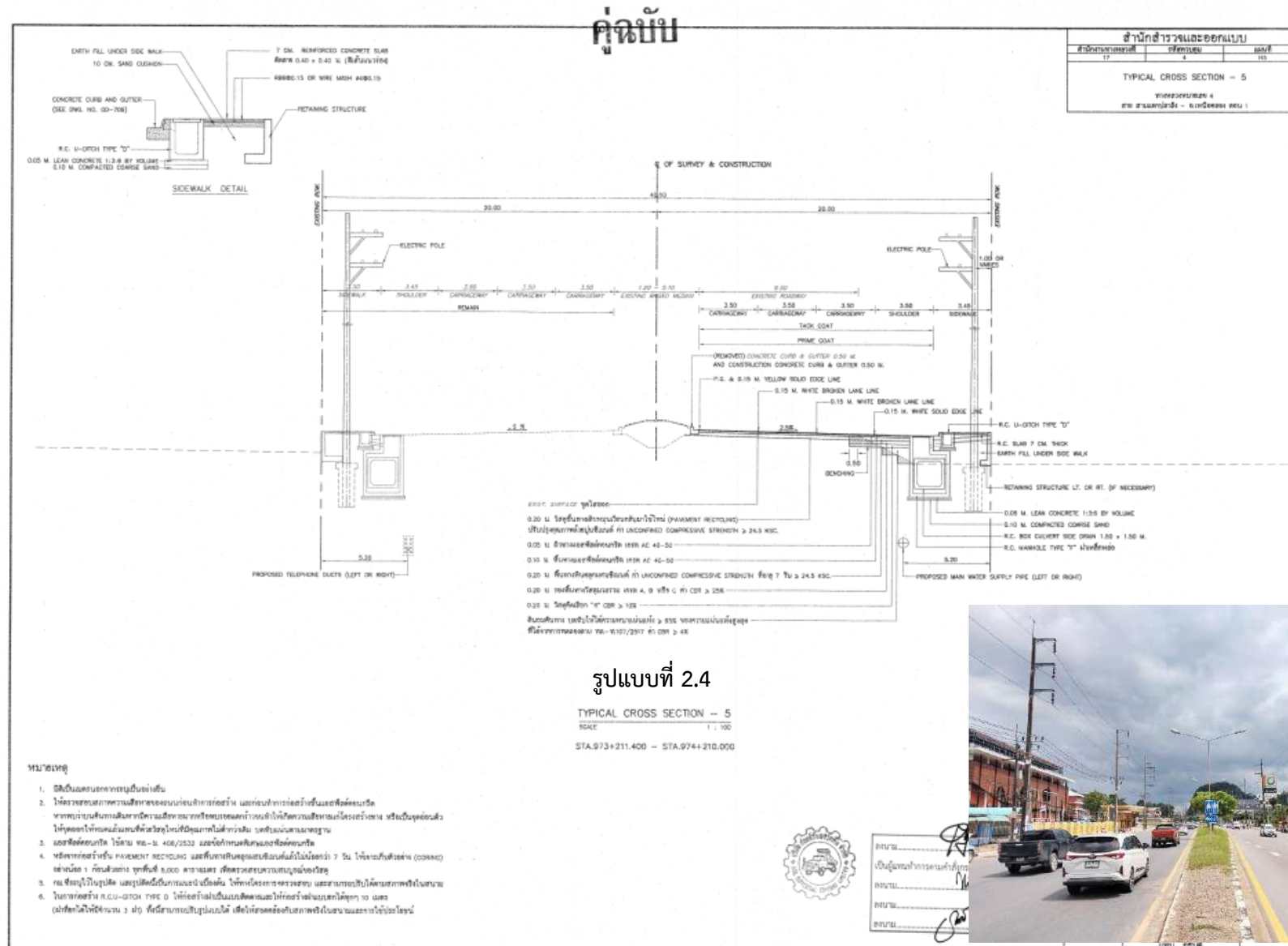


รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน

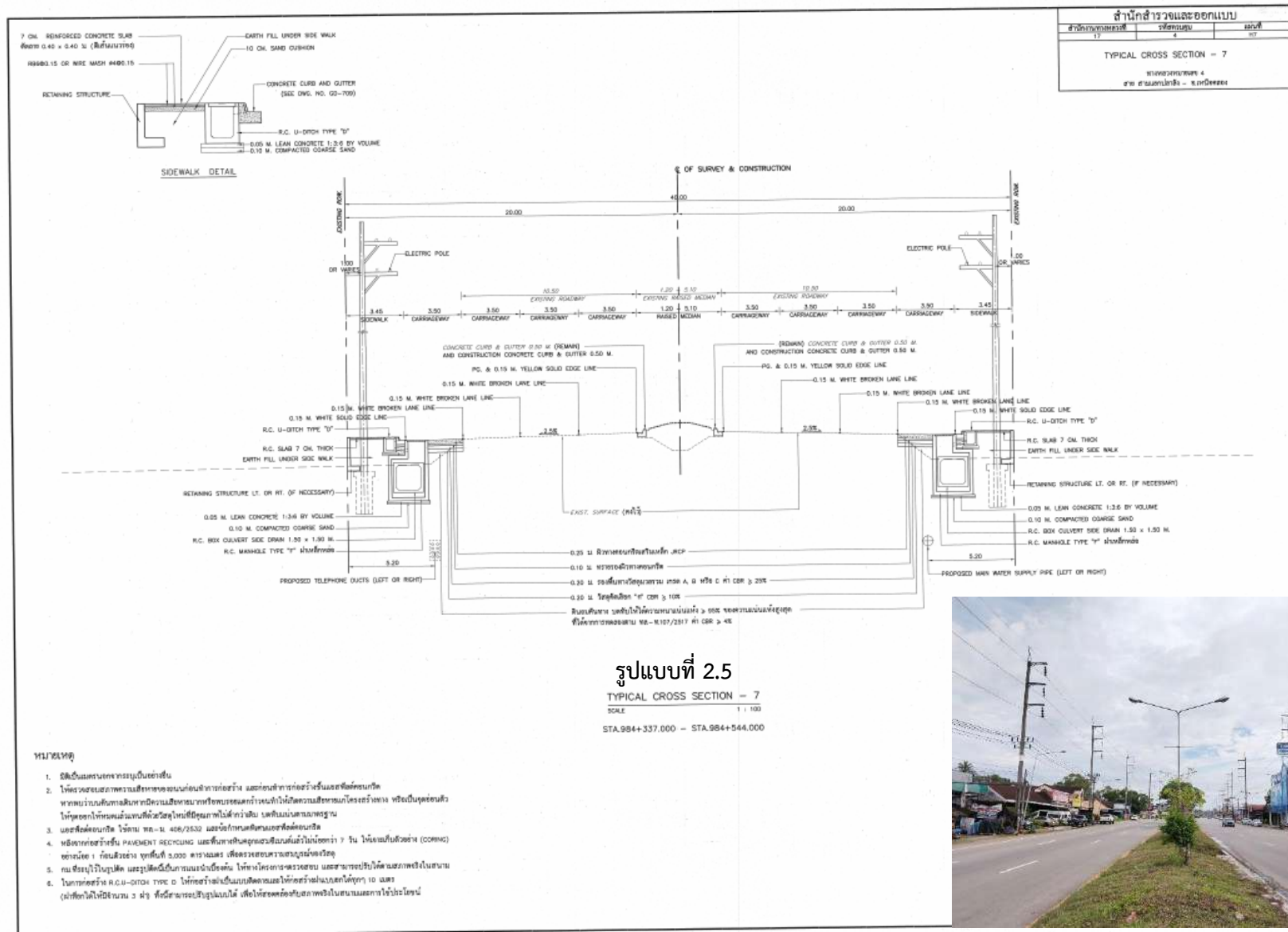




รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)



รูปที่ 2.1-17 รูปแบบการก่อสร้างทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร ในปัจจุบัน (ต่อ)



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

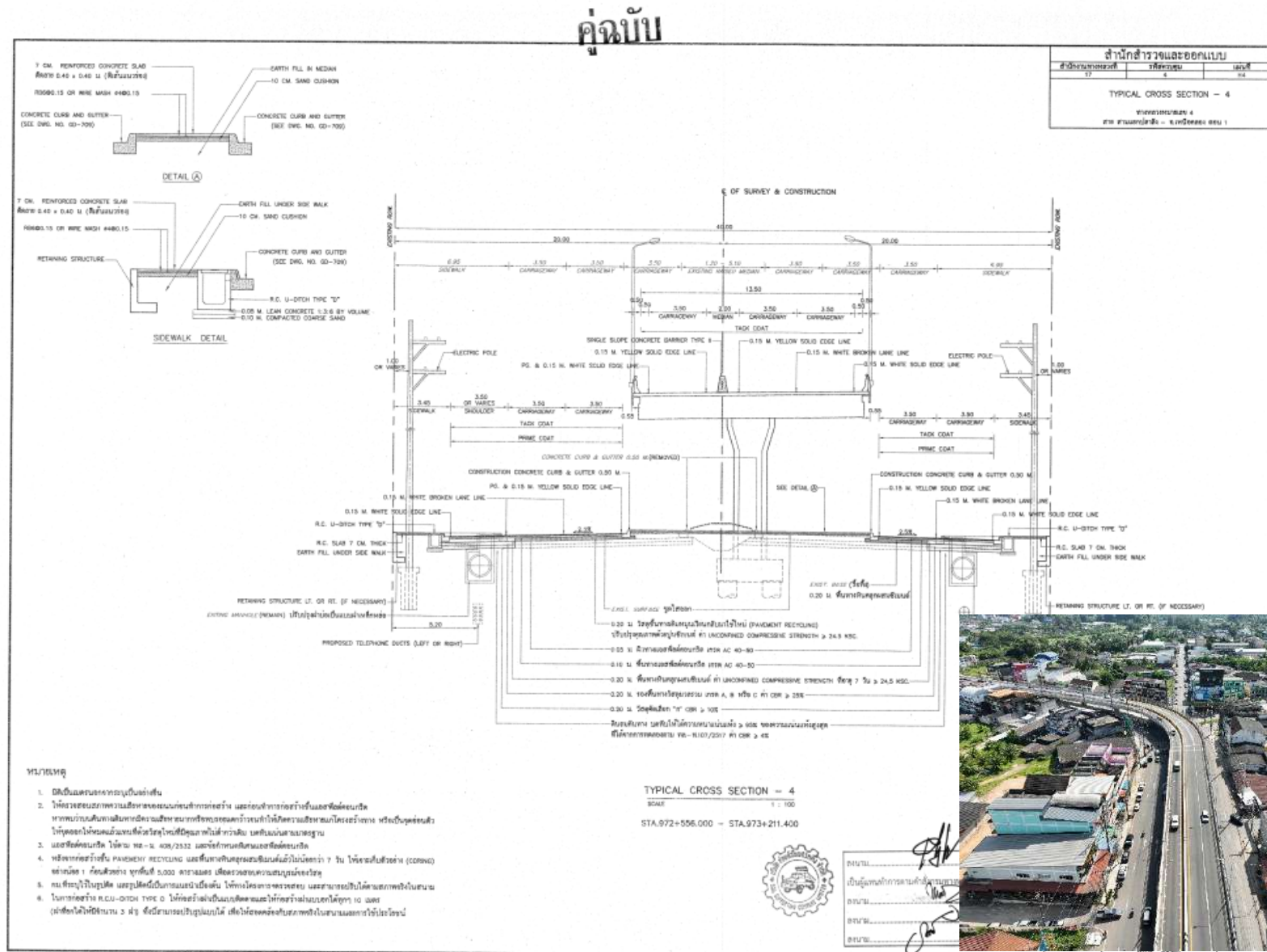
2.2.5) แยกกระบี่น้อย กม.978+853 : การเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และปรับปรุงรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

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

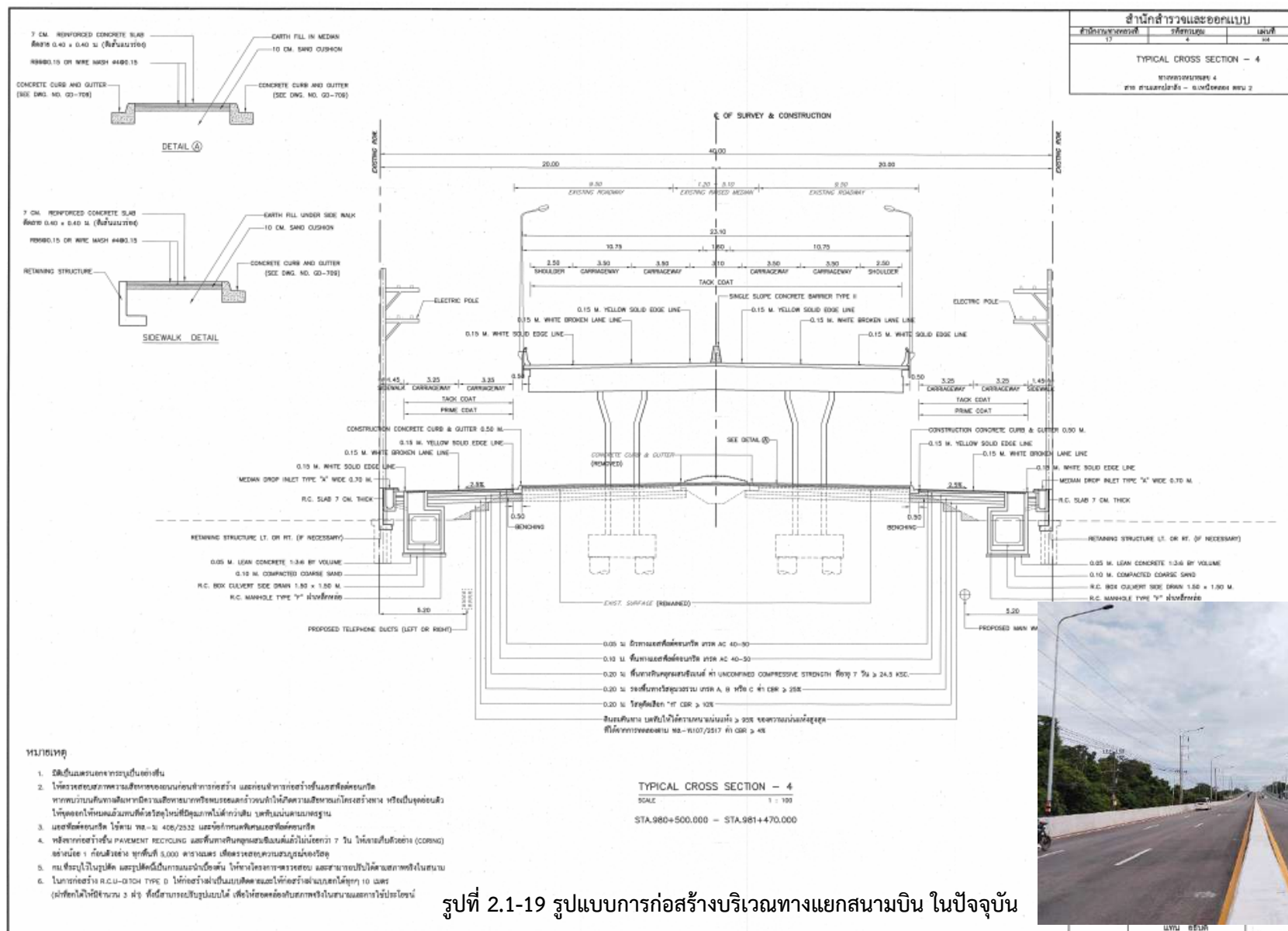
2.3) การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก (Overpass)

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 2.1-18 รูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกตลาดเก่า ในปัจจุบัน



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

2.4) จุดกลับรถ

จุดกลับรถตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจำนวน 14 แห่ง ประกอบด้วยจุดกลับรถที่ปรับปรุงตามรูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำนวน 9 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.970+280, กม.975+675, กม.976+825, กม.977+845, กม.979+725, กม.982+220, กม.982+850, กม.983+035 และ กม.983+400

ส่วนจุดกลับรถที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำนวน 5 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

จุดกลับรถที่ยกเลิก : จำนวน 2 แห่ง ดังนี้

1) กม.972+485 (บริเวณวัดควนสวาย) : บริเวณดังกล่าวอยู่ในระยะเชิงลาดของสะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า ซึ่งต้องมีการก่อสร้างกำแพงกันดินในบริเวณดังกล่าว จึงได้ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณ กม.972+485 โดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณใต้สะพานข้ามทางแยกตลาดเก่า กม.972+732

2) กม.984+300 (หลังโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้จุดกลับรถบริเวณ กม.984+000 (300 เมตร) และแยกตลาดเก่า กม.984+544 (244 เมตร) ซึ่งจะทำให้เกิดการชะลอตัวของรถในเส้นทาง จึงได้ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณ กม.984+300 โดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณ กม.984+000 และทางแยกตลาดเหนือคลอง กม.985+220

จุดกลับรถที่ปิดชั่วคราว : จำนวน 2 แห่ง ดังนี้

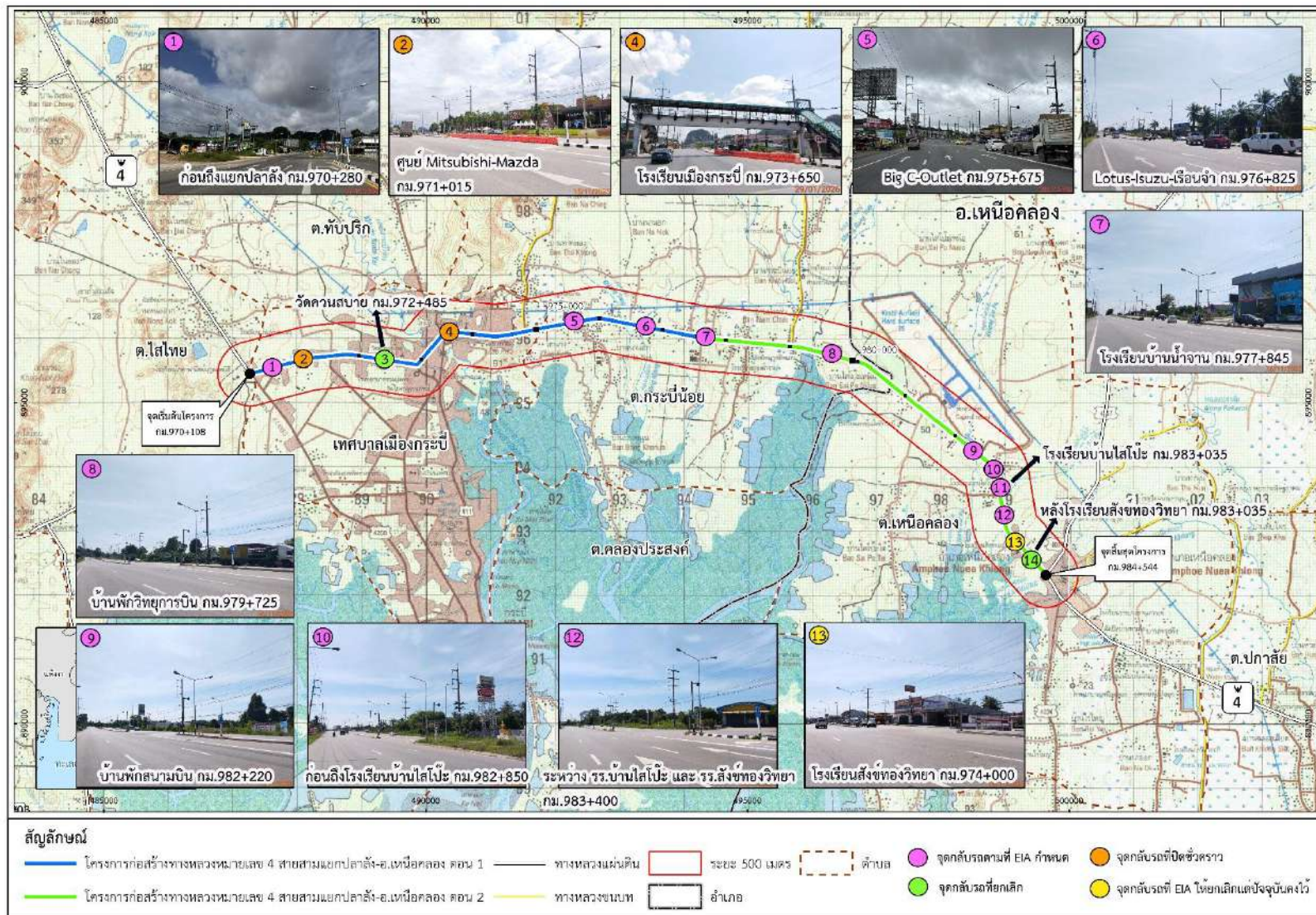
1) กม.971+015 (ศูนย์ Mitsubishi-Mazda) : บริเวณดังกล่าวมีห้างสรรพสินค้า “เซ็นทรัลกระบี่” เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ทำให้มีผู้มาใช้เส้นทางบริเวณดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุแฉวงทางหลวงกระบี่ จึงได้ปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.971+015 ชั่วคราวโดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณแยกควนสะอาด กม.971+407

2) กม.973+650 (บริเวณโรงเรียนเมืองกระบี่) : บริเวณดังกล่าวอยู่ตรงทางเข้า-ออก โรงเรียนเมืองกระบี่ รวมทั้งมีลักษณะเป็นทางโค้งและรองรับยานพาหนะที่ลงจากสะพานข้ามแยกตลาดเก่า ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุแฉวงทางหลวงกระบี่ จึงได้ปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.973+650 ชั่วคราว โดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกลับรถได้ที่บริเวณแยก หน้า ม.พละ กม.974+050

จุดกัลป์รถที่ EIA ให้ยกเลิกแต่ปัจจุบันคงไว้ : จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ กม.984+000 (หน้าโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้มีข้อสรุปให้คงจุดกัลป์รถในบริเวณดังกล่าวไว้ โดยจะมีการก่อสร้างปรับเปลี่ยนรูปแบบให้เป็นแบบเปิด-ปิดได้ และจะเปิดใช้งานเฉพาะใน เวลา 07.30-08.15 น., เวลา 15.30 น. และ เวลา 17.00-17.15 น. โดยมีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกภัยตลอดเวลา ซึ่งปัจจุบันยังสามารถกัลป์รถบริเวณนี้ได้ตลอดเวลา และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบดังกล่าว (รายละเอียดแสดงดัง **ภาคผนวก ค-2**) รวมทั้งโดยผู้ใช้เส้นทางสามารถกัลป์รถได้ที่บริเวณ กม.983+400 และทางแยกตลาดเหนือคลอง กม.985+220

สำหรับรายละเอียดการปรับปรุงจุดกัลป์รถ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดัง **ตารางที่ 2.1-6** และตำแหน่งจุดกัลป์รถแสดงดัง **รูปที่ 2.1-20**

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



รูปที่ 2.1-20 ตำแหน่งจุดกลับรถของแนวเส้นทางโครงการ

2.5) ระบบระบายน้ำ

2.5.1) สะพานข้ามลำน้ำ : ดำเนินการก่อสร้างสะพาน/ปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังนี้

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

สะพานด้านซ้ายทาง มีความยาวรวม 40 เมตร ความกว้าง 11.5 เมตร ทางเท้าด้านซ้าย กว้าง 1.5 เมตร ขอบทางด้านขวา กว้าง 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 ทางเท้าด้านขวา กว้าง 1.5 เมตร ขอบทางด้านซ้าย กว้าง 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

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

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

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
1	กม.970+061.581	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

ตารางที่ 2.1-7 รูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวาง ในปัจจุบัน (ต่อ)			
ลำดับ	ตำแหน่ง กิโลเมตร	รูปแบบอาคารระบายน้ำเดิม	รายละเอียดการปรับปรุง
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
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) : มีการปรับปรุงทางลอดสัตว์ดังรูปที่ 2.1-21 และตำแหน่งทางลอดแสดงดังรูปที่ 2.1-22

(1) บริเวณ กม.970+735 : ก่อสร้าง Concrete Ditch Lining ทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร

(2) บริเวณ กม.977+525 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ ซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่ (ภาคผนวก ง-2)

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

(3) บริเวณ กม.978+500 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร

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

(4) บริเวณ กม.979+108 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204)

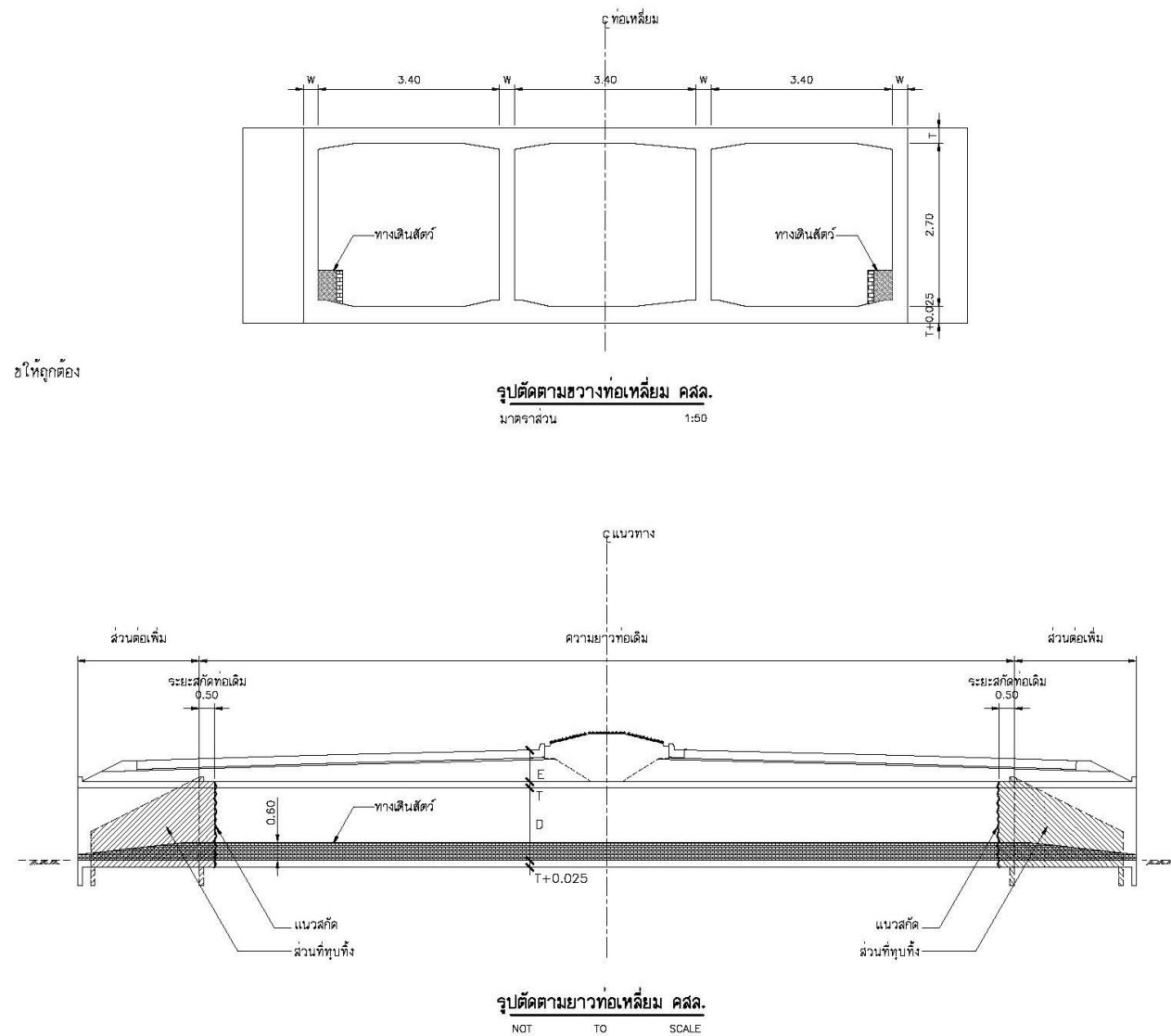
รูปแบบการปรับปรุงในปัจจุบัน : ยกเลิกทางลอดสัตว์ บริเวณ กม.979+108 และปรับปรุงโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ให้สัตว์สามารถเดินข้ามได้

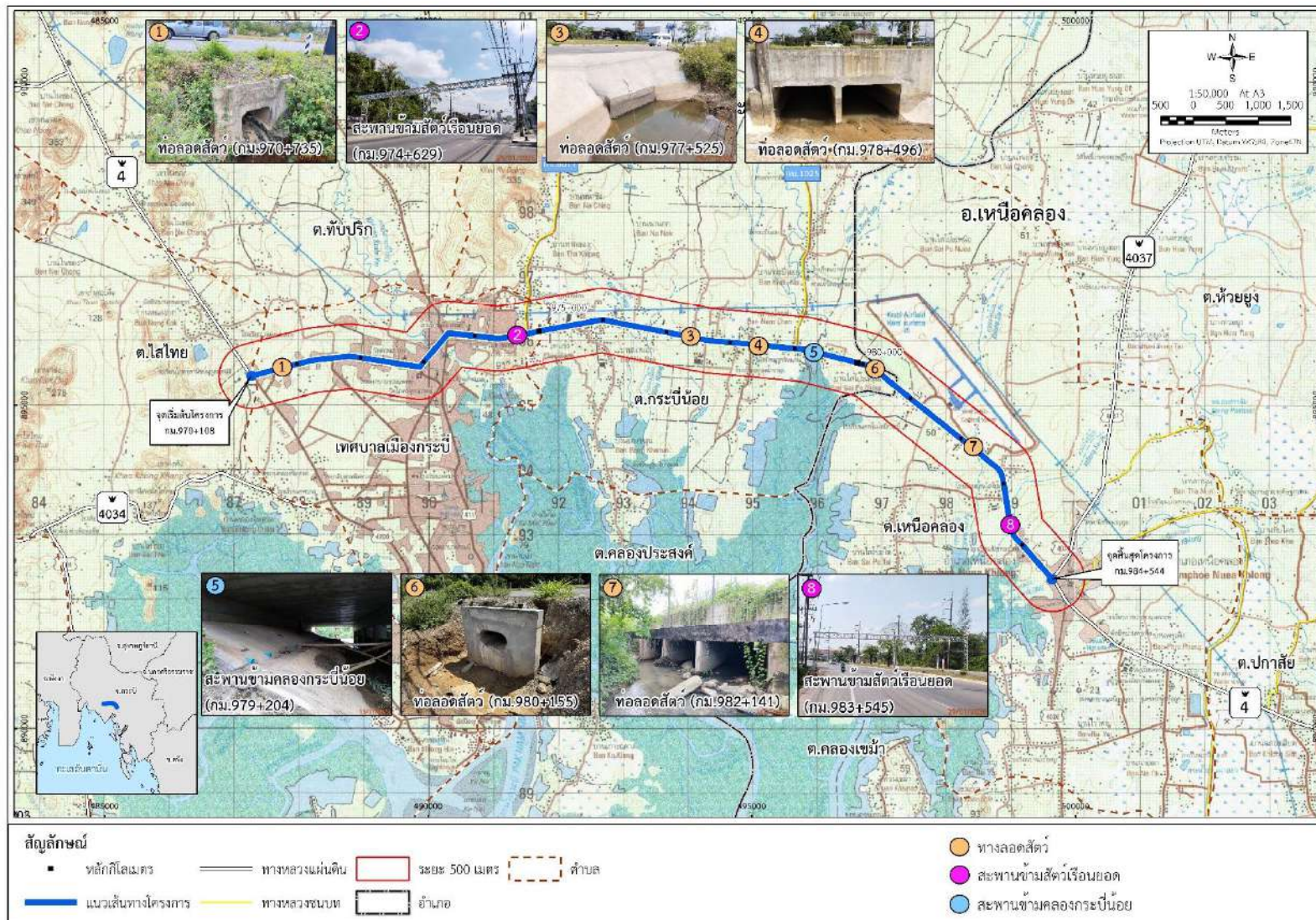
(5) บริเวณ กม.980+155 : ก่อสร้างทางเดินสัตว์เป็นแท่นคอนกรีตทั้งสองด้านข้างของท่อเหลี่ยมระบายน้ำสูง 0.60 เมตร

(6) บริเวณ กม.982+363 :

ข้อจำกัดในการก่อสร้าง : เป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว

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





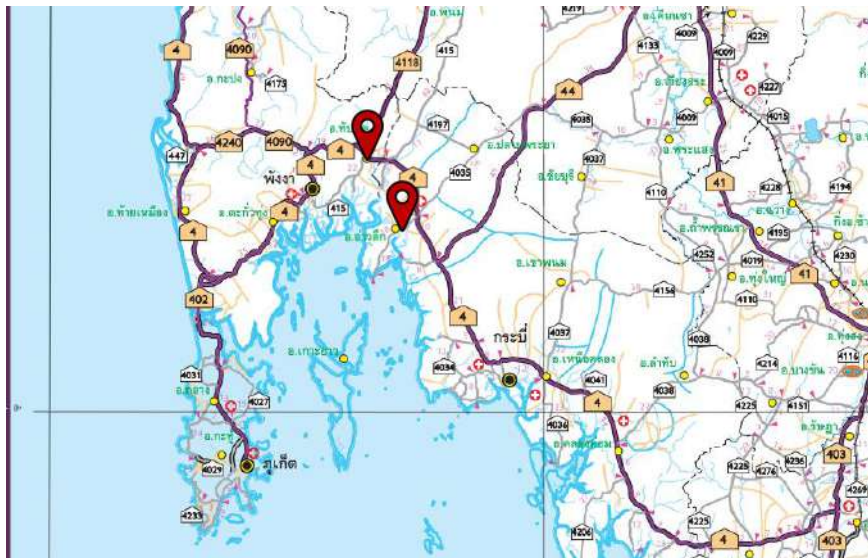
รูปที่ 2.1-22 ตำแหน่งก่อสร้างทางลอดสัตว์ / สะพานข้ามสัตว์เรือนยอดในปัจจุบัน

2.6.2) สะพานข้ามสัตว์เรื้อนยอด (Canopy Bridge) : มีการออกแบบเป็นโครงถัก (Truss Structure) ทั้งโครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยติดตั้งเสาที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่มีความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรื้อนยอด จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และ กม.983+545 แสดงตำแหน่งดังรูปที่ 2.1-22

สำหรับบริเวณ กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรื้อนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามสัตว์เรื้อนยอดในบริเวณดังกล่าว 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 2.1-23)

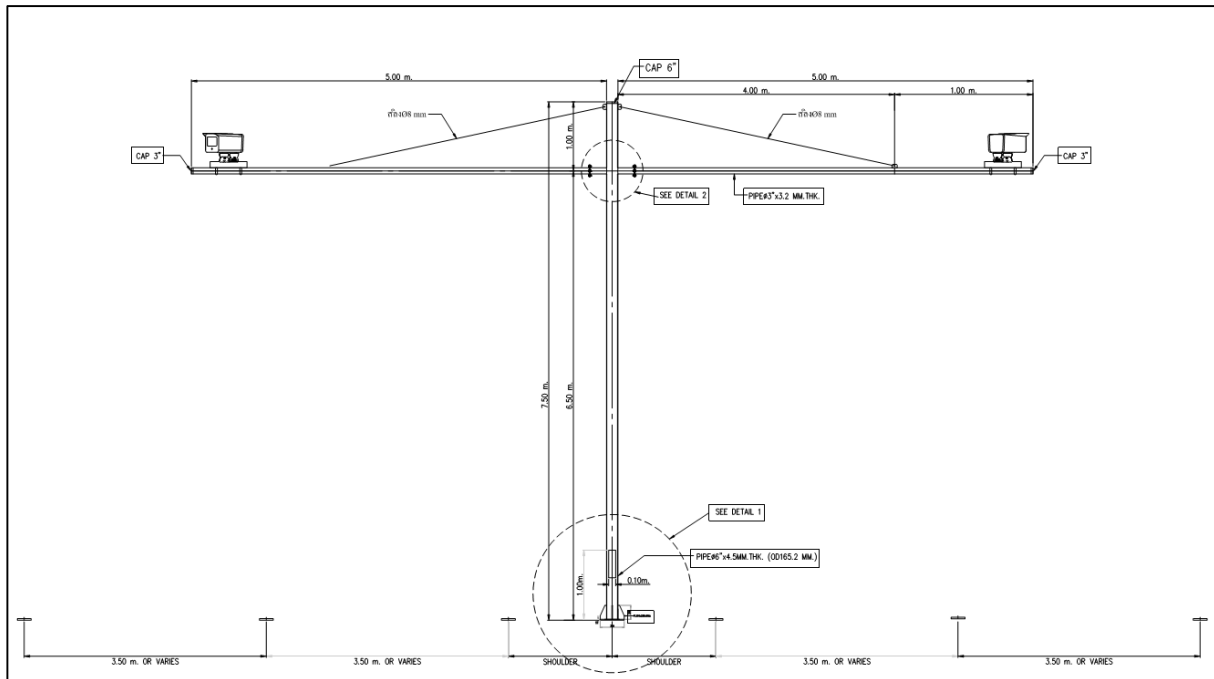


รูปที่ 2.1-23 แหล่งวัสดุก่อสร้างในปัจจุบัน

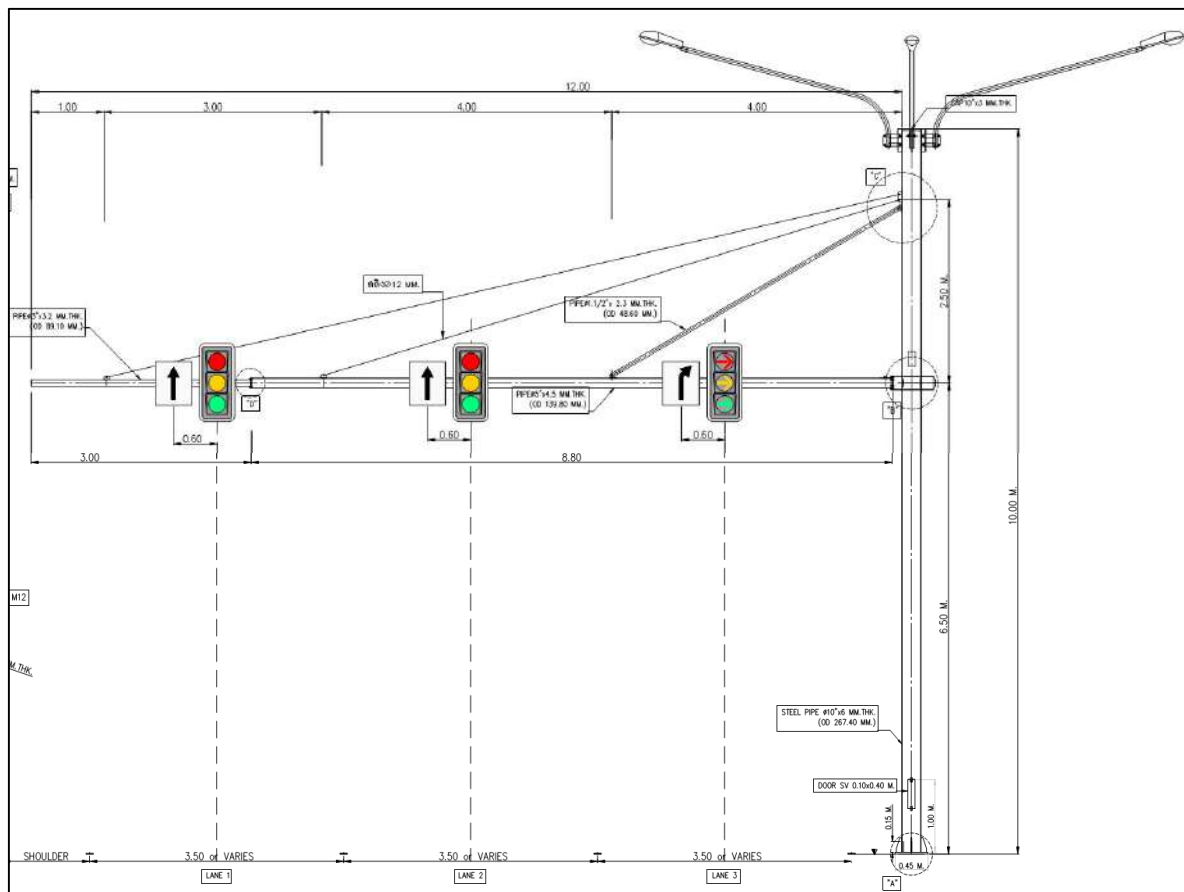
2.8) ระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ (Adaptive Traffic Signal Control)

กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้รับงบประมาณในการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย “งานพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อควบคุมและบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร 1 แห่ง” เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ โดยโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง- อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการฯ ดังกล่าว และได้มีการติดตั้งระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ (Adaptive Traffic Signal Control) ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2568 ดังรูปที่ 2.1-24 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ทางแยกเดี่ยว จำนวน 2 ทางแยก ได้แก่ ทางแยกควนสะอาด กม.971+560 และทางแยกตลาดเหนือคลอง กม.985+220
- กลุ่มทางแยกที่สัมพันธ์กัน จำนวน 2 ทางแยก ได้แก่ ทางแยกหน้า ม. พละ กม.974+100 และทางแยกวัดถ้ำเสือ กม.974+920

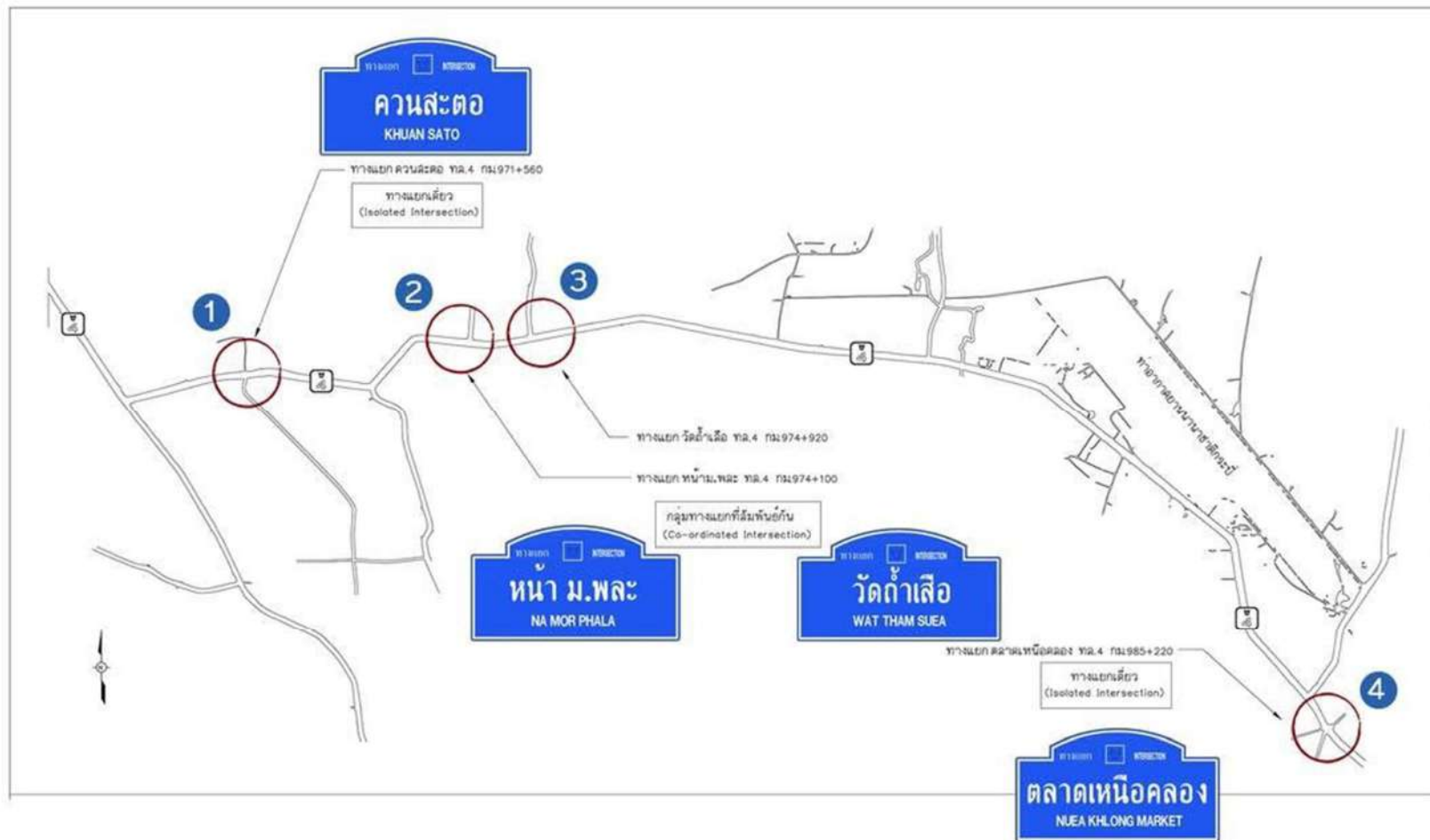


ก. เสาติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดปริมาณจราจร เข้า-ออก ทางแยก



ข. เสาไฟจราจร

รูปที่ 2.1-24 ระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ



ค. ตำแหน่งทางแยก

รูปที่ 2.1-24 ระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ (ต่อ)

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 ปัจจุบันมีการใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรในการบริหารจัดการจราจรบริเวณ จุดกลับรถ กม.977+000 รวมทั้งปริมาณจราจรที่ใช้จุดกลับรถยังมีปริมาณไม่มากจึงสามารถใช้สัญญาณไฟจราจรในการบริหารจัดการได้อย่างเพียงพอ	-	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากผู้ใช้ทางสามารถใช้จุดกลับรถเดิม กม.977+000 ที่มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง และปัจจุบันมีปริมาณจราจรไม่มากนัก จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการจราจร
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	ปิดจุดกลับรถนี้ชั่วคราว	เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากมีห้างสรรพสินค้า “เซ็นทรัล กระบี่” เปิดให้บริการตั้งแต่ ตุลาคม พ.ศ.2568	เป็นผลกระทบด้านบวก เนื่องจากสามารถลดการติดขัดของการจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการตัดกระแสจราจรของผู้ใช้ทางและผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า “เซ็นทรัล กระบี่”

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	ไม่มีผลกระทบต่อผู้ใช้งาน เนื่องจากสามารถกลับรถที่จุดกลับรถได้สะพานข้ามแยกตลาดเก่า (กม.972+732) และจุดกลับรถบริเวณศูนย์ Mitsubishi-Mazda (กม.971+015) ซึ่งมีระยะห่าง 247 เมตร และ 1.47 กิโลเมตร แทนได้ และจากผลการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ส่วนใหญ่รับทราบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวแล้ว อย่างไรก็ตาม ได้มีการให้ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจุดกลับรถดังกล่าวแก่ผู้ใช้งานทราบแล้ว รวมทั้งไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
4.4 กม.973+650 (โรงเรียนเมืองกระบี่) : ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	ปิดจุดกลับรถนี้ชั่วคราว	เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ตรงกับทางเข้า-ออกโรงเรียน รวมทั้งมีลักษณะเป็นทางโค้ง	เป็นผลกระทบด้านบวก เนื่องจากสามารถลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการตัดกระแสการจราจรต่อผู้ใช้งานและสถานศึกษา รวมทั้งบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางโค้งและรองรับยานพาหนะที่ลงจากสะพานข้ามแยกตลาดเก่า โดยผู้ใช้งานสามารถกลับรถที่จุดกลับรถได้สะพานข้ามแยกตลาดเก่า (กม.972+732) และบริเวณแยก ม.การกีฬา (กม.974+050) ซึ่งมีระยะห่าง 850 เมตร และ 300 เมตร แทนได้
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)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
4. จุดกลับรถ (ต่อ) 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 (ก่อนถึงโรงเรียนบ้านไสโป๊ะ 185 เมตร) : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.11 กม.983+035 (โรงเรียนบ้านไสโป๊ะ) : ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณนี้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.12 กม.983+400 (ระหว่างโรงเรียนไสโป๊ะ และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 2 ทิศทาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
4.13 กม.984+000 (โรงเรียนสังข์ทองวิทยา) : ยกเลิกจุดกลับรถบริเวณนี้	ปรับปรุงจุดกลับรถเดิม โดยให้มีทิศทางการกลับรถแบบ 2 ทิศทาง โดยให้มีการเปิดใช้งาน เป็นช่วงเวลา ได้แก่ ระหว่างเวลา 07.30-08.15 น., เวลา 15.30 น. และระหว่างเวลา 17.00-17.15 น. และควบคุมการเปิด-ปิด จุดกลับรถ โดยตำรวจจราจร	เนื่องจากโรงเรียนสังข์ทองได้มีการร้องขอให้มีการคงจุดกลับรถบริเวณเดิมไว้เช่นเดิม โดยให้มีการเปิด-ปิดเป็นช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงระหว่าง เวลา 07.30-08.15 น., 15.30 น. และ 17.00-17.15 น. โดยขอความร่วมมือให้ตำรวจจราจรมาช่วยดูแลการจราจร และความปลอดภัยในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ครูอาจารย์ และผู้ปกครองที่มารับ-ส่งนักเรียน (ภาคผนวก ค-2)	ไม่มีผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในการกลับรถ เนื่องจากการเปิด-ปิดจุดกลับรถจะดำเนินการโดยตำรวจจราจร ซึ่งนอกเวลาเปิดจุดกลับรถ ผู้ใช้ทางสามารถใช้จุดกลับรถบริเวณ กม.983+400 และแยกตลาดเหนือคลอง กม.985+200
4.14 กม.984+300 : ก่อสร้างจุดกลับรถเพิ่มเติม โดยให้มีทิศทางการกลับรถ แบบ 1 ทิศทาง	ยกเลิกการก่อสร้างจุดกลับรถนี้	เนื่องจากอยู่ใกล้จุดกลับรถ บริเวณ กม.984+000 (300 เมตร) และแยกตลาดเก่า กม.984+544 (244 เมตร) ซึ่งจะทำให้เกิดการชะลอตัวของรถในเส้นทาง	เป็นผลกระทบด้านบวก เนื่องจากสามารถลดการติดขัดของการจราจร โดยสามารถใช้จุดกลับรถที่มีอยู่เดิม ได้แก่ กม.984+000 และ กม.985+200 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้งาน

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 : รั้วท่อระบายน้ำเดิม 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 : ร่องท่อระบายน้ำเดิม 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	ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
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 : ร่องท่อระบายน้ำเดิม 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 : ร่องท่อระบายน้ำเดิม 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 : ร่องลอนท่อระบายน้ำเดิม 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 ค-2) ประกอบกับ ไม่สามารถก่อสร้างทางลอดสัตว์ บริเวณ กม. 982+363 ได้ เนื่องจากพื้นที่ด้านขวาทางเป็นพื้นที่เอกชน ที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน ซึ่งไม่ยินยอมให้มีการก่อสร้างทางลอดสัตว์ในบริเวณดังกล่าว (ภาคผนวก ค-2) ดังนั้น จึงต้องมีการเพิ่มเติม Concrete Ditch Lining เพื่อรองรับการข้ามทางของสัตว์	ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ลดลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์การออกแบบ ในภาพรวมของพื้นที่รับน้ำเท่ากับ 1.24 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ส่วนการก่อสร้าง Concrete Ditch Lining เพื่อใช้เป็นทางลอดสัตว์นั้น เมื่อพิจารณาจากสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน 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 ค-2)	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 จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำ 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 และให้มาใช้ร่วมกับท่อระบายน้ำบริเวณ กม.978+496.142	ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง โดยสัตว์ที่จะใช้ทางลอดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถใช้ท่อระบายน้ำในการข้ามแนวเส้นทางได้อย่างปลอดภัย
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 เพื่อให้สัตว์สามารถไต่ข้าม	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)	-	-

ตารางที่ 2.1-8 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
8. การติดตั้งระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ (Adaptive Traffic Signal Contra) : ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มีการติดตั้งระบบควบคุมไฟสัญญาณจราจรแบบปรับเปลี่ยนอัตโนมัติ - ทางแยกเดี่ยว ได้แก่ ทางแยกควนสะอาด กม.971+560 และทางแยกตลาดเหนือคลอง กม.985+220 - กลุ่มทางแยกที่สัมพันธ์กัน ได้แก่ ทางแยกหน้า ม. พละ กม.974+100 และทางแยกวัดถ้ำเสือ กม.974+920	สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง ได้รับงบประมาณในการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก “งานพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อควบคุมและบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร 1 แห่ง” บนแนวเส้นทางโครงการ	เป็นผลกระทบด้านบวก เนื่องจากสามารถแก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ ต่อผู้ใช้ทาง

2.2 สถานะโครงการ

ในปี พ.ศ.2565 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน 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 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบพื้นที่คืนให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่แล้ว เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2568
- 2) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2 : ระหว่าง กม.977+625 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 6.919 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด ปัจจุบันมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 99.845

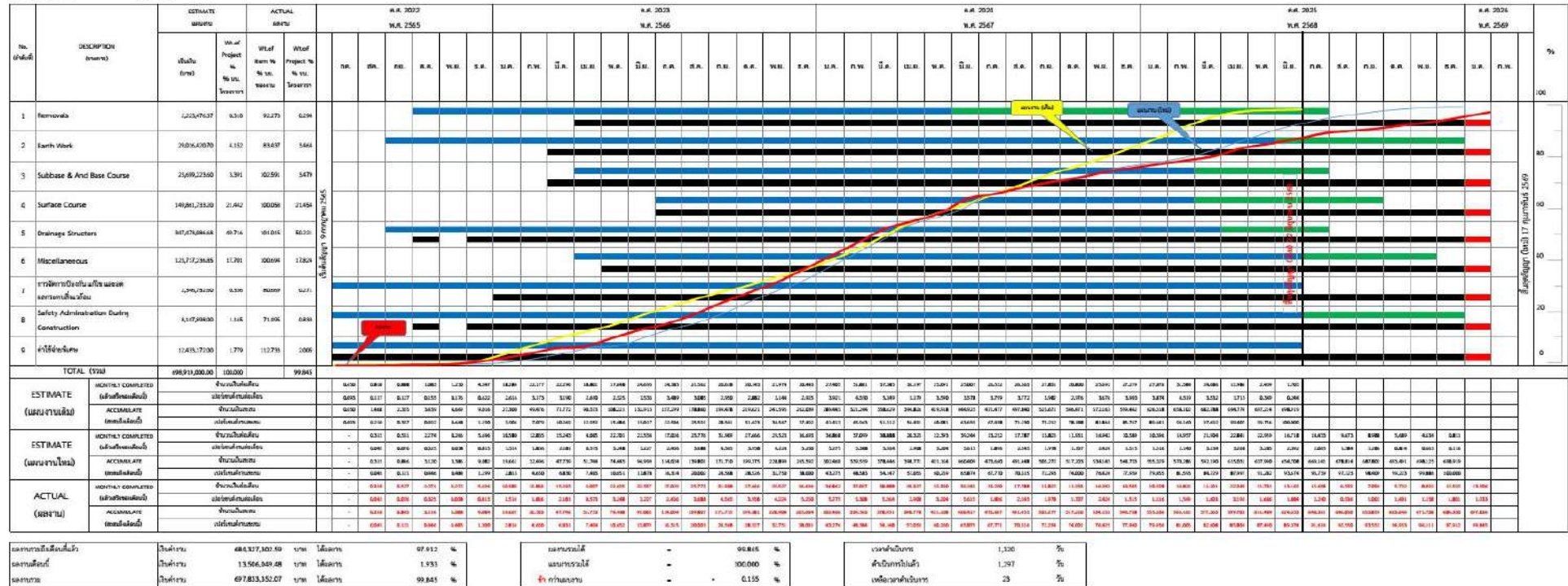
มีรายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง ดังตารางที่ 2.2-1 ส่วนแผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ ดังตารางที่ 2.2-2 และรูปที่ 2.2-1 สำหรับสภาพกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ดังภาพที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1						
รายละเอียดการดำเนินการก่อสร้าง						
ชื่องานก่อสร้าง	จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุด	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	วันเริ่มต้น-วันสิ้นสุด สัญญา	ระยะเวลาก่อสร้าง	สำนักก่อสร้าง	นายช่างโครงการ
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 1 (แล้วเสร็จ 14 ส.ค.68)	กม.970+108 ถึง กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตร	บริษัท ซอยล์ซีฟพอร์ทติ้ง จำกัด	สัญญาเลขที่ สท.1/8/2565 ลงวันที่ 2 ส.ค.65 ตั้งแต่วันที่ 3 ส.ค.65 และสิ้นสุด สัญญา (เดิม) วันที่ 17 มิ.ย.68 ซึ่งได้รับ การขยายสัญญาอีก 43 วัน และสิ้นสุด สัญญา (ใหม่) วันที่ 30 ก.ค.68	1,093 วัน	สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง	นายไพฑูรย์ บุญถิ่นเลื่อน
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	กม.977+625 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 6.919 กิโลเมตร	บริษัท เสริมสงวน ก่อสร้าง	ตามสัญญาเลขที่ สท.1/6/2565 ลงวันที่ 8 ก.ค.65 ตั้งแต่วันที่ 9 ก.ค.65 และสิ้นสุด สัญญา (เดิม) วันที่ 22 มิ.ย.68 ซึ่งได้รับ การขยายสัญญาอีก 240 วัน และสิ้นสุด สัญญา (ใหม่) วันที่ 17 ก.พ.69	1,320 วัน	สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง	นายวิศิษฐ์ สุรกิจ

ตารางที่ 2.2-2					
แผนและผลการดำเนินงานของโครงการฯ ตอน 2					
กิจกรรมก่อสร้าง (ม.ค.69)	ความก้าวหน้างาน (%) (ม.ค.69)			ปัญหาอุปสรรค	แนวทางแก้ไข
	ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน		
- ติดตั้งอุปกรณ์งานทาง - ทาสีตีเส้นจราจร - พื้นผิวสภาพพื้นที่หลังก่อสร้าง	99.845	100	-0.155	ไม่มี	ไม่มี

รายงานแผนงานและผลงานก่อสร้าง ประจำปี เดือน มกราคม 2569
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปาลัง - อ.หนือดหลวง ตอน 2
ระหว่าง กม.977+625.000 - กม.984+544.000 รวมระยะทางประมาณ 6.919 กิโลเมตร

ผู้ว่าจ้าง	สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครหางโจว
ผู้รับจ้าง	บริษัท เจริญสวนก่อสร้าง จำกัด
ค่างานตามสัญญา	698,919,000.00 บาท
ค่าปรับวันละ	1,747,298.00 บาท



ลงชื่อ.....นายช่างโครงการฯ
นายวิศิษฐ์ สุวกิจ

รูปที่ 2.2-1 ความก้าวหน้าของการก่อสร้างประจำเดือนมกราคม พ.ศ.2569 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2



การขุดผิวคอนกรีตราวสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย



การตีเส้นจราจร กม.979+725



การทาสีเกาะกลางถนนบนสะพานข้ามแยกสนามบิน



การตีเส้นจราจร กม.982+300

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

ภาพที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง
ในปัจจุบัน (เดือนมกราคม พ.ศ.2569)

2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

ทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เป็นทางหลวงสายหลักที่ผ่านเขตตัวเมือง
จังหวัดกระบี่ และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ และจังหวัดตรัง ทำให้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
ส่วนใหญ่มีสภาพเป็นชุมชนหนาแน่น และย่านธุรกิจการค้า รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ
ปากแม่น้ำกระบี่ และบางส่วนอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ
(Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร รวมทั้งมีแหล่งโบราณคดีและแหล่งประวัติศาสตร์ อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ สามารถจำแนกสภาพแนวเส้นทางปัจจุบันตามช่วงงานก่อสร้าง ได้เป็น 2 ช่วง ดังนี้

1) **โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) :** พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตาม
แนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ บ้านหนองกก บ้านคลองจิหลาด ชุมชนมิตรภาพไทย-จีน โรงเรียนโพคณกุลมูลนิธิ ชุมชนศฤงคาร
พัฒนา ชุมชนรักษ้วยน้ำแดง ชุมชนโกศาสามัคคี คริสตจักรสันติสุขกระบี่ วัดควนสบาย โรงพยาบาลจริยธรรมรวมแพทย์
กระบี่ วัดโกศาจุฑามาศย์ โรงเรียนเทศบาล 1 (ตลาดเก่า) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา ชุมชนรวมใจชน โรงเรียนเมืองกระบี่
มัสยิดอิกวาดุลมุสลิมิน (บ้านตลาดเก่า) มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่ มัสยิดบ้านน่านอก โรงเรียนบ้านนา
นอก บ้านน่านอก และพบแหล่งโบราณสถานในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กุโบร์บ้าน
ตลาดเก่า (กม.973+850) และแหล่งโบราณคดีเขาพระ (กม.974+000)

2) โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) : พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ บ้านคลองเนียง บ้านน้ำจวน บ้านกระบี่น้อย โรงเรียนบ้านน้ำจวน มัสยิดนูรุลหิมาเน บ้านไสโป๊ะใต้ บ้านไสโป๊ะเหนือ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา ชุมชนนาหลังตลาด มัสยิดบ้านเหนือคลอง ชุมชนตลาดใน ชุมชนท่ากรวด ศาลเจ้าฉิ้งจิ้งตุ้ตซู่กง ศาลาเวาดาน้ำร้อน ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชนตลาดนัด ชุมชนฝ่ายห้วย และท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

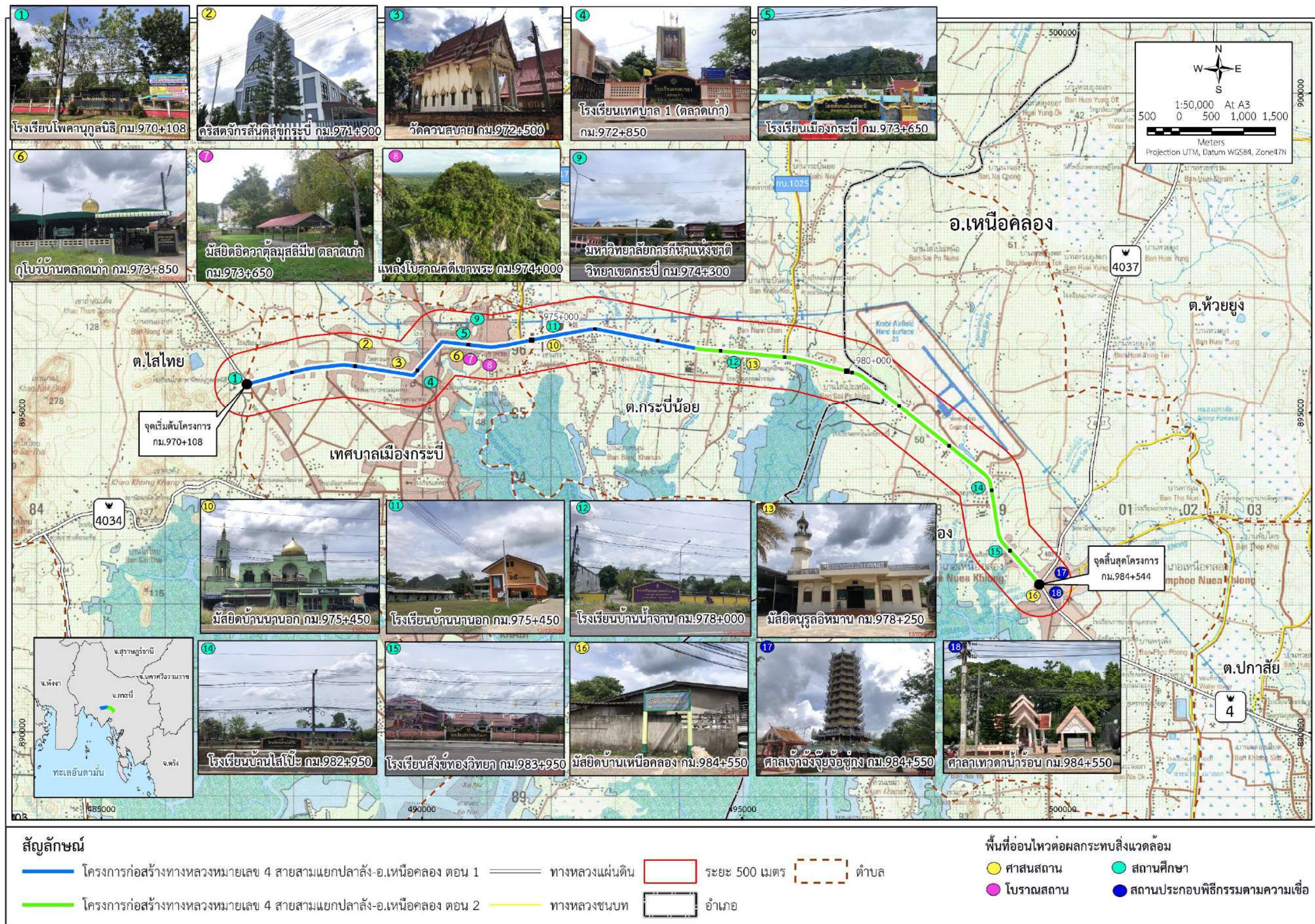
เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ส่วนใหญ่ยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลงไป 11 แห่ง โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.3-1 ส่วนตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 2.3-1 สำหรับสภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน แสดงดังรูปที่ 2.3-2

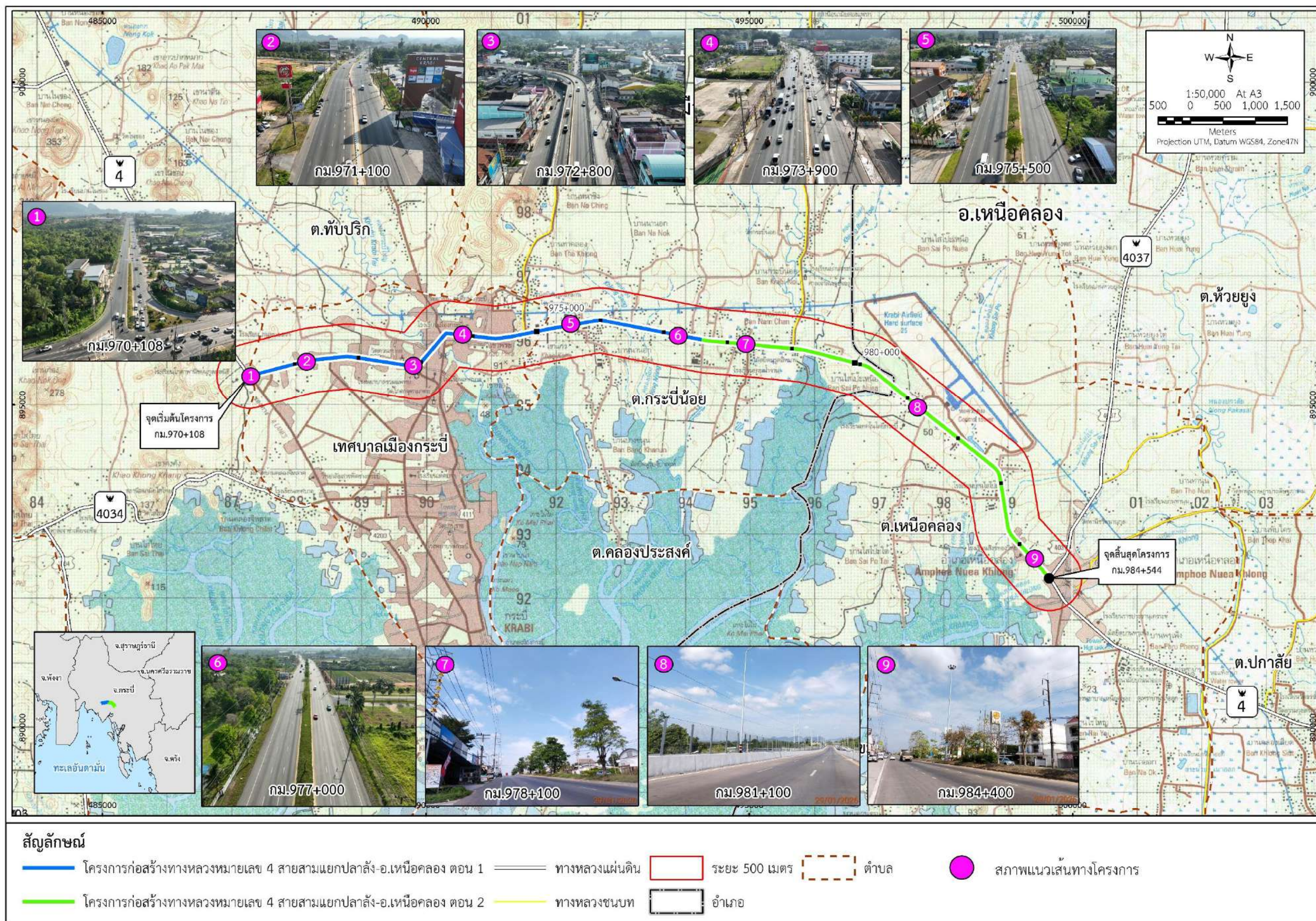
ตารางที่ 2.3-1 การเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว			
พื้นที่อ่อนไหวใน รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	พื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบัน	สรุปพื้นที่อ่อนไหวที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการ เปลี่ยนแปลง
โครงการฯ ตอน 1 (กม.970+108 ถึง กม.977+625) 23 แห่ง	22 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชน หมู่ 8 บ้านท่าคลอง ต.ทับปริก	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจาก ชุมชนดังกล่าวตั้งอยู่ห่างจาก กึ่งกลางเขตทางมากกว่า 500 เมตร
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544) 16 แห่ง	18 แห่ง	มีพื้นที่อ่อนไหวลดลง 4 แห่ง ได้แก่ ชุมชนศรีสุข ชุมชนเป็นสุข ชุมชนมั่งมี และชุมชนอยู่เย็น มีพื้นที่อ่อนไหวเพิ่มขึ้น 6 แห่ง ได้แก่ ชุมชนนาหลังตลาด ชุมชนตลาดใน ชุมชนท่ากรวด ชุมชนนาทุ่งเสม็ด ชุมชน ตลาดนัด และชุมชนฝ่ายห้วย	ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายชื่อ ชุมชนไปจากเดิม ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากเป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อน ปี พ.ศ.2560 เนื่องจากมาตรการฯ สามารถใช้ลดผลกระทบ บริเวณ พื้นที่อ่อนไหวที่เพิ่มขึ้นอย่าง เพียงพอ รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มี โรงเรียนสังข์ทองวิทยาที่ใช้เป็น 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.	โรงเรียนโพคานุกุลมูลนิธิ	สถานศึกษา	กม.970+108	ซ้ายทาง	180	
5.	ชุมชนศฤงคารพัฒนา	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108 ถึง กม.971+400	ขวาทาง	50	
6.	ชุมชนรักษัห้วยน้ำแดง	พื้นที่ชุมชน	กม.970+108 ถึง กม.971+850	ซ้ายทาง	40	
7.	ชุมชนโกศาสามัคคี	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	
10.	โรงพยาบาลจริยธรรมรวมแพทย์กระบี่	สถานพยาบาล	กม.972+700	ขวาทาง	100	
11.	โรงเรียนเทศบาล 1 (ตลาดเก่า)	สถานศึกษา	กม.972+800	ขวาทาง	270	
12.	ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.971+850 ถึง กม.973+175 ขวาทาง : กม.972+300 ถึง กม.973+175	ซ้ายทาง และขวาทาง	40	
13.	หมู่ที่ 8 บ้านท่าคลอง	-	พื้นที่ชุมชน	กม.973+175 ถึง กม.974+000	ซ้ายทาง	371
14.	ชุมชนรวมใจชน	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.973+175 ถึง กม.974+725 ขวาทาง : กม.974+450 ถึง กม.974+725	ซ้ายทาง และขวาทาง	40	
15.	โรงเรียนเมืองกระบี่	สถานศึกษา	กม.973+650	ซ้ายทาง	50	
16.	มัสยิดอิดอิดมุสลิมิน ตลาดเก่า	ศาสนสถาน	กม.973+650	ขวาทาง	170	
17.	กุโบว์บ้านตลาดเก่า	แหล่งโบราณคดี	กม.973+850	ขวาทาง	240	
18.	แหล่งโบราณคดีเขาพระ	แหล่งโบราณคดี	กม.974+000	ขวาทาง	490	
19.	มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตกระบี่	สถานศึกษา	กม.974+300	ซ้ายทาง	460	
20.	มัสยิดบ้านน่านอก	ศาสนสถาน	กม.975+450	ขวาทาง	40	
21.	โรงเรียนบ้านน่านอก	สถานศึกษา	กม.975+450	ซ้ายทาง	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)						
22.	หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.974+725 ถึง กม.976+700 ขวาทาง : กม.974+725 ถึง กม.976+700	ซ้ายทาง และขวาทาง	40	
23.	หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง	พื้นที่ชุมชน	กม.976+700 ถึง กม.979+600	ซ้ายทาง	40	
24.	หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน	พื้นที่ชุมชน	กม.976+700 ถึง กม.979+600	ขวาทาง	40	
โครงการฯ ตอน 2 (กม.977+625 ถึง กม.984+544)						
25.	หมู่ที่ 6 บ้านกระป็น้อย	พื้นที่ชุมชน	กม.978+700 ถึง กม.979+600	ซ้ายทาง	320	
26.	โรงเรียนบ้านน้ำจัน	สถานศึกษา	กม.978+000	ขวาทาง	125	
27.	มัสยิดรูลือหมาน	ศาสนศึกษา	กม.978+250	ขวาทาง	60	
28.	หมู่ที่ 3 บ้านไสโป๊ะใต้	พื้นที่ชุมชน	กม.979+600 ถึง กม.983+600	ซ้ายทาง	40	
29.	หมู่ที่ 5 บ้านไสโป๊ะเหนือ	พื้นที่ชุมชน	กม.979+600 ถึง กม.983+600	ซ้ายทาง	70	
30.	โรงเรียนบ้านไสโป๊ะ	สถานศึกษา	กม.982+950	ขวาทาง	110	
31.	โรงเรียนสังข์ทองวิทยา	สถานศึกษา	กม.983+950	ขวาทาง	40	
32.	ชุมชนศรีสุข	-	พื้นที่ชุมชน	กม.983+600 ถึง กม.984+544	ขวาทาง	40
33.	ชุมชนเป็นสุข	-	พื้นที่ชุมชน	กม.983+600 ถึง กม.984+544	ซ้ายทาง	222
34.	-	ชุมชนนาหลัง ตลาด	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.983+600 ถึง กม.984+544 ขวาทาง : กม.983+600 ถึง กม.984+900	ขวาทาง	40
35.	มัสยิดบ้านเหนือคลอง	ศาสนสถาน	กม.984+550	ขวาทาง	310	
36.	ชุมชนมั่งมี	-	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544	ขวาทาง	420
37.	ชุมชนอยู่เย็น	-	พื้นที่ศึกษา	กม.984+544	ซ้ายทาง	310
38.	-	ชุมชนตลาดใน	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544 ถึง กม.984+900	ซ้ายทาง	70
39.	-	ชุมชนท่ากรวด	พื้นที่ชุมชน	กม.984+544 ถึง กม.984+900	ขวาทาง	220

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)						
40.	ศาลเจ้าฉิ้งจ้ายจ้อซู่กง		ศาสนสถาน	กม.984+550	ซ้ายทาง	325
41.	ศาลเวทดาน้ำร้อน		ศาสนสถาน	กม.984+550	ซ้ายทาง	325
42.	-	ชุมชนนาทุ่งเสม็ด	พื้นที่ชุมชน	กม.984+900 ถึง กม.986+000	ขวาทาง	40
43.	-	ชุมชนตลาดนัด	พื้นที่ชุมชน	ซ้ายทาง : กม.984+900 ถึง กม.985+500 ขวาทาง : กม.984+900 ถึง กม.985+300	ซ้ายทาง และขวาทาง	40
44.	-	ชุมชนฝ่ายห้วย	พื้นที่ชุมชน	กม.984+600 ถึง กม.985+500	ซ้ายทาง	200





รูปที่ 2.3-2 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมิน
ประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง 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

ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569) โครงการฯ ตอน 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบพื้นที่คืนให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่ รวมทั้งเปิดให้บริการแนวเส้นทางโครงการ ช่วง กม.970+108 ถึง กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตรแล้ว เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2568 ส่วนโครงการฯ ตอน 2 ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)** ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

3.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 3.1-1 ถึง ตารางที่ 3.1-3

ตารางที่ 3.1-1		
เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีบางส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่นโยบายของกรมทางหลวง

ตารางที่ 3.1-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิผล ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพ	■	มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิภาพ	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ ของกรมทางหลวง หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้อง ปฏิบัติ หรือยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

- 1) หากมาตรการกำหนดความถี่ในการดำเนินการ จะต้องมีการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนด
- 2) หากมาตรการกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติมากกว่า 1 อย่าง ในมาตรการข้อเดียวกัน จะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน

ตารางที่ 3.1-3 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพ	■	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าว สามารถช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ไม่มีประสิทธิภาพ	□	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่ สามารถช่วยลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจัยที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	☒	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการ ดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

3.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาจากสถานะของแนวเส้นทางโครงการปัจจุบันของ **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง)** ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.970+108 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 14.436 กิโลเมตร สามารถแบ่งสถานะของแนวเส้นทางโครงการออกเป็น 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 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบพื้นที่คืนให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่แล้ว เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2568
- 2) **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ตอน 2** : ระหว่าง กม.977+625 ถึง กม.984+544 ระยะทางรวม 6.919 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ระยะก่อสร้าง) จึงประกอบด้วยการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปจำนวน 8 มาตรการ และการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ซึ่งในระยะก่อสร้างมีมาตรการฯ ที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 33 ปีจจัย รวม 220 มาตรการ และในระยะดำเนินการมีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 18 ปีจจัย 35 มาตรการ มีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังนี้

1) มาตรการทั่วไป : จากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการทั่วไปได้ดังตารางที่ 3.2-1 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการทั่วไป แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปและสรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	
การปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป	
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	7
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1
ไม่ได้ปฏิบัติ	-
ไม่สามารถประเมินผลได้	-
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-
รวม	8
การประเมินประสิทธิผลมาตรการทั่วไป	
มีประสิทธิผล	7
ไม่มีประสิทธิผล	1
ประเมินประสิทธิผลไม่ได้	-
รวม	8
การประเมินประสิทธิภาพมาตรการทั่วไป	
มีประสิทธิภาพ	7
ไม่มีประสิทธิภาพ	-
ประเมินประสิทธิภาพไม่ได้	1
รวม	8

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ต้องปฏิบัติ 1.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้องควบคุมดูแล และกำกับ ให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการ โครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง	ไม่มี	■	■	-
	1.2 กรมทางหลวง ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสาม แยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง	●	กรมทางหลวง มีการควบคุมดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอ ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือ คลอง	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	1.3 กรมทางหลวง ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแทนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ. 10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้	ไม่มี	■	■	 สัญญาจ้างงาน สัญญาว่าจ้าง เลขที่ สผ.10/2568
	1.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวงและเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ปีละ 1 ครั้ง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแทนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ. 10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งครั้งล่าสุดได้นำเสนอรายงานฉบับ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ถึง สิงหาคม พ.ศ.2568 ต่อ สผ. เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569	ไม่มี	■	■	 สำเนาหนังสือร่างรายงานฯ ต่อ สผ.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-2
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	2. ในกรณีที่กรมทางหลวง มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างออกไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินการโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้ 2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขมาตรการที่รับจดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ	●	จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้าง พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของอาคารระบายน้ำ ตำแหน่งจุดกลับรถ รูปแบบและตำแหน่งของทางลอด/ทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่กระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว รวมทั้งกรมทางหลวงได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	ภาคผนวก ข

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
 ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการดังนี้ 2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี แล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ - ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย						

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ☐ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-2
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	- ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย 222 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้						

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป	- ให้องค์กรที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย						
	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวงต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาพบว่า มีเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง กรมทางหลวงจึงได้ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ แล้วเสร็จ ปัจจุบันไม่พบปัญหาการร้องเรียนผลกระทบใดๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
มาตรการ ทั่วไป	4. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อน ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่ คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้ มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความ เข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง จัดทำแผนประชาสัมพันธ์ ซึ่งภายใน แผนพับประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการ ก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการทั้ง 2 ตอน และ บริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อ ร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2
	5. กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ ติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย สามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ใน ค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดกระบี่ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนา เอกชน กรมป่าไม้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความ ปลอดภัย และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม	○	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามสัญญาเลขที่ สผ. 10/2568 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 เป็นผู้จัดทำ รายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ เพื่อ เสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แต่ไม่มีการจัดตั้ง คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	กรมทางหลวงไม่จำเป็นต้องจัดตั้ง คณะกรรมการกำกับติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติ ตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับ ดูแลการติดตามตรวจสอบ และการ ปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันกรมทาง หลวงมีหน่วยงานในการกำกับดูแล การติดตามตรวจสอบและการ ปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อม	□	⊗	—

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗■ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗■ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

2) ระยะก่อสร้าง : ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569) โครงการฯ ตอน 2 (ระหว่าง กม.977+625 ถึง กม.984+544) อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง การทาสีตีเส้นจราจร และฟื้นฟูสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ของแนวเส้นทางช่วงนี้จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังตารางที่ 3.2-3 สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมแสดงดังตารางที่ 3.2-4

ตารางที่ 3.2-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)	
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	159
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	12
ไม่ได้ปฏิบัติ	10
ไม่สามารถประเมินผลได้	36
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	3
รวม	220

ตารางที่ 3.2-4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ (บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด)					รวม
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับโครงการ	
1	น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	-	1	-	-	-	1
2	สาธารณูปโภค	2	-	-	-	-	2
3	พลังงาน	1	-	-	-	-	1
4	เกษตรกรรม	1	-	-	-	-	1
5	การอุตสาหกรรม	1	-	-	-	-	1
6	การศึกษา	2	-	1	2	-	5
7	การแบ่งแยกชุมชน	2	-	-	-	-	2
8	ทรัพยากรดิน	5	-	-	4	-	9
9	ธรณีวิทยา	1	-	-	-	-	1
10	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	3	1	3	2	-	9
11	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	1	1	-	-	4
12	อากาศและบรรยากาศ	6	-	1	1	-	8
13	เสียง	7	-	1	2	-	10
14	ความสั่นสะเทือน	3	-	-	2	-	5
15	ระบบนิเวศทางบก	7	1	-	1	-	9
16	ระบบนิเวศทางน้ำ	-	1	-	-	-	1
17	พืชในระบบนิเวศ	7	-	1	2	-	10
18	สัตว์ในระบบนิเวศ	8	-	-	4	-	12
19	สิ่งมีชีวิตหายาก	-	1	-	-	-	1
20	การคมนาคมขนส่ง	27	-	-	3	-	30
21	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	3	1	-	2	-	6
22	การสันหนทางการ	4	-	-	-	-	4

ตารางที่ 3.2-4							
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ (บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด)					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
23	การใช้ที่ดิน	3	-	-	-	-	3
24	เศรษฐกิจและสังคม	10	2	-	-	-	12
25	การสาธารณสุข	9	2	-	1	-	12
26	อาชีวอนามัย	6	1	-	1	-	8
27	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1	-	-	-	-	1
28	ความปลอดภัยในสังคม	7	-	1	-	-	8
29	สุขภาพ	16	-	-	2	-	18
30	ความสำคัญเฉพาะชุมชน	3	-	-	-	-	3
31	ผู้ใช้งาน	1	-	-	-	-	1
32	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	6	-	1	6	3	16
33	สุนทรียภาพ	5	-	-	1	-	6
รวม		159	12	10	36	3	220

สำหรับการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง มีรายละเอียดดังตารางที่ 3.2-5 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง แสดงดังตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-5									
สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)									
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ (บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด)							
		มี ประสิทธิผล	ไม่มี ประสิทธิผล	ประเมิน ประสิทธิผล ไม่ได้	รวม	มี ประสิทธิภาพ	ไม่มี ประสิทธิภาพ	ประเมิน ประสิทธิ ภาพไม่ได้	รวม
1	น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	-	1	-	1	-	-	1	1
2	สาธารณสุข	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	-	3	5
7	การแบ่งแยกชุมชน	2	-	-	2	2	-	-	2
8	ทรัพยากรดิน	5	-	4	9	5	-	4	9
9	ธรณีวิทยา	1	-	-	1	1	-	-	1
10	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	3	4	2	9	3	-	6	9
11	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	2	-	4	2	-	2	4
12	อากาศและบรรยากาศ	6	1	1	8	6	-	2	8
13	เสียง	7	1	2	10	7	-	3	10
14	ความสั่นสะเทือน	3	-	2	5	3	-	2	5

ตารางที่ 3.2-5 สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)									
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ (บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด)							
		มี ประสิทธิผล	ไม่มี ประสิทธิผล	ประเมิน ประสิทธิผล ไม่ได้	รวม	มี ประสิทธิภาพ	ไม่มี ประสิทธิภาพ	ประเมิน ประสิทธิ ภาพไม่ได้	รวม
15	ระบบนิเวศทางบก	7	1	1	9	7	-	2	9
16	ระบบนิเวศทางน้ำ	-	1	-	1	-	-	1	1
17	พืชในระบบนิเวศ	7	1	2	10	7	-	3	10
18	สัตว์ในระบบนิเวศ	8	-	4	12	8	-	4	12
19	สิ่งมีชีวิตหายาก	-	1	-	1	-	-	-	1
20	การคมนาคมขนส่ง	27	-	3	30	27	-	3	30
21	การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	3	1	2	6	3	-	3	6
22	การสันหนากการ	4	-	-	4	4	-	-	4
23	การใช้ที่ดิน	3	-	-	3	3	-	-	3
24	เศรษฐกิจและสังคม	10	2	-	12	10	-	2	12
25	การสาธารณสุข	9	2	1	12	9	-	3	12
26	อาชีพอนามัย	6	1	1	8	6	-	2	8
27	อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	1	-	-	1	1	-	-	1
28	ความปลอดภัยใน สังคม	7	1	-	8	7	-	1	8
29	สุขภาพ	16	-	2	18	16	-	2	18
30	ความสำคัญเฉพาะ ชุมชน	3	-	-	3	3	-	-	3
31	ผู้ใช้ทาง	1	-	-	1	1	-	-	1
32	ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	6	1	9	16	6	-	10	16
33	สุนทรียภาพ	5	-	1	6	5	-	1	6
รวม		159	22	39	220	159	0	61	220

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. น้ำเพื่อการ อุปโภคและ บริโภค	1. กรมทางหลวงจะต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำเพื่อสำรองการใช้น้ำของ โครงการ และกิจกรรมของคนงานอย่างน้อย 3 วัน เพื่อป้องกันผลกระทบต่อ การใช้น้ำของชุมชน	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ ต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 100 คน ใน ปัจจุบันได้นาน 0.10 วัน และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหา การขาดแคลนน้ำใช้ในชุมชนข้างเคียง	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างจะมีการ สำรองน้ำใช้ในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้างน้อยกว่า 3 วัน ตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการ ตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาด แคลนน้ำใช้ ในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง และชุมชนใกล้เคียง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีการสำรอง น้ำใช้ เป็นเวลา 3 วัน ตามที่มาตรการ กำหนด	□ เนื่องจากปฏิบัติตาม มาตรการฯ ที่กำหนดไม่ ครบถ้วน จึงไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 ถังสำรองน้ำ
2. สาธารณูปโภค	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจน และประสานงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้ง กำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกันล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือน ก่อนดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค	●	โครงการฯ ตอน 2 มีการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของ สาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัด กระบี่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 2 ภาคใต้ การประปาส่วน ภูมิภาคจังหวัดกระบี่ และบริษัทสื่อสารโทรคมนาคม ต่างๆ เกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้าง และมีการวางแผนงานในการรื้อ ย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ร่วมกันโดยปัจจุบันกิจกรรมการรื้อ ย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก ค-3

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. สาธารณูปโภค (ต่อ)	2. กิจกรรมการรื้อย้าย สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลางและริมถนน ต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการเชื่อมต่อระบบสาธารณูปโภคนั้นไปในเส้นทางอื่น (By Pass) ก่อนที่จะทำการรื้อย้าย เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้โดยตรง	●	หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ โดยมีการวางแผนการรื้อย้าย และดำเนินการรื้อย้ายโดยไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้งาน หรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน แสดงไว้ในภาคผนวก ค-3
3. พลังงาน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงจัดหาน้ำมันจากแหล่งอื่น เพื่อลดผลกระทบการใช้ น้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ถังรองน้ำมันเชื้อเพลิง
4. การเกษตรกรรม	1. การเตรียมเขตทางและการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่างๆ และการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียง	●	มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ ส่วนพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วยบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้าง ได้มีการติดต่อขอเช่าพื้นที่จากเจ้าของพื้นที่ซึ่งไม่ได้ใช้ประกอบการเกษตรกรรมแต่อย่างใด	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. การ อุตสาหกรรม	1. วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง/การขนย้ายดิน/หิน และวัสดุชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และการขนย้ายเศษวัสดุ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหารถจammed ที่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก ของแหล่งอุตสาหกรรม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ โดยมีการวางแผนการขนย้ายในช่วงที่ไม่ใช่ช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งในปัจจุบันมีจำนวนการขนส่งลดลง เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	-
6. การศึกษา	1. ติดป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการก่อสร้าง และต้องแจ้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างแต่ละตอน รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชน และหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนแนวเส้นทางโครงการทราบมากกว่า 15 วัน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถาบันการศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 2
	2. จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งอุปกรณ์ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการตอน 2 จึงไม่จำเป็นต้องติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. บริเวณที่ผ่านสถานศึกษา	ไม่มี	☒	☒	-
					ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการประเมินประสิทธิผลได้	เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ●● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การศึกษา (ต่อ)	3. รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปกคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งานทาสี ตีเส้น และพื้นที่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งได้ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ ที่มี หลังคาปิดคลุมขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตามที่มาตรการ กำหนด	ไม่มี	■	■	 รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง
	4. ในกรณีที่ ก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษา เหล่านั้น ในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะ การตอก และการขุดดินเพื่อไม่ให้ตรง กับเวลาเรียน เช่น ให้ดำเนินการในช่วงวันหยุด เป็นต้น	⊗	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ได้มีการประสานงานกับสถานศึกษาต่างๆ เพื่อแจ้งแผนการ ก่อสร้างให้แก่สถานศึกษาต่างๆ ทราบ รวมทั้งหลีกเลี่ยง กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเรียน การสอน จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบ ข้อร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ	ไม่มี	☒	☒	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การศึกษา (ต่อ)	5. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ผ่าน สถานศึกษา เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะ ก่อสร้าง ตามผลการศึกษาในหัวข้อด้านเสียง	○	ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่มีการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างตามที่ มาตรการกำหนด โดยสถานศึกษาที่อยู่ในแนวก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 2 มีทั้งสิ้น 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านไผ่โง้ง และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อ การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว พบว่า สถานศึกษาตลอดแนว เส้นทางโครงการ ไม่ยินยอมให้มีการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากจะทำให้กีดขวางการสัญจร เข้า-ออกของสถานศึกษา ดังนั้น จึง ไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียง ชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนดได้ ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ ผ่านสถานศึกษาต่างๆ ได้ก่อสร้าง แล้วเสร็จ รวมทั้งผลการตรวจวัด ระดับเสียงบริเวณโรงเรียนสังข์ทอง วิทยา ระหว่างวันที่ 14-18 พฤศจิกายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า ระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานกำหนด	□ เนื่องจากไม่มี การติดตั้งกำแพง กันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการ กำหนด จึงถือว่า ไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมินประ สิทธิภาพได้	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อ การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ใน ภาคผนวก ค-2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. การแบ่งแยก ชุมชน	1. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้างที่อาจต้องปิดเส้นทางการเดินทางระหว่างชุมชน และเส้นทางรถในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โดยต้องจัดเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรไปมา ระหว่างสองฝั่งได้	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดงานก่อสร้างแต่ละตอน โดยระบุ ชื่อโครงการ ระยะเวลาสถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจรชั่วคราว ปัจจุบันแนวเส้นทางส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่มีการปิดช่องทางจราจรแล้ว	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณเริ่มต้นโครงการฯ ตอน 2
	2. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อเปิดรับเรื่องร้องเรียน กรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญและไม่ได้รับความไม่สะดวกจากกิจกรรมของโครงการ	●	จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2
8. ทรัพยากรดิน	1. กิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินให้ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้งและดำเนินการเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒	☒	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิผล
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
☒ ไม่สามารถประเมินผลได้
☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	2. การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรับดำเนินการบดอัดให้แน่นเพื่อ ป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	3. งานดินตัด/ดินถม (cut & fill) การวางท่อระบายน้ำ และดินที่ขุดออกมา จากงานก่อสร้างฐานรากบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ต้องนำดินที่ขุดออกมาถมในพื้นที่เขตทางและอัดหน้าดินให้แน่น เพื่อลด ผลกระทบการสูญเสียดิน และการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิมรวมทั้ง ต้องจัดกองดินบริเวณที่ราบในเขตทาง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร หรือต้องทำแนวป้องกันการชะล้างดิน จากการขุดดินอยู่ใกล้แหล่ง น้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาได้มีการนำดินที่ขุดออกจากงาน ก่อสร้างไปเก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่ง อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร โดยบ้านพัก คนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่ง อยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดิน การ วางท่อระบายน้ำ และงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	4. การก่อสร้างฐานราก และเข็มเจาะบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดแหล่งน้ำผิวดิน ให้หลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ เพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินจากเสาตอม่อที่ไปแทรกตัวอยู่ในชั้นดิน	●	ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อยแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงก่อสร้างฐานรากสะพานที่ผ่านมา โครงการได้เลือกใช้การก่อสร้างฐานรากแบบเสาเข็มตอก ในการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	5. เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอตักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ต้องจัดให้มีถาดหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน	●	มีการจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการดูแลรักษาให้มีสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยไม่มีการจอตักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะเวลานาน	ไม่มี	■	■	 โรงซ่อมบำรุง
	6. หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ ก่อนการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน	●	มีการจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุงภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ให้มีสภาพดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	ไม่มี	■	■	 หน้าที่ตรวจสอบเครื่องจักร

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการจราจรที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ ใกล้ พื้นที่ เกษตรกรรม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอลฟี ลด์ ลงสู่ดิน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการปูผิวแอสฟัลต์ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึง ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	8. การจอดพักเครื่องจักรที่ใช้ลาดยางแอสฟัลต์ติดคอนกรีต ถ้ามีการรั่วไหล ปนเปื้อนลงสู่ดิน หรือพื้นที่การเกษตรข้างเคียง ให้ต้องรีบดำเนินการกำจัด การปนเปื้อนในดินเหล่านี้ออกทันที โดยวัสดุที่ใช้ในการดูดซับ ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงาน โครงการชั่วคราว และที่พนักงาน เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่นให้ บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมในพื้นที่ที่หน่วยงานท้องถิ่นไม่มี ประสิทธิภาพในการจัดการนำไปกำจัดต่อไป	⊗	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบการรั่วไหลของยาง แอสฟัลต์ติด-คอนกรีต บริเวณที่มีกิจกรรมการปูผิวลาดยาง แอสฟัลท์ ซึ่งปัจจุบันกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์แล้ว เสร็จทั้งหมด	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	9. พื้นที่ก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงาน กำหนดให้ติดตั้ง ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกระโถน-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่น ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้ไม่มีการรั่วซึม ซึ่งถ้าพบการรั่วซึมให้ ดำเนินการซ่อมแซมทันทีเพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียในดิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด กระโถน-ถังกรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของ คนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสีย ดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	■	■	 ระบบบำบัดน้ำเสีย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. ธรณีวิทยา	1. กำหนดให้มีการออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวให้เป็นไปตามประกาศกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ.2564	●	สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบต่างๆ ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมงานทาง ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-
10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) กำหนดให้ใช้สะพานช่วงยาว เพื่อลดจำนวนตอม่อลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งต้องจัดทำโครงสร้างส่วนล่าง (Sub structure) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายและทรุดตัวของดินบริเวณริมตลิ่ง โดยออกแบบเป็น Footing on Pile หรือ Spread Footing ให้ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของดินที่ทดสอบได้ในสนาม	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาโครงการตอน 2 มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งในการก่อสร้างได้ใช้รูปแบบสะพานช่วงยาว ตามที่มาตรการกำหนด รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2	ไม่มี	■	■	รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย แสดงไว้ใน บทที่ 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	2. การปรับเตรียมพื้นที่ก่อสร้างขยายสะพานคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องจัดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวกว้าง 0.5 เมตร ลึก 0.5 เมตร และบ่อดักตะกอนดินขนาดกว้าง x ยาว x ลึก เท่ากับ 1.0 x 1.0 x 2.5 เมตร เพื่อบดักตะกอนดินที่ถูกชะพามาจากน้ำฝนไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 3 แห่งข้างต้น สำหรับตะกอนดินรวมทั้งเศษวัสดุต่างๆ กรมทางหลวงจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยรถบรรทุกชนิดที่มีถังบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง โดยตะกอนดินให้นำไปฝังกลบและบดอัดให้แน่นตามแนวเขตทางซึ่งต้องอยู่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ส่วนเศษวัสดุชิ้นใหญ่ให้แยกกองไว้ สำหรับเศษวัสดุชิ้นเล็กให้ใส่ถุงหรือกระสอบ และรวบรวมไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว เพื่อประสานหน่วยงานท้องถิ่น หรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อไม่ก่อกวนต่อไป	○	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำชิ้นส่วนจากการรื้อถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในซอยเทคโนโลยี และระยะห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร แต่ไม่มีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอนตามที่มีมาตรการกำหนด	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองกระบี่น้อยในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ถึงมกราคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่ามีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง <5-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 4.81-84.4 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว และบ่อดักตะกอนดินตามที่มีมาตรการกำหนด	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิภาพ
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
☒ ไม่สามารถประเมินผลได้
☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6							
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนของน้ำฝนบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) โดยมีความสูงประมาณ 1 เมตร จากระดับดิน ขนานตามพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วตักตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และควมยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร	○	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Silt Fence) เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองกระบี่น้อยในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ถึงมกราคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง <5-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 4.81-84.4 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วตักตะกอนดินตามที่มาตรการกำหนด	□ เนื่องจากในระยะที่ผ่านมาไม่มีการติดตั้งรั้วตักตะกอนบริเวณการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	รายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในข้อ 4.2.1

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	4. โครงสร้างที่ ก่อสร้างเหนือกลางลำน้ำสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องมีการติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้างสะพาน โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้างของสะพานในแต่ละแห่ง เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้	○	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุร่วงหล่น	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองกระบี่น้อยในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ถึงมกราคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่ามีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง <5-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 4.81-84.4 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จรวมทั้งไม่พบการตื้นเขินของลำน้ำ และไม่พบการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่าย (Safety Net) เพื่อป้องกันวัสดุร่วงหล่น ตามที่มาตรการกำหนด	□ เนื่องจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมามีการติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุร่วงหล่น จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☐ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	มาตรการทั่วไป 1. วางแผนงานเตรียมก่อสร้างและงานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในช่วงฤดูแล้ง โดยหากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) ให้อัดคันดินให้แน่นและ ราบเรียบสม่ำเสมอ	⊗	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	2. การตัดไม้เพื่อเตรียมพื้นที่ในการขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) หากพบว่าไม้เศษต้นไม้ตกลงในแหล่งน้ำ ทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น ให้ดำเนินการนำ ออกโดยทันที	⊗	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งในช่วง ที่มีกิจกรรมก่อสร้างสะพานที่ผ่านมาไม่พบเศษต้นไม้ในลำน้ำ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	3. การรั่วขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ในบางส่วนให้พิจารณา วิธีรั่วถอนโดยการตัดแบ่งโครงสร้างออกเป็นส่วนๆ และยกใส่รถบรรทุกเพื่อ ลำเลียงออกนอกพื้นที่ แทนการทุบทิ้ง ณ จุดรั่วถอน ซึ่งจะทำให้เศษวัสดุร่วง หล่นลงสู่ลำน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น และถ้าพบว่าไม้เศษวัสดุตกลงในแหล่งน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกเมื่อรั่วถอนแล้วเสร็จโดยทันที	○	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่ดำเนินการรั่วถอนโครงสร้างสะพานที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรั่วถอน และนำ ชิ้นส่วนจากการรั่วถอนสะพานไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ในเขตคันดินทำเรือ ซึ่งอยู่ห่าง จากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้าม คลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ได้ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และ จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ ผ่านมา ไม่พบเศษวัสดุก่อสร้างกีด ขวางการไหลของน้ำ	□ เนื่องจากในระยะ ก่อสร้างที่ผ่าน มา ได้รั่วถอน โครงสร้างใช้ วิธีการทุบทิ้ง ณ จุดรั่วถอน สะพาน จึงถือว่า ไม่มีประสิทธิผล	☑ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 พื้นที่กองเศษชิ้นส่วนสะพาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ปฏิบัติ ไม่ปฏิบัติ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ไม่สามารถประเมินผลได้ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล มีประสิทธิผล ไม่มีประสิทธิผล ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ มีประสิทธิภาพ ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน (ต่อ)	4. การเก็บกักวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดิน ที่ ขุดออกจากการทำฐานรากเพื่อขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ต้องระมัดระวังไม่ให้ลั่วออกนอกเขตทาง และปรับระดับความลาดชันให้ เหมาะสม รวมทั้งต้องห่างจากแหล่งน้ำทั้ง 3 แห่ง ข้างต้นไม่น้อยกว่า 150 เมตร	●	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในช่วงที่ ดำเนินการก่อสร้างสะพานที่ ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการนำดินที่ขุดออกจากงานก่อสร้างไป เก็บกองไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจาก แหล่งน้ำผิวดิน มากกว่า 150 เมตร โดยบ้านพักคนงาน ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 อยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่าง จากคลองกระบี่น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	■	■	 โครงการฯ ตอน 2 บ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. เมื่องานก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลอง เนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จในแต่ละ วัน จัดให้มีการเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หรือเศษคอนกรีตจากการ รื้อถอนโครงสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกีดขวาง การไหลของน้ำเมื่อเกิดฝนตก	●	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บเศษ วัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ภายหลัง ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพ น้ำผิวดิน	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. ดำเนินการก่อสร้างบ่อดักตะกอนรูปแบบการติดตั้ง Drop Inlet ร่วมกับ RCDitch Lining บริเวณคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) เพื่อทำหน้าที่ในการดักตะกอน และลดความเร็วของน้ำซึ่งช่วยลดการกัดเซาะ ก่อให้เกิดร่องรอยลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำที่ระบายจากถนนระบายลงสู่พื้นที่ชุ่มน้ำโดยตรง	○	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการไม่มีการก่อสร้างบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำ	เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองกระบี่น้อยในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ถึงมกราคม พ.ศ.2567 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่ามีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอย ระหว่าง <5-87 มก./ล. และมีค่าความขุ่นระหว่าง 4.81-84.4 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ รวมทั้งในปัจจุบันการก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องก่อสร้างบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	□ เนื่องจากในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาไม่มีการก่อสร้างบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำ บริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิภาพจึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย

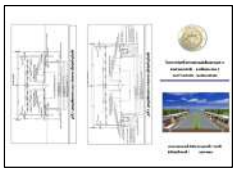
* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6							
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพ น้ำผิวดิน	<i>มาตรการทั่วไป</i> 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่าง เคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	○	โครงการตอน 2 มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและ ลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินบางส่วน โดยมี รายละเอียดตามที่เสนอไว้ในข้อ 10 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำ ผิวดินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการ กำหนด แต่จากการตรวจสอบการ ดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบ ปัญหาด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน บริเวณสะพานข้ามลำน้ำ	□ โครงการฯ ปฏิบัติตาม มาตรการที่ กำหนดไม่ ครบถ้วน จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิภาพ	☒ เนื่องจากมีการ ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ห้ามทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดแยกชิ้นส่วนบริเวณที่ทำการ ก่อสร้างขยายสะพานทั้ง 3 แห่งข้างต้น โดยต้องดำเนินการบริเวณ สำนักงานโครงการชั่วคราวที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเท่านั้น รวมทั้งต้องจัดให้มี ถาดหรือกระเบาะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน หรือน้ำมันเครื่อง และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	●	โครงการตอน 2 มีกิจกรรมการก่อสร้างขยายสะพานข้ามลำน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการได้ จัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. กำหนดให้ที่ตั้งสำนักงานโครงการชั่วคราว และที่พักคนงาน ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งจัดให้สร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก	●	โครงการตอน 2 ได้จัดตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เป็นระยะทางมากกว่า 150 เมตร โดยมีสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกระบี่น้อย ประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงานโครงการฯ ตอน 2
12. อากาศและบรรยากาศ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการให้ประชาชนในพื้นที่โครงการรับทราบ ตั้งแต่ในช่วงก่อนการเตรียมการก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยให้ดำเนินการปฏิบัติตามแผนประชาสัมพันธ์โครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ชุมชนทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ ตามที่กำหนดไว้ในแผนประชาสัมพันธ์โครงการ	ไม่มี	■	■	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	2. ดำเนินการติดตั้งรั้วทึบสูง 2 เมตร ชนิด Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบเพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ ตามแนวพื้นที่ก่อสร้างต้องติดตั้งสัญญาณไฟทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างและให้รั้วหรือเคลื่อนย้ายออกทันทีหากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณสะพานข้ามแยกสนามบิน (กม.981+015) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนแนวเส้นทางโครงการช่วงอื่นๆ อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งานทาสี ตีเส้นจราจร และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้ง Concrete Barrier ควบคู่รั้วผ้าใบตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	⊗	⊗	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ^๑	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ^๒	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	<i>มาตรการทั่วไป</i> 1. พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการ ฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดย เพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวหน้าดินยังคงมีฝุ่นละออง	●	โครงการตอน 2 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้ว เสร็จ ซึ่งในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำ ตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	■	■	-
	2. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่าน พื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น และกระเบรบรรทุกท้าย รถต้องได้รับการปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละออง	●	โครงการตอน 2 มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. รวมทั้งมีการ ติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง โครงการ	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	3. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	○	โครงการไม่ได้จัดพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ ก่อนเข้า-ออกพื้นที่ ก่อสร้าง แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการล้างทำความสะอาด ยานพาหนะหลังเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละ วัน	เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และพื้นที่สัญจรเป็นพื้นที่เดียวกัน จึงถือว่าไม่มีการนำยานพาหนะออก นอกพื้นที่โครงการ เมื่อพิจารณาผล การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณ โรงเรียนสังข์ทองวิทยา ระหว่างวันที่ 14-18 พฤศจิกายน พ.ศ.2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด รวมทั้งไม่พบเศษดินร่วน หล่นบนผิวทางจราจร แสดงให้เห็น ว่าการล้างทำความสะอาด ยานพาหนะหลังเสร็จสิ้นกิจกรรม การก่อสร้างในแต่ละวันสามารถลด การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้	□ เนื่องจากไม่มี การจัดพื้นที่ล้าง ล้อรถยนต์ก่อน เข้า-ออกพื้นที่ ก่อสร้าง จึงถือ ว่าไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึง ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้าง โครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรน้อย หรือ ในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างผิวถนนในช่วงเช้าของแต่ละวัน	ไม่มี	■	■	 รถฉีดล้างถนน
	5. กรมทางหลวงต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการ ก่อสร้างให้ชัดเจนและบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการ ก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น	●	มีการใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งได้กวาดขนพื้นถนนข้างขวาของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด และกำกับดูแลไม่ให้เกิดการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างเกินน้ำหนักบรรทุกไม่เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	6. จัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมบำรุงเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการ ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีสภาพที่ที่เหมาะสมในการใช้งานและเพื่อลด การระบายสารมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่าควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	●	จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซมเครื่องจักร อุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	■	■	 โรงซ่อมบำรุง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง	มาตรการเฉพาะพื้นที่ 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรงวัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ชุมชนรัษฎาห้วยน้ำแดง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านน่านอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านน่านอก โรงเรียนบ้านน่านอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านไสโปะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างแนวเส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้รั้วหรือเคลือบยาพื้นพื้นที่หากมีการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จเพื่อนำไปติดตั้งพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป	○	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง แต่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบตามที่มาตรการกำหนด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.981+015) แล้วเสร็จ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณนี้ออก และติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้ามทางสนามบิน อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันอยู่ระหว่างงานทาสี-ตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวพบว่า พื้นที่อ่อนไหวจำนวน 17 แห่ง ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากทำให้เกิดขวางการสัญจรเข้า-ออกของชุมชน ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	□ เนื่องจากไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแสดงไว้ในภาคผนวก ค-2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☐ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	2. ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างจำนวน 17 แห่ง ที่มีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเกินมาตรฐานกำหนด ได้แก่ ชุมชนรักรักษ์ห้วยน้ำแดง ชุมชนโศกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) วัดควนสวาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านนากนอก (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านนากนอก (ฝั่งขวา) มัสยิดบ้านนากนอก โรงเรียนบ้านนากนอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจัน หมู่ที่ 3 บ้านโล๊ะไผ่ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	●	โครงการตอน 2 ได้ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของชุมชนเกี่ยวกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้วเสร็จ ซึ่งผลการสำรวจความคิดเห็น พบว่า พื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งไม่ยินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรเข้า-ออกพื้นที่ชุมชน	ไม่มี	■	■	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแสดงไว้ในภาคผนวก ค-2
	มาตรการทั่วไป 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างให้กรมทางหลวงแจ้งให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่นผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์ การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบปะประชาสัมพันธ์การก่อสร้างเพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องเริ่มต้นหลังเวลา 08.00 น. และต้อง สิ้นสุดก่อนเวลา 17.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใน บริเวณใกล้เคียง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งานทาสี ตีเส้นจราจร และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม ซึ่งไม่มีกิจกรรม ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดช่วงเวลาในการ ก่อสร้างให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	3. กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดัง จะต้องมีการประกาศให้ สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งานทาสี ตีเส้นจราจร และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม ซึ่งไม่มีกิจกรรม ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนด	ไม่มี	⊗	⊗	-
	4. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่าน พื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	5. พิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ รวมทั้งเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ ส่วนประกอบที่หล่อเสร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่เพื่อลดระดับ เสียงรบกวนจากการทำงาน และช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้เลือกใช้เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้าง ต่างๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อย รวมทั้งเลือกใช้ส่วนประกอบที่ หล่อสำเร็จมาจากโรงงานแทนการหล่อในพื้นที่ก่อสร้าง ตามที่ มาตรการกำหนด จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างใน ปัจจุบัน พบว่า อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งาน ทาสี ตีเส้นจราจร และปรับสภาพพื้นที่ ก่อสร้าง ซึ่งไม่มี กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ไม่มี	■	■	 งานทาสี เส้นจราจร บริเวณ สะพานข้ามทางแยกสามแยก
	6. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ/ดูแลเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพดีและจัดหาดัดตั้งหรือ ปรับเปลี่ยนแก้ไขเครื่องจักรที่มีสภาพใหม่เพื่อลดระดับเสียงจากการใช้งาน	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาโครงการตอน 2 มีการตรวจสอบและ ซ่อมบำรุงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่ เสมอ รวมทั้งพิจารณาเลือกใช้เครื่องจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อ ลดระดับเสียงจากการใช้งาน	ไม่มี	■	■	 หน้าที่ตรวจสอบเครื่องจักร
	7. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์และรับ เรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน บริเวณสำนักงานโครงการชั่วคราวและที่พักคนงานเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ ดีระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	โครงการตอน 2 ได้จัดให้เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับ เรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และ บริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อบริการรับ เรื่องร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. เสียง (ต่อ)	8. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเรื่องเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ให้ดำเนินการหาสาเหตุ แก้ไข และแจ้งประชาชนให้รับทราบถึงแนวทางแก้ไข และผลการแก้ไข	⊗	การดำเนินการโครงการในระยะที่ผ่านมาไม่มีข้อร้องเรียนเรื่องเสียงดังรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	-
14. ความ สั่นสะเทือน	1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปอาคาร หรือเครื่องมือต่างๆ ของพื้นที่อ่อนไหว หรือหน่วยงานที่อยู่ในระยะห่าง 0-100 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการและให้ทางพื้นที่อ่อนไหวเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	●	โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการถ่ายรูปอาคาร และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่อยู่ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทางแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นระยะแรกของงานก่อสร้างเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	ไม่มี	■	■	ผลการตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างแสดงไว้ในภาคผนวก ค-4
	2. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่าอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งานทาสี ดีไซน์จราจร และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน อย่างไรก็ตาม โครงการตอน 2 ได้กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. ความ สั่นสะเทือน (ต่อ)	3. ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	กำหนดให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจำกัดความเร็วของ รถขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่เกิน 40 กม/ชม.	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม/ชม.
	4. กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับ บริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยเฉพาะการขุดเจาะ เสาเข็มเพื่อก่อสร้างทางยกระดับ จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะ เสาเข็มโดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่ เกิดขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณ สะพานข้ามแยกสนามบิน ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่ง การก่อสร้างที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านความ สั่นสะเทือน	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ เนื่องจาก ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	5. กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ หยุดดำเนินงานทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหา แนวทางป้องกัน แก้ไขที่มีประสิทธิภาพ	⊗	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมายังไม่พบความเสียหายต่อ อาคารที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ เนื่องจาก ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก	1. กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่ เขตทางเท่านั้น โดยห้ามล่วงล้ำออกนอกพื้นที่เขตทางโดยเด็ดขาดเพื่อป้องกัน ผลกระทบจากการรบกวนพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ระบบนิเวศ เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง	●	มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน และดำเนินการ กิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในขอบเขตที่กำหนด รวมทั้งมี การกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้าง ภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น	ไม่มี	■	■	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง
	2. การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน (cut & fill) ดินที่ขุดออกมาจากงานก่อสร้าง ฐานรากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเขตทางต้องนำดินทั้งหมดที่ขุดออกมา ถมในพื้นที่เขตทางและอัดหน้าดินให้แน่น เพื่อลดผลกระทบการสูญเสียดิน บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5	●	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำดินที่ขุด ออกมาปรับถมและบดอัดหน้าดินในพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	■	■	-
	3. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่เขตทาง เท่านั้น รวมถึงกำหนดให้ตำแหน่งบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่นอกพื้นที่ชุ่มน้ำ ปากแม่น้ำกระบี่	●	กำหนดให้มีการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น และจัดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นภายใน พื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุม โครงการ และโรงซ่อมบำรุง ของโครงการตอน 2 ซึ่งอยู่ในซอย เทคโนโลยี-ท่าเรือ จากการตรวจสอบพบว่าตั้งอยู่นอกพื้นที่ชุ่มน้ำ ปากแม่น้ำกระบี่	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	4. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างตอม่อสะพาน และกิจกรรมอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินการก่อนถึงฤดูกาลผสมพันธุ์วางไข่ของสัตว์น้ำ	●	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ไม่พบกิจกรรม การก่อสร้างที่รบกวนแหล่งน้ำ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) แล้วเสร็จในเดือน เมษายน พ.ศ.2568	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย
	5. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลานานๆ ซึ่งเป็นการรบกวนการ ดำเนินชีวิตของสัตว์บก และสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ ชุ่มน้ำใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการตอน 2 ได้กำหนดช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรมการ ก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.) เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	6. กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ ต้องควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอนดิน การชะล้างพังทลาย และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการ รั่วไหล หรือกีดขวางการไหลของน้ำ และให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเพื่อลด ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นแหล่งหากิน หลนภัย วางไข่ ผสมพันธุ์ อนุบาลตัวอ่อน และใช้ประโยชน์ของสัตว์บก และสัตว์น้ำ	●	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม. 979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 และได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุง เครื่องจักรและอุปกรณ์ ไว้ภายในโรงซ่อมบำรุง ซึ่งอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการซ่อมบำรุงเครื่องจักร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพาน รวมทั้งไม่พบการกีดขวางการไหล ของน้ำในลำน้ำ	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงาน และสำนักงาน โครงการฯ ตอน 2
	7. ในระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างหากพบสัตว์บกและสัตว์น้ำ ได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรงให้ ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันทั่วทั้งที่ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่พบสัตว์ บก หรือสัตว์น้ำได้รับบาดเจ็บในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	⊗	⊗	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิผล
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. ระบบนิเวศ ทางบก (ต่อ)	8. ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างของโครงการอย่างเข้มงวด เช่น งาน ขุด งานถมดิน การต่อเสาเข็ม การก่อสร้างสะพาน การก่อวัสดุและอุปกรณ์ และการวางระบบระบายน้ำบริเวณใกล้กับพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำ ปากแม่น้ำกระบี่ และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและจะต้องมีการ ติดตั้ง Sheet Pile ป้องกันการพังทลายของดินและการชะล้างของตะกอนลงสู่ แหล่งน้ำ บริเวณคลองกระบี่น้อย คลองกระบี่ใหญ่ และคลองเนียง รวมถึง ห้ามมีการระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล และของเสียอื่นๆ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ อย่างเด็ดขาด	○	จากการตรวจสอบพบว่า สะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม. 979+204) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา มีการควบคุมไม่ให้ ระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมัน และของเสียอื่นๆ ลงสู่แหล่งน้ำ แต่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ในช่วงฤดู ฝนได้ สำหรับการป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ พบว่า โครงการมีการก่อสร้างคันดินชั่วคราว และติดตั้ง Sheet Pile โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ	ไม่มี	□ เนื่องจากในระยะ ก่อสร้างที่ผ่านมา ไม่สามารถ หลีกเลี่ยง กิจกรรมการ ก่อสร้างในช่วง ฤดูฝนได้ จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 คลองกระบี่น้อย
	9. ปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ.2552 ซึ่งเห็นชอบในการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 เกี่ยวกับการนำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-
16. ระบบนิเวศ ทางน้ำ	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่าง เคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านระบบนิเวศทางน้ำ	○	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ ผิวดินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการ กำหนด แต่จากการตรวจสอบการ ดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบ ปัญหาด้านคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณพื้นที่ ก่อสร้างและพื้นที่ ใกล้เคียง	□ เนื่องจากปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ ครบถ้วน จึงไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่หรือหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากแนวเส้นทางโครงการ	○	ต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทางมีจำนวน 14 ชนิด รวม 268 ต้น ได้แก่ ตะแบกนา อินทนิลน้ำ พะยอม มะม่วงเบา มะฮอกกานี ประดู่บ้าน เสลา ราชพฤกษ์ สกุณี กระถินเทพา สุพรรณิการ์ ตีนเป็ด ตะแบกเปลือกบาง และจามจุรี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชท้องถิ่นที่พบเห็นได้ทั่วไป จึงไม่ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ในเขตทางตามที่มาตรการกำหนด	เนื่องจากเป็นต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ภายในพื้นที่เขตทางซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวง รวมทั้งไม่จัดอยู่ในบัญชีไม้หวงห้าม ประเภท ข จึงสามารถดำเนินการตัดฟันต้นไม้ได้โดยไม่ต้องขออนุญาตทำไม้	☐ เนื่องจากไม่มีการประสานหน่วยงานป่าไม้หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อแจ้งการตัดฟันต้นไม้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	2. จัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ เพื่อป้องกันการตัดต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนด	●	มีการจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ ที่จะตัดฟันออกจากพื้นที่เขตทาง รวมทั้งดำเนินการตัดฟันไม้ เฉพาะต้นไม้ที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	3. ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดฟันต้นไม้ และชักลากออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	●	โครงการตอน 2 เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ และตัดฟันไม้ รวมทั้งชักลากออกจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	4. การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตลอดจนการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างให้กระทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายและการชะล้างหน้าดินโดยพิจารณาอย่างรอบคอบ	●	กิจกรรมการตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ ส่วนการพิจารณาเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานโครงการ ได้เลือกเข้าพื้นที่เอกชน ซึ่งไม่ต้องการตัดต้นไม้	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้ ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	5. ให้ทำการขุดล้อมย้ายไม้ใหญ่ที่ขึ้นอยู่ในเขตทางเดิมที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศออกจากบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อนิเวศในระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตหายาก	⊗	โครงการฯ ตอน 2 ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นดินเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	6. นำต้นไม้ที่ทำการขุดล้อมออกในระยะก่อสร้างของโครงการกลับมาปลูกทดแทนในเขตทางเดิม เพื่อดกแต่งภูมิทัศน์ พื้นฟูระบบนิเวศ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่โครงการ และเป็นถิ่นอาศัยและหากินให้กับสัตว์ป่า	⊗	โครงการฯ ตอน 2 ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นดินเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	7. กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ให้ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	●	แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงที่พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ประกอบด้วย ช่วงระหว่าง กม.981+000 ถึง กม.982+000 ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ มีการปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-
	8. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	จัดให้มีการบำรุงรักษาเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในงานก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อแนะนำการใช้งานของเครื่องมือแต่ละชนิด	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)	9. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า รวมถึงไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	มีการกำหนดพื้นที่ในการรวบรวมสารเคมี น้ำมัน และขยะต่างๆ และควบคุมให้คนงานก่อสร้างนำมารวบรวมไว้ในบริเวณที่กำหนดเท่านั้น รวมทั้ง ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ใช้สารเคมีกำจัดพืช และไม่ให้มีการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	 สถานีเก็บถังน้ำมัน
	10. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างบุกรุกทำลายสิ่งมีชีวิตหายากทั้งพืชและสัตว์ ลักลอบตัดไม้ เก็บหาของป่า ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่าที่มีอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเด็ดขาด	●	มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้างลักลอบตัดต้นไม้ เก็บของป่า ล่า หรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า ในแนวเส้นทางและพื้นที่ใกล้เคียงโดยเด็ดขาด	ไม่มี	■	■	-
18. สัตว์ในระบบนิเวศ	1. การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง ให้ทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นช่วงๆ และทยอยตัดฟันต้นไม้หรือปรับพื้นที่จนครบบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถรับรู้ และหลบหนีออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เข้าไปยังพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างปลอดภัย	⊗	โครงการตอน 2 ได้ดำเนินการตัดฟันต้นไม้ และปรับพื้นที่ในเขตทางแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒	☒	-
	2. ในระหว่างการตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ในเขตทาง หากพบรังไข่ ตัวอ่อน สัตว์ป่าที่เคลื่อนไหวที่เข้า หรือสัตว์ป่าที่ไม่สามารถหลบหนีช่วยเหลือตัวเองให้ปลอดภัยได้ ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ เพื่ออพยพโยกย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมและปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ยังไม่พบรังไข่ ตัวอ่อน หรือสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	☒	☒	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ●● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ใน ระบบนิเวศ (ต่อ)	3. กิจกรรมการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อน เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์ที่เคลื่อนที่เข้า	●	มีการตรวจสอบพื้นที่ก่อนดำเนินการปรับพื้นที่ การแผ้วถางพืชพรรณ การเปิดหน้าดิน และการถมดิน จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดที่ได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	
	4. หลีกเลี่ยงการตัดบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง ในพื้นที่ที่มีพืชพรรณปกคลุมหนาแน่น และต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน สารเคมี น้ำมัน และขยะลงสู่แหล่งน้ำซึ่งเป็นพื้นที่อาศัยและแหล่งหากินของสัตว์ป่า และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	●	โครงการทั้ง 2 ตอน ได้เข้าพื้นที่เอกชน เพื่อก่อสร้างเป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง และโรงซ่อมบำรุง รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้คนงานก่อสร้างลักลอบล่าสัตว์ และไม่ทิ้งขยะ สารเคมี หรือน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ อยู่ในซอยเทคโนโลยี ซึ่งอยู่ห่างจากคลองกะป็น้อย เป็นระยะทางประมาณ 850 เมตร	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 2
	5. ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักรกลในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการบำรุงรักษาเครื่องจักรกล และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ ตามข้อเสนอแนะในคู่มือการใช้งาน	ไม่มี	■	■	-
	6. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า ค้าขายสัตว์ป่า หรือกระทำการอันใดอื่นที่เป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (Endangered : EN) สัตว์ที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable : VU) และสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened : NT) รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่มีถิ่นอาศัยและหากินบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ หากฝ่าฝืนกฎข้อบังคับจะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย	●	มีการออกข้อบังคับห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าหรือทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมทั้งไม่ให้ค้าขายสัตว์ป่า จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน และบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด	ไม่มี	■	■	 ป้ายเตือนข้อบังคับห้ามล่าสัตว์ ป่า และลักลอบตัดต้นไม้ เก็บของป่า

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ☐ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ใน ระบบนิเวศ (ต่อ)	7. ให้ดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การขุดล้อมย้ายต้นไม้ การขุดดิน ถมดิน และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนถึงฤดูการอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	●	โครงการตอน 2 ได้เริ่มดำเนินการปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ ตั้งแต่ในช่วงนอกฤดูการอพยพ และการทำรังวางไข่ของนก	ไม่มี	■	■	-
	8. ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-เดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงการอพยพของนก ให้เพิ่มความเข้มงวดในการกำกับ ดูแล และควบคุมการปฏิบัติงานของแรงงาน และเจ้าหน้าที่ในการระมัดระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับนกอพยพเป็นพิเศษ	●	มีการควบคุมดูแลงานก่อสร้าง ไม่ให้ทำอันตราย ต่อนก หรือสัตว์ ที่พบในพื้นที่ก่อสร้าง หรือบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ที่อยู่ในช่วงฤดูกาล นกอพยพ ไม่พบ นกอพยพที่ได้รับอันตรายจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	-
	9. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในเวลากลางคืนที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนเป็นระยะเวลานานๆ ในช่วงฤดูกาลอพยพของนก	●	มีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะในช่วงเวลา 07.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	10. ในช่วงที่มีการอพยพของนกกำหนดให้ลดกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ และควบคุมการใช้สารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหลและให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	●	การติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาที่อยู่ในช่วงฤดูกาล นกอพยพ ไม่พบสารเคมี น้ำมัน สารปนเปื้อน ตะกอน และอื่นๆ รั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งหากิน และใช้ประโยชน์ของนกอพยพ	ไม่มี	■	■	-
	11. ในระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างหากพบนกอพยพได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแอ ให้ดำเนินการเข้าช่วยเหลือและแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือหน่วยงานด้านสัตว์ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยังไม่พบนกอพยพ ได้รับบาดเจ็บ หมดแรงบินตก หรืออยู่ในสภาพอ่อนแอ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	☒	☒	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สัตว์ใน ระบบนิเวศ (ต่อ)	12. ในระหว่างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง หากพบสัตว์บก และสัตว์น้ำได้รับ บาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ให้ ดำเนินการเข้าช่วยเหลือ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เจ้าหน้าที่กรมประมง เจ้าหน้าที่กู้ภัย หรือ หน่วยงานด้านสัตว์ ป่าที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีให้ได้รับ ความปลอดภัย	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่ พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และ บ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
19. สิ่งมีชีวิตห ายาก	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านพืชในระบบนิเวศและสัตว์ในระบบนิเวศอย่างเคร่งครัด	⊙	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบ ด้านพืชในระบบนิเวศและสัตว์ในระบบนิเวศบางส่วน โดยมี รายละเอียดตามที่เสนอไว้ในข้อ 17. พืชในระบบนิเวศ และ ข้อ 18. สัตว์ในระบบนิเวศ	ไม่มี	☐ เนื่องจากปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ที่กำหนดไม่ ครบถ้วน จึงไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
20. การ คมนาคมขนส่ง	1. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและพื้นที่สำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ใน การก่อสร้างรวมทั้งการก่อสร้างถนนชั่วคราว (Access Road) ให้อยู่ในบริเวณ พื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อมิให้เป็นการรบกวนประชาชนและชุมชนบริเวณ ใกล้เคียง	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ได้จัดพื้นที่สำหรับจอดรถ และ พื้นที่วางเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ไว้ภายในบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถ หรือวางเครื่องจักรอุปกรณ์ ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะ เท่าที่จำเป็น ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	2. กรมทางหลวงต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงและหน่วยที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการจราจรในช่วงเวลาก่อสร้าง	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา มีการประสานงานกับแขวงทางหลวง กระบี่ สถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทำอากาศยานนานาชาติกระบี่ องค์การบริหารส่วน ตำบล สถานีราชการ และสถานศึกษา ที่ตั้งอยู่ตลอดแนว เส้นทางโครงการ เพื่อวางแผนการจัดการจราจรระหว่างการ ก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณทางแยกสนามบินกระบี่ มีการคืนผิวจราจรแล้ว	ไม่มี	■	■	 แยกสนามบิน
	3. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณ แนวเส้นทางโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้างในแนวเส้นทาง และติดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์แสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง ได้แก่ ชื่อ โครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบและรูปแบบการ ก่อสร้าง เป็นต้น ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทาง ทราบและสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการ กำหนดไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง โครงการแต่ละตอน เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ ตอน 2
	4. ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็น อุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า และ ต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ ทางทราบล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องทางจราจร ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จจึงไม่มีความ จำเป็นต้องปิดช่องทางจราจรแล้ว	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	5. กรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งบริษัทผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการคมนาคมที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเปิดจุดก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้มีการนำมาตราการฯ ระยะก่อสร้างที่ได้รับความเห็นชอบมากำหนดเป็นเงื่อนไขประกอบในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดให้มีการประชุมทบทวนมาตรการที่ต้องปฏิบัติ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1	ไม่มี	■	■	รายงานการประชุมหารือแสดงไว้ในภาคผนวก ค-1
	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลบริษัทรับเหมาก่อสร้างให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	■	■	
	7. จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียนในกรณีที่ผู้ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และบริเวณหน้าสำนักงานหมวดทางหลวงกระบี่ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	■	■	กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	8. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนามและประสานงาน กับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการ กรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ	●	โครงการฯ ตอน 2 จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล พร้อมอุปกรณ์ ปฐมพยาบาลไว้ภายในบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อทำการ ปฐมพยาบาลให้แก่คนงานที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย รวมทั้งมี การประสานงานกับสถานพยาบาลในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลเหนือคลอง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงาน ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วย ฉุกเฉิน	ไม่มี	■	■	 ห้องปฐมพยาบาล
	9. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามแผนงานที่ เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ได้แก่ - ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการ จราจร รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวน การสัญจรของผู้ใช้ทางที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังนี้ - มีการประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ในการวางแผนการจัดการจราจร รวมทั้งรูปแบบทาง เบี่ยง	ไม่มี	■	■	-
	- ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น	●	- มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นระยะๆ ใน การปรับปรุงแผนการจราจรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการ ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	- ควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่าง เคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	- มีการควบคุมให้บุคลากรของโครงการปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-
	- หากพบว่ามีปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว ให้จัดหาเจ้าหน้าที่คอยให้ สัญญาณกับผู้สัญจร	●	- มีการจัดเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้สัญจร หากเกิด ปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในการขนส่งจะต้องทำการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตามแนวเส้นทาง ทำการขออนุญาตหน่วยงานที่ดูแลเส้นทางในการขนส่ง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ก่อนดำเนินการขนส่ง สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ไม่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่แล้ว เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานทั้งหมดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	- การขนส่งวัสดุและเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน โดยให้ดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ได้ทำการประสานและขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากต้องการทำการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผู้รับเหมาแจ้งและอนุญาตกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการ	●	- มีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรสำหรับก่อสร้างนอกช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางสั้นๆ จากบริเวณบ้านพักคนงานยังพื้นที่ก่อสร้าง เท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	- อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับซึ่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับซึ่เอง และผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	●	- มีการอบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับซึ่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- การขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างทุกคัน เพื่อ ป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการ สัญจรและป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	●	- มีการปิดคลุมผ้าคลุมกระบะบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เพื่อ ป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุ ทั้งภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	-
	- ตรวจสอบสภาพรถขนส่งที่ใช้ในโครงการเพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพดีเพื่อ ไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	●	- มีการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถขนส่งที่ใช้ใน โครงการตามระยะเวลาที่กำหนด จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุบนถนน เนื่องจากรถขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	-
	- ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกของโครงการ ในช่วงที่วิ่งผ่าน พื้นที่ชุมชนโดยควบคุมความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความ ปลอดภัย	●	- มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม/ชม. ตามแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 40 กม/ชม.
	- กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวง หรือถนนท้องถิ่น โดยตั้งกรวย แผงตั้งหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราวเป็นแนว ตลอด โดยมีระยะการจัดวางทุกๆ 30 เมตรโดยประมาณ ถ้าหากการก่อสร้าง รुकล้ำผิวจราจรให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดหาคนมาใส่สัญญาณแก่ผู้ใช้ทาง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	- มีการใช้ Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อ กำหนดเขตก่อสร้างไว้ตลอดแนวเส้นทางที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแยกสามบิน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว ที่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง เพื่อให้ ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและ กลางคืนก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย 100 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทาง แยกและทางเบี่ยง เป็นต้น	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณ ไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	■	■	 ป้ายทางเบี่ยง
	- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเชื่อม ทางเบี่ยงต่างๆ ในบริเวณชุมชนให้ เพียงพอและมีความปลอดภัยในการสัญจร	●	- มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน	ไม่มี	■	■	 การติดตั้งป้ายเตือน และ ไฟฟ้าส่องสว่าง
	- การเปิดหน้าดิน หรือผิวจราจร ถ้าหากมีเศษวัสดุเหลือทิ้งให้จัดวางให้ เรียบร้อยก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้ง โดยให้จัดวางในบริเวณที่ไม่กีดขวางทาง สัญจรของผู้ใช้ทางบนถนนโครงการ	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า กิจกรรมการเปิดหน้าดิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	⊗	⊗	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- การติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรงสำหรับทางแยกต่างระดับ ซึ่งจะต้องมีการก่อสร้างข้าม/บน เส้นทางคมนาคมเดิม จะต้องมีการขออนุญาตเพื่อป้องกันการรบกวนของวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	⊗	- จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า การก่อสร้างโครงสร้างของสะพานข้ามทางแยกสนามบิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	- บริษัทรับเหมาก่อสร้างดูแลการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักร บริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจร	●	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร ไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดพักเครื่องจักรชั่วคราว และวางกองวัสดุ ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบพบว่า จุดจอดพักเครื่องจักร และบริเวณวางกอง วัสดุก่อสร้างไม่กีดขวางการจราจรเข้า-ออกของชุมชน	ไม่มี	■	■	 พื้นที่สำหรับจอดเครื่องจักร บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	- กรณี เก็บ วัสดุ อุปกรณ์ การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเก็บอยู่ภายในพื้นที่ที่มีการควบคุม เช่น มีการวาง Barrier หรือรั้ว เพื่อไม่ให้รบกวนการจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง	●	- มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น จากการตรวจสอบไม่พบกองวัสดุกีดขวางการจราจร	ไม่มี	■	■	-
	- ในบริเวณจุดตัดถนนเดิมหรือเส้นทางขนส่งต่างๆ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจร หากพบเส้นทางชำรุดเสียหายจากการก่อสร้าง จะต้องซ่อมแซมปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม หรือดีกว่าเดิม	●	- จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณจุดตัดถนนเดิมที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ มีการซ่อมแซมและปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี	ไม่มี	■	■	-
	- กรณีการก่อสร้างตัดผ่านเส้นทางเข้า-ออกของสถานประกอบการและแหล่งท่องเที่ยวต้องเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้รับกวนต่อกิจกรรมของสถานประกอบการให้น้อยที่สุด	●	- มีการวางแผนการก่อสร้างบริเวณที่ตัดผ่านทางเข้า-ออก ของสถานประกอบการต่างๆ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
20. การ คมนาคมขนส่ง (ต่อ)	10. เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและต่อมา รวมถึงใช้เป็นพื้นที่สำหรับตั้งเข็มเจาะและวางเสาเข็ม จึงกำหนดให้ทำการปรับปรุงถนนบริเวณที่ทำการก่อสร้างให้มีจำนวนช่องจราจรเท่ากับจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน ทำการปรับลดขนาดของความกว้างช่องจราจรบนถนน โดยกรมทางหลวงต้องทำการตีเส้นแบ่งช่องจราจรชั่วคราวบนถนน ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนช่องจราจรของถนนยังคงมีจำนวนช่องจราจรคงเดิม (แต่ขนาดช่องเล็กลง) โดยภายหลังจากการก่อสร้างในส่วนการติดตั้งชั้นส่วนสะพานแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการปรับปรุงและ overlay ถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรอีกครั้งให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร เท่าเดิมก่อนการก่อสร้าง	●	บริเวณสะพานข้ามทางแยกสนามบินได้ดำเนินการติดตั้งชั้นส่วนและโครงสร้างสะพานแล้วเสร็จ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการปรับปรุงถนน และทำการตีเส้นช่องจราจรให้มีขนาดช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ไม่มี	■	■	 สะพานข้ามแยกสนามบิน
	11. ความเสียหายของผิวจราจร - ควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกสูงสุดอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันไม่ให้เส้นทางชำรุดเสียหาย	●	- มีการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	- จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันผิวจราจรชำรุดเสียหาย ในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพดีเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ	●	- มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ให้อยู่ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม/ชม.	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม/ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. การควบคุม น้ำท่วม และ การระบายน้ำ	มาตรการเฉพาะพื้นที่ 1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิมของโครงการที่ได้ ออกแบบไว้ ทั้ง 19 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยท่อกลมจำนวน 15 แห่ง และท่อ เหลี่ยมจำนวน 4 แห่ง	●	โครงการฯ ตอน 2 มีการปรับปรุงท่อระบายน้ำเดิม จำนวน 10 แห่ง ซึ่งประกอบด้วย ท่อลอดกลม จำนวน 7 แห่ง และท่อลอด เหลี่ยม จำนวน 3 แห่ง	ไม่มี	■	■	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	2. บริเวณ กม.980+778.802 ที่ต้องดำเนินการเปิดผิวถนนในบางส่วนเพื่อ และวางท่อระบายน้ำใหม่ เนื่องจากปลายท่อฝั่งขวาทางนั้นจมอยู่ใต้ดิน กำหนดให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันปัญหาการระบายน้ำใน พื้นที่ รวมทั้งกำหนดให้กรมทางหลวงต้องจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ ในกรณีที่ฉุกเฉินซึ่งมีฝนตกนอกฤดูกาลและทำให้น้ำท่วมในบริเวณดังกล่าว ได้	●	โครงการฯ ตอน 2 ดำเนินการก่อสร้างท่อระบายน้ำ บริเวณ กม.980+778.802 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 และจากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ไม่ พบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือการกัดเซาะทางไหลของน้ำ	ไม่มี	■	■	 กม.980+778.802
	มาตรการทั่วไป 1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่าง เคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการ ระบายน้ำ	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในบางส่วน โดยมีรายละเอียดดังข้อ 10. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำ ผิวดินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการ กำหนด แต่จากการตรวจสอบการ ดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่พบ ปัญหาด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน บริเวณสะพานข้ามลำน้ำ	□	⊗	เนื่องจากไม่มี ประสิทธิภาพ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
21. การควบคุม น้ำท่วม และ การระบายน้ำ (ต่อ)	2. กำหนดให้กรมทางหลวงต้องทยอยทำการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อทยอยทำการ ก่อสร้างต่อความยาวท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง เพื่อป้องกันการรื้อย้ายท่อ ระบายน้ำเดิมทั้งหมดในคราวเดียว ซึ่งจะช่วยให้คงประสิทธิภาพของการ ระบายน้ำเดิมในพื้นที่ได้	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ได้ดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	3. การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน และทราย เป็นต้น หรือการกองดิน ที่ขุดออกจากการเปิดผิวถนนเดิม เพื่อทำการก่อสร้างต่อความยาวท่อระบาย น้ำทั้ง 19 แห่ง ต้องปรับระดับความลาดชันของการเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้ เหมาะสม เพื่อได้ไม่พังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม แต่ถ้าพบว่ามีกอง วัสดุก่อสร้างพังทลายลงปิดกั้นท่อระบายน้ำเดิม ให้รีบดำเนินการนำออกโดย ทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า มีการปรับปรุงท่อระบายน้ำแล้วเสร็จทั้งหมด จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบท่อระบายน้ำทั้ง 19 แห่ง ที่ได้ ดำเนินการต่อความยาวท่อแล้วเสร็จ ให้ไม่มีการกองดิน หิน หรือเศษวัสดุ ต่างๆ ที่อุดตัน ก่อนส่งมอบให้กรมทางหลวงเพื่อเปิดใช้งานซึ่งถือเป็นขั้นตอน สุดท้ายของการตรวจสอบอาคารระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ	●	โครงการฯ ตอน 2 ได้นำเศษดิน และเศษวัสดุ ก่อสร้างต่างๆ ออกจากท่อระบายที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเตรียมส่งมอบให้ แขวงทางหลวงกระบี่ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2569	ไม่มี	■	■	 กม.978+496

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
22. การสั่นไหว การ	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและสันหนการของประชาชน	●	มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	2. จัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกของจราจรระหว่างก่อสร้างในช่วงที่ติดขัด เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวและสันหนการของประชาชน	●	มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยอำนวยความสะดวกในบริเวณที่พบปัญหาการจราจรไม่คล่องตัว เช่น บริเวณทางเข้า-ออกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น	ไม่มี	■	■	-
	3. ติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการให้ประชาชนใกล้เคียงทราบ เพื่อให้ประชาชนระมัดระวังในการสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง หรือหลีกเลี่ยงทางจราจรทางอื่น	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดงานก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้มีการหลีกเลี่ยงเส้นทางในบริเวณต่างๆ	ไม่มี	■	■	
	4. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด รายละเอียดดังข้อ 20 การคมนาคมขนส่ง	ไม่มี	■	■	ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
23. การใช้ที่ดิน	1. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ให้ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบของประชาชนให้น้อยที่สุด	●	มีการวาง Concrete Barrier หรือ วางกรวย และแผงตั้ง เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน รวมทั้งดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในขอบเขตพื้นที่ที่ก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น	ไม่มี	■	■	 วางกรวย
	2. ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับกองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนบริเวณโดยรอบให้น้อยที่สุด	●	มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	■	■	-
	3. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่นที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง	●	มีการควบคุมให้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้มีกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	■	■	-
24. เศรษฐกิจ และสังคม	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจําอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	1.1 จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดย ติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดการ ก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ใน สภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่ บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 2
	1.2 กรมทางหลวงต้องจัดทำแผนผังประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนผังควมมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของ โครงการ สำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการ ก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มี รายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชน ที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการและผู้ใช้เส้นทาง	●	มีการจัดทำแผนผังประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียด ตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พัก อาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่ม ดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 แผนผังประชาสัมพันธ์
	1.3 กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็น อุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็น เวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยง ไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และไม่ ให้ประชาชนในท้องถิ่น และผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	●	มีการประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงให้ผู้สัญจรทราบล่วงหน้า ก่อนมีการปิดช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า 7 วัน ซึ่งในปัจจุบันไม่มี การปิดช่องทางจราจร เนื่องจากงานกิจกรรมก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	1.4 กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ จัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้ว ให้ศึกษาหาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้น รายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์ โดยมีขั้นตอนในการรับเรื่องร้องเรียน โดยศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน ประกอบด้วย หัวหน้าศูนย์ประสานงาน เจ้าหน้าที่/ผู้ประสานงานรับเรื่องร้องเรียนทุกขี เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูล เลขานุการและผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้ - เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม จากการดำเนินงานโครงการ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ - รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมจากการดำเนินโครงการ - ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการดำเนินโครงการ - ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญหา และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนให้กับประชาชน - เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ ในการตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นในชุมชน และรวบรวมเรื่องร้องเรียน ส่งให้กรมทางหลวง เป็นต้น	●	มีการจัดเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่สำนักงานโครงการ รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องราวร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และหมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณ ด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง 1. ภายหลังจากการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นไปตามระเบียบทางราชการ แล้ว กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้พิจารณาการจ้าง แรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็น การสนับสนุนการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการพิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเข้ามา ทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	2. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่าง เคร่งครัด	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน ส่วนด้านอากาศและ บรรยากาศ และเสียง มีการปฏิบัติตามบางส่วน รายละเอียด ดังข้อ 12. อากาศและบรรยากาศ ข้อ 13 เสียง และข้อ 14 ความสั่นสะเทือน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและ บรรยากาศ และเสียง ไม่ครบถ้วน ตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการ ตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านอากาศและ บรรยากาศ และเสียงบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง	□ เนื่องจากปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มี ประสิทธิผล	⊗ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	3. บำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้	●	มีการบำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ อยู่เสมอ จากการ ตรวจสอบพบว่า ป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้ในบริเวณ ต่างๆ อยู่ในสภาพดี และสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์ โครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
24 เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	4. รวบรวมข้อมูลจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รวมทั้งกล่อบรรณเรื่องร้องเรียน เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนและแจ้งผลต่อผู้ร้องเรียน	●	มีการรวบรวมข้อมูลร้องเรียนจากช่องทางต่างๆ รวมทั้งมีการดำเนินการแก้ไขและประสานงานแจ้งผลการดำเนินการต่อผู้ร้องเรียนทราบ	ไม่มี	■	■	-
	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าโดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ กิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างใกล้ชิด	ไม่มี	■	■	-
	6. กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างซึ่งต้องมีตัวแทนจากหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่	○	มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยบุคลากรภายในกรมทางหลวง ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง และแขวงทางหลวงกระบี่ แต่ยังไม่มีการแต่งตั้งประชาชนในพื้นที่เข้าเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษา	กรมทางหลวงมีหน่วยงานในการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในท้องถิ่นอย่างสม่ำเสมอ และการแต่งตั้งแขวงทางหลวงกระบี่เป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษาสามารถเป็นตัวแทนประชาชนในพื้นที่ได้ เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับประชาชนในพื้นที่ จึงไม่จำเป็นต้องมีการแต่งตั้งผู้แทนประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษา	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	⊗ เนื่องจากไม่มีประสิทธิภาพ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	7. กำหนดให้ส่งผู้แทนโครงการเข้าร่วมประชุมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	จัดให้มีผู้แทนโครงการเข้าร่วมประชุมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์ กิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิผล
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การ สาธารณสุข	1. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ดำเนินการตาม มาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19 ในแคมป์ คนงานก่อสร้าง ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศกองคุ้มครองแรงงาน ประกาศกองควบคุมโรค กระทรวง สาธารณสุข และประกาศของจังหวัดกระบี่ เป็นต้น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19 ในแคมป์คนงาน ก่อสร้าง รวมทั้งประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	■	■	-
	2. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้พิจารณาจ้าง แรงงานคนในท้องถิ่นที่มีความรู้ ความสามารถเป็นคนงาน โดยให้ความสำคัญ เป็นอันดับแรก และพยายามจ้างให้ได้เป็นจำนวนมากที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการเปิดโอกาสให้แรงงานท้องถิ่นเข้ามา ทำงานภายในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	■	■	-
	3. กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปีเพื่อป้องกัน โรคติดต่อ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตาม สิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	■	■	-
	4. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีความสนใจในการคัด กรองแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการ แพร่ระบาดของโรคติดต่อโรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหา อาชญากรรม	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการตรวจสอบสุขภาพของแรงงานต่างถิ่น ก่อน รับเข้าทำงาน ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	5. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีห้องพยาบาล พร้อมเตียงพักคนไข้อย่างน้อย 1 เตียง พยาบาลอย่างน้อย 1 คน ประจำ ตลอดเวลาทำงาน และเวชภัณฑ์อย่างน้อย 29 รายการ ณ สำนักงานก่อสร้าง โครงการตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ พ.ศ.2548	○	มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อปฐมพยาบาล ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามี เหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อไป รับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเหนือคลอง ซึ่งอยู่ห่างจาก บ้านพักคนงาน ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร หรือ สถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ใน พื้นที่ชุมชนเมืองซึ่งมีสถานพยาบาล ตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งได้ จัดให้มี การอบรม เจ้าหน้าที่ ประจำโครงการ ให้มี ความรู้ ในการปฐมพยาบาล ผู้บาดเจ็บเล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพยาบาล วิชาชีพประจำห้องปฐมพยาบาล ตามที่มาตรการกำหนด	□ เนื่องจากปฏิบัติตาม มาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 ห้องปฐมพยาบาล

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิผล
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
☒ ไม่สามารถประเมินผลได้
☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6							
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การ สาธารณสุข (ต่อ)	6. กำหนดให้กรมทางหลวงเป็นผู้ประสานงานและสนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงพยาบาลชุมชน และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ เป็นต้น	⊗	ยังไม่ได้รับการประสานงานเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรมการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพกับสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	7. กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน และด้านอาชีวอนามัยอย่างเคร่งครัด	⊙	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนครบถ้วน ส่วนด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และอาชีวอนามัย มีการปฏิบัติตามบางส่วน	แม้ว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และอาชีวอนามัย ไม่ครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด แต่จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาหรือเรียนหรือผลกระทบที่ เกี่ยวข้องกับด้านดังกล่าว	☐ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
25. การสาธารณสุข (ต่อ)	8. ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องมาจากสุขอนามัยในที่ทำงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น	●	มีเจ้าหน้าที่ให้ความรู้และคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันโรค เช่น โรคที่เกิดจากการปฏิบัติงาน และโรคที่เกิดจากสุขอนามัยในที่ทำงาน เป็นต้น	ไม่มี	■	■	-
	9. จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการเก็บกวาดวัสดุก่อสร้าง และเศษวัสดุไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็น รวมทั้งไม่กีดขวางการทำงานของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	10. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดน้ำดื่มไม่น้อยกว่าหนึ่งลิตรสำหรับลูกจ้างไม่เกินสี่สิบคน และเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนหนึ่งลิตรสำหรับลูกจ้างทุกๆ สิบคน เศษของสี่สิบคนถ้าเกินยี่สิบคนให้ถือเป็นสี่สิบคน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน	ไม่มี	■	■	 น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง
	11. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาลและการรักษาพยาบาลอย่างเพียงพอตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ พ.ศ.2548	●	มีการจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ไว้ที่ห้องปฐมพยาบาลภายในสำนักงานโครงการ	ไม่มี	■	■	-
	12. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหามาจากการดำเนินงานบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำที่สำนักงานโครงการ รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้ที่หน้าสำนักงานโครงการ และที่บริเวณหมวดทางหลวงกระบี่	ไม่มี	■	■	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อาชีวอนามัย	1. จัดให้มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง การกำหนดแผนการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างในขั้นตอนต่างๆ การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	●	มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	ไม่มี	■	■	-
	2. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็นตกหล่นและพังทลายและจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน และมาตรฐานอุปกรณ์การก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่องกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็นตกหล่นและพังทลายและจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564	ไม่มี	■	■	-
	3. จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าการชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ในการอบรมพนักงาน และคนงานก่อสร้าง ให้รู้จักวิธีการใช้งาน และวิธีดูแลรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☐ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. อาชีวอนามัย (ต่อ)	4. จัดให้มี อุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงาน/คนงานสวมใส่ และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากากปิดหน้าป้องกันฝุ่นละออง เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) ฯลฯ รวมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงแบบต่างๆ เช่น ถังดับเพลิง ชนิด A, B และ C ฯลฯ อย่างเพียงพอและจัดให้มี กฎระเบียบและบทลงโทษ เมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้	●	จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ที่เหมาะสมตามลักษณะงานให้กับคนงานก่อสร้าง รวมถึงกำชับให้คนงานให้สวมใส่ขณะทำงาน เพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุ	ไม่มี	■	■	-
	5. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ โดยมีพยาบาลวิชาชีพประจำอยู่ 1 คน เพื่อให้การรักษายาบาลเบื้องต้น เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่พนักงานและคนงานก่อสร้างที่เจ็บป่วย กรณีที่มีอุบัติเหตุขั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะต้องรีบดำเนินการส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด (ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที)	○	จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อปฐมพยาบาลให้แก่คนงานก่อสร้างที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หากพบว่ามีเหตุฉุกเฉิน หรือบาดเจ็บร้ายแรง จะประสานงานส่งต่อไปรับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเหนือคลอง ซึ่งอยู่ห่างจากบ้านพักคนงาน ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร หรือสถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้างต่อไป	เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองซึ่งมีสถานพยาบาลตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งได้ จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ ประจำโครงการ ให้มีความรู้ ในการปฐมพยาบาล ผู้บาดเจ็บเล็กน้อยได้อย่างถูกต้อง จึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำห้องปฐมพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด	□ เนื่องจากปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ไม่ครบถ้วน จึงไม่มีประสิทธิผล	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิผล จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 ห้องปฐมพยาบาล

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
26. เครื่อจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่าง อาชีวอนามัย (ต่อ)	6. เครื่อจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างใดที่มีสภาพชำรุดและอยู่ในระหว่าง ซ่อมแซมต้องแยกออกจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีสภาพปกติ และต้องติดตั้ง ป้ายหรือสัญลักษณ์ติดเตือนไว้ เพื่อให้ทราบว่าเครื่องจักร/อุปกรณ์นั้นอยู่ใน ระหว่างซ่อมแซม ห้ามนำไปใช้งาน	⊗	การก่อสร้างในระยะที่ ผ่านมาของโครงการฯ ตอน 2 ยังไม่มีเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างใดชำรุดเสียหาย	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ เนื่องจาก ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	7. จัดให้มีการตรวจแผนฉุกเฉินในช่วงก่อสร้าง ได้แก่ แผนฉุกเฉินกรณีเกิด อัคคีภัย แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นต้น โดยแผนต้อง ประกอบด้วย แผนการป้องกัน แผนการตอบสนอง และแผนฟื้นฟู เป็นอย่าง น้อย ซึ่งรวมถึงการอบรม การตรวจสอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และการ ตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการตามแผนฉุกเฉินอย่างน้อยทุก 6 เดือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีมาตรการและแผนฉุกเฉินต่างๆ ได้แก่ แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอัคคีภัย แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุ ร้ายแรง รวมทั้งมีการตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินการ ตามแผนเป็นระยะ	ไม่มี	■	■	 ถังดับเพลิงขนาด 15 ปอนด์ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	8. จัดให้มีการประกันภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับ ความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำประกันชีวิตต่อชีวิตและ ทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่อาจได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	-
27. อุบัติเหตุ และความ ปลอดภัย	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อ ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความ ปลอดภัยใน สังคม	มาตรการเฉพาะบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง 1. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีบ้านพักคนงาน ก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการ ก่อสร้าง ประกาศเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2559	●	มีการจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามประกาศ คณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานด้านสวัสดิการ แรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	2. จัดให้มีรั้วที่บ่ชั่วคราว เช่น แผ่นเหล็ก ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตรโดยรอบ พื้นที่บ้านพักคนงาน พร้อมจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	○	โครงการตอน 2 ไม่ได้จัดให้มีรั้วที่บ่โดยรอบบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง เนื่องจากข้อจำกัดในสัญญาเช่าพื้นที่ รวมทั้งยังไม่มี พนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง โดยมีหัวหน้าคนงานเป็นผู้ดูแลควบคุมการเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้าง	เนื่องจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน รวมทั้งไม่ พบปัญหาการลักขโมย หรือปัญหา อาชญากรรมในพื้นที่ จึงอาจไม่ จำเป็นต้องมีพนักงานรักษาความ ปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	□ เนื่องจากรอบ พื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง ไม่จัดให้มีรั้วที่บ่ โดยรอบ และ ไม่มีเจ้าหน้าที่ รักษาความ ปลอดภัยประจำ บริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิผล	⊗ เนื่องจากไม่มี ประสิทธิผล จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 รั้วโดยรอบบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความ ปลอดภัยใน สังคม (ต่อ)	3. บุคคลที่เข้าบ้านพักคนงาน ทุกคนต้องผ่านการตรวจโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) และต้องแสดงสิ่งที่ยึดตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงานต้องติดบัตรตลอดเวลา ห้ามพกพาอาวุธหรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการควบคุมไม่ให้มีการพกพาอาวุธ หรือวัตถุที่สามารถจัดทำเป็นอาวุธที่มีอำนาจทำลายเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	ไม่มี	■	■	 ป้ายเตือนห้ามพกพาอาวุธ และห้ามตั้งสุรา บริเวณบ้านพักคนงาน
	4. กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการล้งซื้อหรือผ่อนบันทึกลงเวลาเข้า-ออกให้ชัดเจน	●	มีการกำหนดระยะเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไม่เกิน 22.00 น. ในแต่ละวัน ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเข้า-ออกภายหลังเวลา 22.00 น. ต้องมีการบันทึกเวลาเข้า-ออกอย่างชัดเจน	ไม่มี	■	■	-
	5. ต้องควบคุมไม่ให้คนงานในสังกัดตั้งสุราในบริเวณบ้านพักคนงานพักคนงาน แม้ว่าเป็เวลาเลิกงานแล้ว เพื่อป้องกันเหตุวิวาท และห้ามไม่ให้คนงานเข้าไปในย่านที่พักอาศัยใกล้เคียง เพื่อป้องกันประชาชนหวาดระแวงหรือรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	●	มีการออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ตั้งสุรา หรือเสพสารเสพติดภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้ายห้ามตั้งสุรา และห้ามเสพสารเสพติด

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
28. ความ ปลอดภัยใน สังคม (ต่อ)	6. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ออกกฎระเบียบในที่ พักคนงานก่อสร้าง เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามมีทะเลาะวิวาท ห้ามขาย ทรัพย์สินของคนที่ย้ายบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าแรงงานก่อสร้างคนใดฝ่า ฝืนกฎระเบียบจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) และในกรณีที่เป็นแรงงานต่างด้าวที่ไม่ รู้ภาษาไทย จะต้องจัดทำเอกสารให้เป็นภาษาของแรงงานต่างด้าวนั้นๆ เพื่อให้รับรู้และเข้าใจในกฎระเบียบในการทำงานที่ชัดเจน	●	มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับไม่ให้คนงานก่อสร้าง เล่นการ พนัน ห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขายทรัพย์สิน และมีบทลงโทษ กรณีที่มีการฝ่าฝืน	ไม่มี	■	■	-
	7. กำหนดให้มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน โดยพนักงาน จะต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการก่อเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับ ยาเสพติด	●	มีการตรวจสอบประวัติก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน และให้มีการ ตรวจสอบสุขภาพก่อนเริ่มงาน	ไม่มี	■	■	-
	8. กรมทางหลวงจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมไม่ให้คนงานใน สังกัดเสพยาเสพติด หากตรวจพบให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการ ตามกฎหมาย	●	โครงการตอน 2 มีการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับไม่ให้คนงาน ก่อสร้าง เสพยาเสพติด รวมทั้งมีการสุ่มตรวจเป็นครั้งคราว หากพบว่ามีการฝ่าฝืน จะดำเนินคดีตามกฎหมาย	ไม่มี	■	■	 ป้ายห้ามดื่มสุรา และ ห้ามเสพยาเสพติด

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> 1. ในการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างนั้นเสนอให้ประยุกต์ใช้มาตรฐาน และแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. E.I.T. Standard 1010-30) เพราะต้องการจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในท้องถิ่นใกล้เคียง ทั้งนี้ กำหนดให้เป็นมาตรฐานบ้านพักคนงานที่จะจัดให้มีในแต่ละแห่งรองรับคนงานประมาณ 200 คน ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 1 ไร่/แห่ง โดยมาตรฐานบ้านพักคนงานก่อสร้างที่รายละเอียดดังนี้ 1.1 บ้านพักคนงานก่อสร้างขนาด 1 ชั้น จำนวน 5 หลัง หลังละ 20 ห้อง (หน้า-หลัง ผังละ 100 ห้อง) กำหนดให้พัก 2 คน/ห้อง รวมพักได้ 40 คน/หลัง	●	โครงการฯ ตอน 2 มีการจัดผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้ บ้านพักคนงาน 1 ชั้น จำนวน 60 ห้อง พร้อมห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในห้องพักแต่ละห้อง สามารถรองรับคนงานได้ห้องละ 2 คน	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.2 ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน (ห้องส้วมที่ถูก สุกลักษณะสำหรับคนงานไม่น้อยกว่า 1 ห้องต่อ 10 คน)	●	จัดห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างไว้ภายในห้องพักแต่ละ ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 2 คน/ห้อง	ไม่มี	■	■	 ห้องน้ำ-ห้องส้วม สำหรับคนงานก่อสร้าง
	1.3 มีพื้นที่อาบน้ำ-ล้างซักล้าง จำนวน 2 แห่งพร้อมบ่อเก็บน้ำขนาด 4.8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 4 บ่อ ซึ่งใช้อย่างเพียงพอ	●	จัดพื้นที่อาบน้ำ และล้างซักล้าง ไว้ภายในห้องพักแต่ละห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ	ไม่มี	■	■	
	1.4 จัดให้มีพื้นที่สำหรับการประกอบอาหารของคนงานก่อสร้าง	●	มีการจัดพื้นที่สำหรับการประกอบอาหารไว้บริเวณด้านหลัง ห้องพักของคนงานก่อสร้างแต่ละห้อง	ไม่มี	■	■	 พื้นที่สำหรับประกอบอาหาร
	1.5 ร่องระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ พร้อมบ่อดักขยะหรือบ่อดัก ตะกอน	●	จัดให้มีร่องระบายน้ำชั่วคราว โดยรอบพื้นที่ เพื่อรองรับและ ระบายน้ำจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบ พบว่า ร่องระบายน้ำสามารถรองรับและระบายน้ำได้ดี รวมทั้ง ไม่พบน้ำท่วมขังภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	
							 ร่องระบายน้ำโดยรอบ บ้านพักคนงาน

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.6 ถังรองรับมูลฝอยประจำบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอกับคนงาน ก่อสร้างพร้อมจุดพักขยะ เพื่อรอการขนย้ายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยแยกประเภทขยะ ขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงาน ให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือคลองมาเก็บขนไป กำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	■	■	 ถังรองรับขยะมูลฝอย ตอน 2
	1.7 ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ ติดตั้งประจำบ้านพัก คนงานก่อสร้างทุกหลังๆ ละ 8 ถัง	●	มีการติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาด 15 ปอนด์ กระจายไว้ในบริเวณต่างๆ ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ถังดับเพลิงชนิดผงเคมี
	1.8 ป้อมยามในส่วนที่ที่พักคนงานก่อสร้าง	●	จัดให้มีป้อมยาม บริเวณด้านหน้าบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ป้อมยาม
	1.9 จัดระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นอย่างเพียงพอ เช่น ไฟฟ้า น้ำอุปโภค- บริโภค เป็นต้น	●	จัดให้มีระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำดื่ม น้ำใช้ และไฟฟ้า ส่องสว่าง ให้แก่คนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ	ไม่มี	■	■	 ถังสำรองน้ำใช้

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	1.10 การเตรียมทางเข้า-ออกที่พนักงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปูราดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดิน ถ้าสามารถดำเนินการได้	●	จัดให้มีการปรับปรุงพื้นที่จอดรถ และพื้นที่ว่างภายในสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักพนักงานก่อสร้าง ให้มีความเสถียร	ไม่มี	■	■	 ที่จอดรถ
	2. การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม กรมทางหลวงจะต้องจัดวางระบบระบายน้ำเป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้างห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงานฯ และที่พนักงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่การซึม และการไหลของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่พนักงานเดียวกันต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการหมุนวนน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก	●	จัดให้มีรางดินระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่บ้านพักพนักงานโครงการ เพื่อรองรับน้ำเสียจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบายน้ำฝนภายในบริเวณพื้นที่บ้านพักพนักงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 รางดินระบายน้ำชั่วคราว
	3. เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนอาคาร ห้องน้ำห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกจากพื้นที่ โดยก่อนการรื้อถอนให้ประสานต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสูบกากตะกอนทั้งหมดออกก่อนการรื้อถอนเมื่อรื้อถอนอาคารและเครื่องประกอบออกหมดแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ ซ้ำเชื้อโรคและปรับเปลี่ยนหน้าดินคืนสภาพพื้นที่เดิม	⊗	โครงการฯ ตอน 2 ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อถอนบ้านพักพนักงานก่อสร้าง	ไม่มี	☒	☒	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	<i>การจัดการขยะมูลฝอย</i> กรมทางหลวงต้องดำเนินการดังนี้ 1. จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิด มีฝาปิด ความจุ ไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถัง จัดวางใน หน่วยงานก่อสร้างอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักคนงาน หรือ สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง โรงเก็บวัสดุก่อสร้าง โรงเก็บเครื่องจักรกล โรงซ่อม เครื่องจักร โรงหล่อคอนกรีต และโรงผสมแอสฟัลต์คอนกรีต	●	จัดให้มีถังรองรับขยะแยกประเภทขยะ ขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงาน ให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือคลองมาเก็บขนไป กำจัดเป็นประจำวันสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	■	■	
	2. จัดให้มีการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้ บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วน ท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไป กำจัดทุกวัน	●	จัดให้มีถังรองรับขยะแยกประเภทขยะ ขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงาน ให้ รถเก็บขยะจากเทศบาลตำบลเหนือคลองมาเก็บขนไป กำจัดเป็นประจำวันสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	■	■	ถังรองรับขยะมูลฝอย
	<i>การจัดการน้ำเสีย</i> กรมทางหลวงต้องดำเนินการดังนี้ 1. จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้เพียงพอ ทั้งจัดเตรียมน้ำใช้อย่างน้อย 98 ลูกบาศก์เมตร/วัน/ที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับคนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 มีการจัดเตรียมน้ำดื่มที่ สะอาดให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/ คน-วัน รวมทั้งจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ สำหรับคนงานก่อสร้าง อย่างเพียงพอ โดยจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ ต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้าง จำนวน 100 คน และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำใช้ใน ชุมชนข้างเคียง	ไม่มี	■	■	 ถังสำรองน้ำใช้  น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
29. สุขภาพ (ต่อ)	2. จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	●	จัดห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างไว้ในห้องพักแต่ละห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 2 คน/ห้อง รวมทั้งติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศสำหรับบำบัดน้ำเสียจากส้วมของคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 ห้องน้ำ-ห้องส้วม สำหรับคนงานก่อสร้าง
	3. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสีย รองรับน้ำเสียรวมไม่น้อยกว่า 78.4 ลูกบาศก์เมตร/วัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมันมีความสามารถรองรับน้ำเสีย น้ำที่จากลานซักล้าง และห้องครัว ไม่น้อยกว่า 1.7 ลูกบาศก์เมตร/วัน จำนวน 2 บ่อ/จุด ระยะเวลากักเก็บไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากเจ้าหน้าที่และคนงาน	●	จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบการรั่วซึมของระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวอยู่เสมอ	ไม่มี	■	■	 ระบบบำบัดน้ำเสีย
	4. ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสูบน้ำออกจากระบบบำบัด เป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	⊗	ยังไม่มีการสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย เนื่องจากยังมีปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสียน้อย	ไม่มี	⊗	⊗	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊠ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
30. ความสำคัญเฉพาะชุมชน	1. วางแผนจัดการจราจรในช่วงเตรียมการก่อสร้าง และการก่อสร้างให้รัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้เสร็จตามที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกต่อการเดินทางไปสถานที่ที่มีความสำคัญเฉพาะชุมชนของประชาชน	●	มีการวางแผนการจราจรอย่างรัดกุม เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนด	ไม่มี	■	■	-
	2. ให้จัดทางเบี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายบอกทางสัญญาณไฟเตือน และไฟส่องสว่างบริเวณทางเข้า-ออกจุดตัดถนนในชุมชน พร้อมจัดเตรียมเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ติดตั้งป้ายทางเบี่ยง บอกทางพร้อมติดตั้งสัญญาณไฟเตือนและไฟส่องสว่างในชุมชน เพื่อเป็นการแจ้งเตือนให้กับผู้ใช้ทาง	ไม่มี	■	■	 ป้ายทางเบี่ยง
	3. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-
31. ผู้ใช้ทาง	1. กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	■	■	-
32. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<i>ด้านคุณภาพอากาศ</i> 1. กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	■	■	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	2. ทำการมีدفม่น้ำโดยพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของถนนอย่างน้อยวัน ละ 3-4 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากเศษดินต่างๆ ที่ขุดออก จากกิจกรรมการก่อสร้างตามอหยาขระดับ	●	โครงการตอน 2 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้ว เสร็จ ซึ่งในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ได้จัดให้มีการมีคิพพม่น้ำ ตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	■	■	-
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิด การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	กิจกรรมการเปิดหน้าดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	4. ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกขนส่งดิน หรือวัสดุก่อสร้างให้มีติดตลอด เส้นทางขนส่ง เพื่อป้องกันการตกหล่นและการฟุ้งกระจายของดินจาก รถบรรทุก	⊗	กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	5. ซ่อมบำรุงและดูแลให้เครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในพื้นที่ ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อควบคุม หรือลดการปล่อย มลพิษจากเครื่องยนต์ เครื่องจักรต่างๆ	●	จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่ บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง เพื่อบำรุง รักษา และซ่อมแซมเครื่องจักร อุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	■	■	 โรงซ่อมบำรุง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6							
การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<i>ด้านเสียง</i> 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรงวัสดุเป็นเหล็ก (Steel) ความสูงโดยรวม 2.5 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรมซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้าง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดควนสวาย และมัสยิดบ้านนากอก โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างแนวเส้นทางในช่วงนั้นๆ และให้เรือหรือเคลื่อนย้ายทันทีหากการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ เพื่อนำไปติดตั้งยังพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป	⊖	แหล่งศิลปกรรมดังกล่าว ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2	ไม่มี	☒	☒	-
	2. กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดัง กรมทางหลวงต้องเข้าประสานงานกับแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อแจ้งรายละเอียดของลักษณะกิจกรรมการก่อสร้าง และวิธีป้องกันผลกระทบด้านเสียงที่เกินค่ามาตรฐาน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	3. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ ก่อให้เกิดเสียงดัง ที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่าโครงการฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง งาน ทาสี ติดเส้นจราจร และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่ ก่อให้เกิดเสียงดัง อย่างไรก็ตาม กิจกรรมโดยที่ผ่านมามีการหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ ก่อให้เกิดเสียงดังสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนา	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	● ปฏิบัติ	○ ไม่ปฏิบัติ	● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล	■ มีประสิทธิผล	□ ไม่มีประสิทธิผล	☒ ไม่สามารถประเมินผลได้		
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	■ มีประสิทธิภาพ	□ ไม่มีประสิทธิภาพ	☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้		

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	<i>ด้านความสั่นสะเทือน</i> 1. กำหนดให้กรมทางหลวงถ่ายรูปลูกอาคารที่สำคัญของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนโดยให้ดำเนินการก่อนการก่อสร้างโครงการและให้ตัวแทนของแหล่งศิลปกรรมเก็บรูปถ่ายไว้ 1 ชุด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไข ในกรณีที่ได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 100 เมตร จากขอบเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☑ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-
	2. วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง โดยหลีกเลี่ยงเส้นทางของถนนที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม	●	โครงการตอน 2 ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 4037 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-
	3. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มากในช่วงการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนาของแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	จากการติดตามตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร งานทาสี เส้นจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับสูง ในช่วงที่มีการประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่สำคัญ หรือวันสำคัญทางศาสนา โดยในระยะที่ผ่านมาได้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงที่มีกิจกรรมทางศาสนา	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ
การวิเคราะห์ประสิทธิผล
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติ
■ มีประสิทธิผล
■ มีประสิทธิภาพ

○ ไม่ปฏิบัติ
□ ไม่มีประสิทธิผล
□ ไม่มีประสิทธิภาพ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน
☑ ไม่สามารถประเมินผลได้
☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	4. กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตรหรือส่งเสียงดังบริเวณมัสยิด บ้านเหนือคลอง และมีสัญญาณรบกวนเพื่อป้องกันเสียงดังรบกวนการ ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาของประชาชน	○	ไม่มีการติดตั้งป้ายเตือนรถยนต์ห้ามใช้แตร หรือส่งเสียงดัง บริเวณมัสยิดมัสยิดนูรุลอิหมาน (กม.978+250) และมีสัญญาณ บ้านเหนือคลอง (กม.984+550)	ไม่มี	☐ เนื่องจากไม่มี การติดตั้งป้าย เตือนรถยนต์ ห้ามใช้แตรหรือ ส่งเสียงดัง บริเวณมัสยิด บ้านเหนือคลอง และมีสัญญาณ รบกวนจึง ถือว่าไม่มี ประสิทธิผล	☒ เนื่องจาก มาตรการไม่มี ประสิทธิผล จึง ไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 บริเวณทางเข้า-ออก มัสยิดบ้านเหนือคลอง-
	<u>ด้านอื่นๆ</u> 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้กรมทางหลวงประสานสำนัก ศิลปกรรมที่ 12 นครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการพร้อมทั้ง ขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบพื้นที่ ศึกษาโครงการที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	⊖	จากการตรวจสอบไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจาก ไม่ สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ☒ มีประสิทธิผล ☐ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
32. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	2. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้กรมทางหลวงชุดสำรวจดินด้วยการใช้หัวเจาะ (Auger Coring) บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วง กม.972+000 ถึง กม.974+000 จำนวน 2 หลุม เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการตรวจสอบหลักฐานทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้แหล่งโบราณคดีเขาพระ และเรือชุดคลองกระบี่ใหญ่ (ศาลใต้หินขวาง) มากที่สุด	⊖	บริเวณที่กำหนดไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ประเมินประสิทธิภาพได้	-
	3. กำหนดให้ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินการและรีบแจ้งต่อนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช ทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎหมายต่างๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ประเมินประสิทธิภาพได้	-
	4. ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางของประชาชนที่ไปยังแหล่งศิลปกรรม กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดทำทางเบี่ยง และจัดทำป้ายบอกตำแหน่งแหล่งศิลปกรรม เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังแหล่งศิลปกรรมได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมทางหลวงต้องทำการปรับปรุงเส้นทางที่อาจได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างให้เรียบร้อยก่อนเปิดดำเนินการโครงการ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยังไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการเดินทางไปยังแหล่งศิลปกรรมต่างๆ	ไม่มี	☒ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☒ เนื่องจากไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ ประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ	<u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> 1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางแยก ตลาดเก่า กม.972+735 บริเวณจุดกลับรถหน้าเรือนจำ กม.976+800 และ บริเวณทางแยกสนามบิน กม.981+000 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้อง ติดตั้งกำแพงแนวรั้วทึบด้วยวัสดุผ้าใบทึบบนแท่งเบร็ควอร์คคอนกรีตความสูง อย่างน้อย 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อวัดควนสวาย ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา หมู่ที่ 11 บ้านนอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง และ หมู่ที่ 5 บ้านไผ่เปื้อน	●	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา บริเวณข้ามทางแยกสนามบิน (กม. 980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet บน แท่งเบร็ควอร์คคอนกรีต ความสูง 2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กะพริบเป็นระยะ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันบริเวณทางข้าม แยกสนามบิน ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไม่มี	■	■	 แยกสนามบิน
	<u>มาตรการทั่วไป</u> 1. เศษวัสดุและต้นไม้จากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางที่อยู่ใน บริเวณเขตก่อสร้าง ให้กรรมทางหลวงนำไปทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อ ลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	มีการนำเศษวัสดุจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และสิ่งกีดขวาง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไปเก็บกองไว้ภายในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	 พื้นที่กองเศษวัสดุก่อสร้าง
	2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการจะต้องจัดเก็บให้เรียบร้อย มีคัน ล้อมรอบ และมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ	●	จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่บ้านพักคนงาน รวมทั้งได้จัดให้มีผ้าใบปิดคลุม ส่วนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็น เท่านั้น	ไม่มี	■	■	 การวางกองวัสดุก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-6 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
33. สุนทรียภาพ (ต่อ)	3. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องจัดให้มีการเก็บเศษวัสดุ เศษขยะ ทำความสะอาด และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุ ก่อสร้าง และพื้นที่ตั้งอาคารหน่วยงานก่อสร้างต่างๆ ให้เรียบร้อยไม่ให้มีเศษวัสดุตกค้างทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	⊗	โครงการฯ ตอน 2 ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีมีการปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ ส่วนโครงการฯ ตอน 1 ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้ออกรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ และปรับสภาพพื้นที่ก่อสร้างแล้วในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	⊗ ยังไม่ถึงขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗ เนื่องจาก ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 พื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 1  พื้นที่บ้านพักคนงานโครงการฯ ตอน 1
	4. กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมารักษาความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	●	มีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอ	ไม่มี	■	■	-
	5. กำหนดให้มีการจัดภูมิทัศน์ในพื้นที่เกาะกลาง และพื้นที่ข้างถนน เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและความสวยงามของท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเกาะกลางถนน หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ละบริเวณ	ไม่มี	■	■	 กม.979+800

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

3) ระยะดำเนินการ : โครงการฯ ตอน 1 ช่วง กม.970+108 ถึง กม.977+625 ระยะทางรวม 7.517 กิโลเมตร ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบพื้นที่คืนให้แก่แขวงทางหลวงกระบี่แล้ว เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2568 ดังนั้น การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือน สิงหาคม พ.ศ.2568 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ของแนวเส้นทางช่วงนี้จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการในระยะดำเนินการ ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังตารางที่ 3.2-7 สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-7 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	27
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	-
ไม่สามารถประเมินผลได้	11
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-
รวม	38

ตารางที่ 3.2-8 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การปฏิบัติตามมาตรการ (แขวงทางหลวงกระบี่)					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
1	ทรัพยากรดิน	-	-	-	1	-	1
2	ธรณีวิทยา	-	-	-	1	-	1
3	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1	-	-	-	-	1
4	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	-	-	2	-	4
5	อากาศและบรรยากาศ	1	-	-	-	-	1
6	เสียง	2	-	-	1	-	3
7	ความสั่นสะเทือน	2	-	-	-	-	2
8	ระบบนิเวศทางน้ำ	1	-	-	-	-	1
9	พืชในระบบนิเวศ	1	-	-	-	-	1
10	การคมนาคมขนส่ง	4	-	-	3	-	7
11	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	-	-	-	2
12	การใช้ที่ดิน	1	-	-	-	-	1
13	การสาธารณสุข	1	-	-	-	-	1
14	อาชีพวนามัย	2	-	-	-	-	2
15	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1	-	-	-	-	1
16	ผู้ใช้ทาง	1	-	-	-	-	1
17	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	3	-	-	1	-	4
18	สุนทรียภาพ	2	-	-	2	-	4
รวม		27	0	0	11	0	38

สำหรับการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3.2-9 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ แสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-9 สรุปผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการในระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่									
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ (แนวทางหลวงกระบี่)							
		มี ประสิทธิผล	ไม่มี ประสิทธิผล	ประเมิน ประสิทธิผล ไม่ได้	รวม	มี ประสิทธิภาพ	ไม่มี ประสิทธิภาพ	ประเมิน ประสิทธิ ภาพไม่ได้	รวม
1	ทรัพยากรดิน	-	-	1	1	-	-	1	1
2	ธรณีวิทยา	-	-	1	1	-	-	1	1
3	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1	-	-	1	1	-	-	1
4	คุณภาพน้ำผิวดิน	2	-	2	4	2	-	2	4
5	อากาศและบรรยากาศ	1	-	-	1	1	-	-	1
6	เสียง	2	-	1	3	2	-	1	3
7	ความสั่นสะเทือน	2	-	-	2	2	-	-	2
8	ระบบนิเวศทางน้ำ	1	-	-	1	1	-	-	1
9	พืชในระบบนิเวศ	1	-	-	1	1	-	-	1
10	การคมนาคมขนส่ง	4	-	3	7	4	-	3	7
11	การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	2	-	-	2	2	-	-	2
12	การใช้ที่ดิน	1	-	-	1	1	-	-	1
13	การสาธารณสุข	1	-	-	1	1	-	-	1
14	อาชีพอนามัย	2	-	-	2	2	-	-	2
15	อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย	1	-	-	1	1	-	-	1
16	ผู้ใช้งาน	1	-	-	1	1	-	-	1
17	ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	3	-	1	4	3	-	1	4
18	สุนทรียภาพ	2	-	2	4	2	-	2	4
รวม		27	0	11	38	27	0	11	38

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน	1. หากมีการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่อง ปนเปื้อนลงสู่ดิน ต้องดำเนินการ ทันที โดยวัสดุที่ดูดซับน้ำมัน ได้แก่ ขี้เลื่อย ทราย และแกลบ เป็นต้น และ รวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ เพื่อนำไป กำจัดต่อไป	⊗	ตั้งแต่เริ่มต้นเปิดใช้แนวเส้นทางในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน บริเวณแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
2. ธรณีวิทยา	1. ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้สำนักงาน ทางหลวงที่ 17 กระบี่ ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อซ่อมแซมบริเวณที่เสียหายทันที	⊗	ตั้งแต่เริ่มต้นเปิดใช้แนวเส้นทางในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ไม่พบการเกิดแผ่นดินไหวใน พื้นที่โครงการ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	☑ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	1. ต้องตรวจสอบบริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลอง เนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ไม่ให้มีเศษวัชพืช หรือขยะมาติดบริเวณคอสะพานอย่างน้อยเดือนละครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ ละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) โดยถ้าพบว่า มีเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณคอสะพานให้ดำเนินการนำ ออกโดยทันที	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงกระบี่ ได้มีการ ตรวจสอบบริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองเนียง (กม.976+512) อย่างสม่ำเสมอ จากการ ตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ไม่พบเศษวัชพืชและ ขยะมาติดบริเวณคอสะพาน รวมทั้งไม่พบสิ่งกีดขวางที่เป็น อุปสรรคต่อการไหลของน้ำ	ไม่มี	■	■	 คลองกระบี่ใหญ่  คลองเนียง
4. คุณภาพน้ำ ผิวดิน	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการ ป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	2. กิจกรรมการใช้เครื่องจักรในการขุดบ่ารูบริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) ห้ามทำการเปลี่ยนแปลงถ่ายน้ำมันหล่อลื่น หรือการถอดแยกชิ้นส่วนบริเวณสะพานทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น โดยต้องดำเนินการที่สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่ รวมทั้งต้องจัดให้มีภาชนะหรือกระบะรอง (Drip Pan/Drip Tray) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่องและนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองเนียง (กม.976+512) ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมสะพานข้ามลำน้ำ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	 คลองกระบี่ใหญ่  คลองเนียง
	3. กรมทางหลวงดำเนินการล้างผิวถนนในช่วงก่อนเข้าฤดูฝน เพื่อลดการปนเปื้อนของมวลสารต่างๆ ซึ่งจะชะล้างในฤดูฝนที่มีฝนตกครั้งแรกของทางระบายน้ำ	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบัน (มกราคม พ.ศ.2569) ซึ่งอยู่ในช่วงฤดูแล้ง จึงยังไม่มีกรล้างผิวถนนบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	☑ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☑ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☑ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	4. กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบสิ่งกีดขวาง เศษวัสดุต่างๆ ไม่ให้กีดขวางบ่อดักตะกอน ของคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) คลองเนียง (กม.976+512) และคลองกระบี่น้อย (กม.979+204) รวมถึงตรวจสอบปริมาณตะกอนของบ่อดักตะกอนอย่างน้อยเดือนละครั้ง แต่ในช่วงฝนตกหนักให้ตรวจสอบอย่างน้อยสัปดาห์ละครั้ง และให้ดำเนินการขุดลอกตะกอนในบ่อเมื่อมีปริมาณตะกอนสะสมในบ่อสูงกว่าร้อยละ 25 ของความสูงของบ่อ	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงกระบี่ ได้มีการตรวจสอบบ่อดักตะกอนของสะพานข้ามคลองกระบี่ใหญ่ (กม.973+187) และคลองเนียง (กม.976+512) อย่างสม่ำเสมอจากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 ไม่พบตะกอนสะสมสูงกว่าร้อยละ 25 ของบ่อดักตะกอน จึงยังไม่จำเป็นต้องขุดลอกตะกอน	ไม่มี	■	■	 คลองกระบี่ใหญ่  คลองเนียง
5. อากาศและบรรยากาศ	1. กรมทางหลวงประสานต่อสถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบโครงการในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2569 ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีควันดำ ใช้ความเร็ว และมีบรรทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน ดังกล่าวผนวก ค-3

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. เสียง	1. จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนโครงการไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด	●	แนวทางหลวงกระบี่ มีการจำกัดความเร็วของยานพาหนะบริเวณทางระดับพื้นไม่เกิน 80 กม./ชม. และติดตั้งป้ายเตือนความเร็ว 40 กม./ชม. บริเวณทางยกระดับ (สะพานข้ามแยกตลาดเก่า)	ไม่มี	■	■	 ป้ายเตือนความเร็ว 40 กม./ชม.
	2. ตรวจสอบสภาพผิวทางและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	●	แนวทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอำเภอนาง และหมวดทางหลวงกระบี่ มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิวทางจรรออยู่ในสภาพดี	ไม่มี	■	■	 กม.970+600
	3. หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มใกล้หรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน ต้องพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็น	⊗	จากผลการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงที่เปิดใช้แนวเส้นทางแล้ว บริเวณที่ไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้แก่ โรงเรียนบ้านนาคอก ระหว่างวันที่ 14-18 พฤศจิกายน พ.ศ.2568 พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) รวมทั้งไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ดังนั้น แนวทางหลวงกระบี่ จึงยังไม่จำเป็นต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม	ไม่มี	☒	☒	รายละเอียด ผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงไว้ในหัวข้อ 4.2.3

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. ความ สั่นสะเทือน	1. กรมทางหลวงตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจรให้ราบเรียบอยู่ เสมอ โดยเฉพาะบริเวณสะพาน และคอสะพานไม่ให้เกิดหลุม บ่อ ความขรุขระ รอยต่อบนผิวจราจร หรือความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทก ระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความสั่นสะเทือน หากพบว่าบริเวณใดชำรุดให้ดำเนินการซ่อมแซมทันที	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวมาง และหมวด ทางหลวงกระบี่ มีการตรวจสอบสภาพผิวทางอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิว ทางจราจรอยู่ในสภาพดี รวมทั้งการดำเนินการที่ผ่านมาไม่พบ ความขรุขระ ของรอยต่อผิวจราจร	ไม่มี	■	■	 รอยต่อผิวจราจรกับ สะพานข้ามคลองเนียง กม.976+512
	2. กรมทางหลวงประสานงานตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ ความเร็วและบรรทุกน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความ สั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับสถานี ตำรวจในพื้นที่ ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานี ตำรวจภูธรเหนือคลอง เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2569 ในการ ตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็ว และมีน้ำหนักบรรทุก น้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ประสานงานกับ ตำรวจทางหลวงให้ตรวจจับความเร็วและบรรทุกน้ำหนัก เนื่องจากตำรวจทางหลวง มีการตั้งด่านตรวจจับความเร็ว บนทางหลวงหมายเลข 4 อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งกรมทางหลวง มีสถานีชั่งน้ำหนักในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่ กม.953+530 และสถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง กม.1058+475 บนทางหลวง หมายเลข 4 ซึ่งอยู่ก่อนถึงพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึงไม่ จำเป็นต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวง	ไม่มี	■	■	 สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่  สถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ระบบนิเวศ ทางน้ำ	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-
9. พืชในระบบ นิเวศ	1. จัดให้มีการดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกบริเวณเกาะกลางถนน โดยเฉพาะ ต้นไม้ที่ขุดล้อมออกในระยะก่อสร้างให้มีสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ หาก พบว่าต้นไม้ล้มตาย ต้องจัดให้มีการปลูกทดแทนหรือปลูกลเสริม และต้อง หมั่นตัดพิน ตกลงกิ่งก้านสาขาของต้นไม้ และรากต้นไม้อยู่เสมอเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวมาง และหมวด ทางหลวงกระบี่ มีการดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกบริเวณ เกาะกลางถนน ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ จากการ ตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ต้นไม้บริเวณเกาะ กลางถนนมีการเจริญเติบโตดี	ไม่มี	■	■	 ต้นไม้เกาะกลางถนน กม.976+100
10. การคมนาคม ขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่โครงการให้มีการ ตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับสถานี ตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง เมื่อ วันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2569 ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่า มลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด ได้แก่ การ ตรวจจับยานพาหนะที่มีควันดำ	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน ดังกล่าวแนบมา ค-3

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	2. ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร หลักกิโลเมตร ป้ายบอกทาง ป้าย เตือนต่างๆ และระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เช่น แสงสว่างของหลอดไฟ เป็นต้น ให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอ	●	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิว ทางจราจร อุปกรณ์งานทางต่างๆ และระบบสาธารณูปโภคของ โครงการ อยู่ในสภาพดี พร้อมใช้งาน	ไม่มี	■	■	 ป้ายบอกทาง
	3. ประสานงานและขอความร่วมมือจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้จัด เจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่ยานยนต์ที่ กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง และตรวจตราการ บรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุกไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกัน ไม่ให้สภาพผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนด	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับสถานี ตำรวจในพื้นที่ ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานี ตำรวจภูธรเหนือคลอง เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2569 ในการ ตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็ว และมีน้ำหนักบรรทุก น้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ประสานงานกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ตรวจจับความเร็วและบรรทุก น้ำหนัก เนื่องจากตำรวจทางหลวง มีการตั้งด่านตรวจจับ ความเร็ว บนทางหลวงหมายเลข 4 อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งกรม ทางหลวงมีสถานีชั่งน้ำหนักในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทาง โครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่ กม.953+530 และสถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง กม.1058+475 บน ทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งอยู่ก่อนถึงพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึง ไม่จำเป็นต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวง	ไม่มี	☒	☒	 สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่  สถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ¹	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ ²	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	4. หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง จะต้องกำหนดให้กรม ทางหลวงติดตั้งป้ายเตือนในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นอย่างต่ำ เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิว จราจร ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมไคบน แนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 กม.975+300
	5. จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร การติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ไม่มี กิจกรรมการซ่อมแซมไคบนแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม กรณีมีกิจกรรมซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการ แขวงทางหลวง กระบี่มีแผนการจัดการจราจร ตามคู่มือความปลอดภัยของ กรมทางหลวง	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	-
	6. จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ ในกรณีที่มีเศษวัสดุหรือ คราบน้ำมันหลงบนพื้นถนน	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวนาง และหมวด ทางหลวงกระบี่ มีการทำความสะอาดแนวเส้นทางโครงการ สม่ำเสมอ จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ผิวจราจรอยู่ในสภาพดี รวมทั้งไม่พบเศษวัสดุต่างๆ และคราบน้ำมัน หลงบนพื้นผิวจราจร	ไม่มี	■	■	 การทำความสะอาดผิวจราจร
11. การควบคุม น้ำท่วมและ การระบายน้ำ	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านอุทกวิทยา น้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นการ ป้องกันผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอุทกวิทยา น้ำผิวดินครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การควบคุม น้ำท่วมและ การระบายน้ำ (ต่อ)	2. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบท่อระบายน้ำ 19 แห่ง ไม่ให้มีเศษวัชพืชหรือ ขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำอย่างน้อยเดือนละครั้ง และเพิ่มเป็นสัปดาห์ ละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) โดยถ้าพบว่าเศษวัชพืชหรือขยะมาติดบริเวณท่อระบายน้ำให้ดำเนินการนำ ออกโดยทันที	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวมาง และหมวด ทางหลวงกระบี่ ได้มีการตรวจสอบท่อระบายน้ำที่ก่อสร้าง แล้วเสร็จจำนวน 11 แห่ง อย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบใน เดือนมกราคม พ.ศ.2569 ไม่พบเศษวัชพืชและขยะบริเวณท่อ ระบายน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	■	■	 กม.970+184  กม.974+692
12. การใช้ที่ดิน	1. กรมทางหลวงประสานกรมโยธาธิการและผังเมืองให้กำหนดมาตรการในการ ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฝั่งของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการขยายตัวของชุมชน และการใช้ ประโยชน์จากโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับกรมโยธา ธิการและผังเมือง จังหวัดกระบี่ เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569 เพื่อกำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฝั่งของแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน ดังกล่าวแนบ ก-3

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านสุขาภิบาล ด้านอาชีวอนามัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียง ด้านความสั่นสะเทือน ด้านสุขาภิบาล ด้านอาชีวอนามัย และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-
14. อาชีวอนามัย	1. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personnel Protective Equipment, PPE) ที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงสามเิน และต้องกำชับอย่างเคร่งครัดให้พนักงานและคนงานสวมใส่ทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงาน เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบูท และเสื้อกั๊กสะท้อนแสงหรือเสื้อกั๊กสีสด ที่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวมาง และหมวดทางหลวงกระบี่ ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ให้แก่เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ที่ต้องปฏิบัติงานบริเวณพื้นที่โครงการ ตามความเหมาะสมกับกิจกรรมต่างๆ	ไม่มี	■	■	 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ขณะการทำงาน สะอาดผิวจราจร
	2. จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ได้แก่ ป้ายไฟบอกพื้นที่ทำงาน บำรุงรักษาทางแยกกัน กรวยเครื่องหมายบนผิวจราจร ไฟส่องสว่างและไฟกระพริบ เพื่อใช้เตือนพื้นที่ปฏิบัติงานบำรุงรักษาทาง เป็นระยะทางอย่างน้อย 200 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ทำงานบำรุงรักษาทาง	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวมาง และหมวดทางหลวงกระบี่ ได้ติดตั้งป้ายเตือน ในระยะ 200 เมตร ขณะมีกิจกรรมบำรุงรักษาทาง ได้แก่ งานตัดหญ้า งานซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานทางต่างๆ และงานทำความสะอาดผิวจราจร	ไม่มี	■	■	-
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-
16. ผู้ใช้ทาง	1. กำหนดให้กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อความสะดวก และปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งครบถ้วน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> 1. กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบโครงการในการตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่อาจกระทบต่อประชาชนที่มายังแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียงให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	●	แขวงทางหลวงกระบี่ ได้ดำเนินการประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรเมืองกระบี่ และสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2569 ในการตรวจจับยานพาหนะที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนดได้แก่ การตรวจจับยานพาหนะที่มีควันดำ	ไม่มี	■	■	เอกสารการประสานงาน ดังกล่าวแนบ ก-3
	<u>ด้านเสียง</u> 1. กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณเขตทางของถนนโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งศิลปกรรม ตามผลการประเมินด้านเสียง	●	แนวเส้นทางโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดอะคริลิค สูง 2.0 เมตร หนา 15 มิลลิเมตร และมีความยาว 450 เมตร บนสะพานข้ามแยกตลาดเก่า ตั้งแต่ กม. 972+450 ถึง กม.972+900 ซึ่งครอบคลุมบริเวณวัดควนสวาย กม.972+500 ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 กำแพงกันเสียง บริเวณวัดควนสวาย

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	<i>ความสั่นสะเทือน</i> 1. กรมทางหลวง ต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้ เส้นทางและตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันแรงสั่นสะเทือนจาก รถบรรทุกที่เกินค่ามาตรฐานไปกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง	●	กรมทางหลวงมีสถานีชั่งน้ำหนักในบริเวณใกล้เคียงแนว เส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่ กม.953+530 และสถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง กม.1058+475 บน ทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งอยู่ก่อนถึงพื้นที่โครงการ	ไม่มี	■	■	 สถานีชั่งน้ำหนัก กระบี่  สถานีชั่งน้ำหนัก ตรัง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.2-10 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (กม.970+108 ถึง กม.977+625) (ส.ค.68-ก.พ.69) (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (ต่อ)	2. กรมทางหลวงต้องเข้าตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุดเสียหายให้ กลับมาอยู่ในสภาพที่ดี ไม่ก่อให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อรถยนต์กับผิว ทาง เพื่อป้องกันแรงสั่นสะเทือนไปกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ใกล้เคียง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า สภาพผิว จราจร ยังอยู่ในสภาพดี จึงยังไม่มีกิจกรรมการซ่อมแซมใดบน แนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗ ไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตาม มาตรการฯ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 ผิวจราจรบริเวณวัดควนสวาย กม.972+500
18. สุนทรียภาพ	1. กำหนดให้กรมทางหลวงดูแลบำรุงรักษาด้านไม้และหญ้าที่ปลูกบริเวณแนว เขตทางและเกาะกลางถนนให้มีสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ หากพบว่าไม้พืชล้ม ตาย ต้องจัดให้มีการปลูกทดแทนหรือปลูกเสริม	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวนาง และหมวด ทางหลวงกระบี่ มีการดูแลบำรุงรักษาด้านไม้ที่ปลูกบริเวณ เกาะกลางถนน ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ จากการ ตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ด้านไม้บริเวณเกาะ กลางถนนมีการเจริญเติบโตดี	ไม่มี	■	■	 ต้นไม้เกาะกลางถนน กม.977+100
	2. มีการบังคับใช้กฎหมายห้ามทิ้งขยะภายในเขตทาง เพื่อป้องกันความ สกปรกและเทอะ รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณาสองฟาก แนวถนนโครงการ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาทางด้านทัศนียภาพ	●	แขวงทางหลวงกระบี่ มีการติดตั้งป้ายเตือนการบังคับใช้ กฎหมาย ตามพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535 “ไม่อนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร, ร้านค้า, แผงลอย, ติดตั้งป้าย โฆษณา, ทิ้งขยะมูลฝอย, วาง หรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวง”	ไม่มี	■	■	 ป้ายเตือนการบังคับใช้กฎหมาย ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

3.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) **ระยะก่อสร้าง :** แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 ต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 6 แผน ได้แก่

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

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	8	รายการ
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	5	รายการ
ไม่ได้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	1	รายการ
ไม่สามารถประเมินผลได้	1	รายการ
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	รายการ
รวม	15	รายการ

สำหรับการประเมินประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

แผนปฏิบัติการมีประสิทธิผล	8	รายการ
แผนปฏิบัติการไม่มีประสิทธิผล	6	รายการ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	1	รายการ
รวม	15	รายการ

ส่วนการประเมินประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ ดังนี้

แผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพ	8	รายการ
แผนปฏิบัติการไม่มีประสิทธิภาพ	-	รายการ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	7	รายการ
รวม	15	รายการ

และรายละเอียดผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง แสดงดังตารางที่ 3.3-1

2) **ระยะดำเนินการ :** แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการโครงการ ที่แขวงทางหลวงกระบี่ต้องปฏิบัติ มี 1 แผน ได้แก่ *แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ* ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ครบถ้วน ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ และการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ แสดงดังตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	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 ชุมชนรัษฎาหัวน้ำแดง ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งซ้าย) วัดควนสบาย ชุมชนบ้านท่าคลอง ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งซ้าย) หมู่ที่ 11 บ้านนากอก (ฝั่งซ้าย) โรงเรียนบ้านนากอก หมู่ที่ 12 บ้านคลองเนียง ชุมชนโคกสามัคคี ชุมชนเมืองเก่าพัฒนา (ฝั่งขวา) ชุมชนรวมใจชน (ฝั่งขวา) หมู่ที่ 11 บ้านนากอก (ฝั่งขวา) มีสียอดบ้านนากอก หมู่ที่ 2 บ้านน้ำจาง หมู่ที่ 3 บ้านไผ่เปะใต้ ชุมชนศรีสุข และโรงเรียนสังข์ทองวิทยา	○	ในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.980+800 ถึง กม.981+400) มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง แต่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบตามที่มาตรการกำหนด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.981+015) แล้วเสร็จ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้รื้อถอน Metal Sheet บริเวณนี้ออก และติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบนโครงสร้างสะพานข้ามทางสนามบิน อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันอยู่ระหว่างงานทาสี-ตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อพื้นที่อ่อนไหวบริเวณใกล้เคียง	จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวพบว่า พื้นที่อ่อนไหวจำนวน 17 แห่ง ไม่ยินยอมให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เนื่องจากทำให้เกิดขวางการสัญจรเข้า-ออกของชุมชน ดังนั้น จึงไม่สามารถติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	□	☒	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว แสดงไว้ ภาคผนวก ค-2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ  ปฏิบัติ  ไม่ปฏิบัติ  ปฏิบัติไม่ครบถ้วน  ไม่สามารถประเมินผลได้  ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ  มีประสิทธิภาพ  ไม่มีประสิทธิภาพ  ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้  ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1						
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการขุดล้อมย้ายต้นไม้จากพื้นที่ก่อสร้าง (Tree Transplanting) 1. ให้ทำการสำรวจและจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะทำการขุดล้อมย้ายออกทุกต้น บริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการที่ได้มีการกำหนดไว้ จากนั้นนำไปอนุบาลให้ต้นไม้มีความแข็งแรงสามารถเจริญเติบโตได้เป็นปกติ และนำกลับไปปลูกบริเวณพื้นที่จัดภูมิทัศน์ บริเวณทางแยก และพื้นที่เขตทาง เมื่อมีการก่อสร้างโครงสร้างถนนหลักแล้วเสร็จในช่วงระยะการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ โดยมีขั้นตอนและวิธีการขุดล้อมต้นไม้ 3 วิธี ดังนี้ วิธีที่ 1 การขุดล้อมเดือ ใช้กับต้นไม้ที่ขุดล้อมยากจำเป็นต้องอาศัยเวลานานเป็นปี โดยขุดรอบโคนต้น แล้วค่อยๆ ตัดรากออกทีละด้าน และตั้งแต่เริ่มขุดครั้งแรกก็ต้องตัดแต่งกิ่ง และย้ายต้นไม้ไว้ให้เรียบร้อย ตัวอย่างต้นไม้ที่ต้องใช้วิธีนี้ ได้แก่ ต้นไม้ที่มีอายุมาก เปลือกบาง เจริญเติบโตช้า โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ สัก ประดู่ หว้า และอินทนิลน้ำ วิธีที่ 2 การขุดล้อมเพื่อให้ใบร่วง เป็นการลดการคายน้ำ ใช้กับต้นไม้ขนาดเล็กและขนาดกลาง โดยจะขุดรอบโคนต้นแล้วใช้วัสดุห่อหุ้มคลุมดินไว้ให้แน่น หลังจากนั้น 15-30 วัน จึงตัดรากทั้งหมดแล้วจึงเคลื่อนย้าย โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ นนทรี สะเดา และป๊อบ วิธีที่ 3 การขุดล้อมและเคลื่อนย้ายในขั้นตอนเดียว นิยมใช้กับต้นไม้ขนาดใหญ่มียางเปลือกหนา มีโอกาสตายน้อยมาก โดยต้นไม้ที่ต้องขุดล้อมด้วยวิธีนี้ ได้แก่ กระถินณรงค์ ช้างเหล็ก จามจุรี ชมพูพันธุ์ทิพย์ ตะขบฝรั่ง ตาล ตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ ทองหลางใบมน ไทร ไม้ป่า พุทรา โพธิ์นก มะขาม มะขามเทศ มะพร้าว มะม่วง มะรุม มะฮอกกานี ยูคาลิปตัส ราชนฤกษ์หรือคุณ สะแกนา หมาก หางนกยูงฝรั่ง หูกวาง เหลืองอินเดีย ข่อย ตีนนก มะกอก และลำไย	⊗	โครงการฯ ตอน 2 ไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม	เนื่องจากต้นไม้ที่ขึ้นภายในพื้นที่เขตทางเดิม คือ ต้นตีนเป็ด ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถพบได้ทั่วไปภายในพื้นที่ศึกษา จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการขุดล้อม	⊗ เนื่องจากไม่มีการขุดล้อมต้นไม้ภายในพื้นที่เขตทางเดิม จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	-

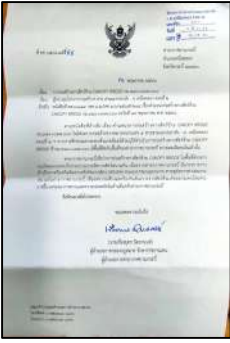
* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1						
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของท่อลอด (Box Culvert) และสะพานข้ามลำน้ำเรือนยอด (Canopy Bridges) 1. กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมสัตว์ป่า เพื่อให้สัตว์ป่าสามารถข้ามได้ระหว่าง 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) ตามความยาวของการวางแนวท่อลอดผ่านได้ถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม โดยออกแบบทางลอดสัตว์ป่าเป็นแบบผสมผสานที่มีการยกผนังทั้งสองข้างของทางลอดให้สูงขึ้นเพื่อเป็นแนวเส้นทางเดินสัตว์ป่าที่ไม่ชอบน้ำ และตรงกลางช่องลอดเมื่อน้ำท่วม สัตว์น้ำจำพวกปลาสามารถลอดข้ามได้ นอกจากนี้ จะต้องออกแบบให้มีปล่องระบายอากาศตรงกลางถนนเพื่อให้อากาศสามารถระบายลงไปในท่อลอดช่วยให้สัตว์สามารถเดินทางขึ้นได้ดีขึ้น	○	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 หากมีการก่อสร้างทางลอดสัตว์จะทำให้ทางลอดดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เป็นท่อระบายน้ำซึ่งพื้นที่ทางด้านท้ายน้ำเป็นพื้นที่เอกชน ที่ไม่อนุญาตให้มีการระบายน้ำลงในพื้นที่ - กม.978+500 อยู่ห่างจากอาคารระบายน้ำ กม.978+496 เพียง 4 เมตร - กม.979+108 อยู่ใกล้เคียงสะพานข้ามคลองกระบี่น้อย (กม. 979+204) - กม.982+363 เป็นพื้นที่เอกชนที่จะมีการพัฒนาเป็นสถานบริการน้ำมัน	□ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน โดยได้ดำเนินการก่อสร้างทางเดินสัตว์ไม่ครบตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	☒ เนื่องจากไม่มีประสิทธิภาพ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	- รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นแสดงไว้ในภาคผนวก ค-2 - รายละเอียดตำแหน่งก่อสร้างทางลอดแสดงไว้ในรูปที่ 2.1-22

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการสร้างทางเชื่อมสำหรับสัตว์ป่าในลักษณะของท่อลอด Box Culvert) และสะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอด (Canopy Bridges) (ต่อ) - บริเวณ กม.974+629, บริเวณ กม.980+067 และบริเวณ กม.983+545 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมของสัตว์ป่าในลักษณะสะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอด (Canopy Bridges) ตามความยาวของการวางแผนสะพานข้ามด้านบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ทำการขยายเพิ่มเติม		มี การออกแบบเป็น โครงถัก ก (Truss Structure) ทั้ง โครงสร้างเสาและโครงสร้างคาน โดยจะติดตั้งเสาที่บริเวณทางเท้า หรือริมไหล่ทางที่ปลอดภัย โครงสร้างคานจะพาดอยู่ระหว่างเสา ที่ความสูงช่องลอดไม่ต่ำกว่า 5.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอดจำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.974+629 และ กม.983+545	- กม.980+067 ไม่สามารถก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอดได้ เนื่องจากมีพื้นที่ติดกับพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอดในบริเวณดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการจัดการสัตว์ภายในสนามบิน	 เนื่องจากมีการปฏิบัติตาม มาตรการไม่ ครอบงำ โดยไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอด บริเวณ กม. 980+067 จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิภาพ	 เนื่องจากไม่มี ประสิทธิภาพ จึงไม่สามารถ ประเมิน ประสิทธิภาพได้	- รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็น แสดงไว้ในภาคผนวก ค-2 - รายละเอียดตำแหน่งก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำเรื่อนยอด แสดงไว้ในรูปที่ 2.1-22 

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ  ปฏิบัติ  ไม่ปฏิบัติ  ปฏิบัติไม่ครบถ้วน  ไม่สามารถประเมินผลได้  ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ  มีประสิทธิภาพ  ไม่มีประสิทธิภาพ  ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้  ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1						
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ 1. ดูแลรักษาความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง ที่กองเก็บวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์ก่อสร้าง รวมถึงสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สะอาดเรียบร้อยตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	มีการดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงานก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอยู่เสมอ	ไม่มี	■	■	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตอน 2
2. ดำเนินการปรับปรุงทัศนียภาพตามแนวเส้นทางโครงการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินการโครงการ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่ง และการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน มีรายละเอียดดังนี้ 2.1 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก (แยกปลาลัง และแยกเหนือคลอง) ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดินบริเวณพื้นที่เกาะ เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ซาฮากเย็น และหญ้านวลน้อย โดยที่ความสูงของต้นไม้ต้องไม่บดบังระยะมองเห็นของผู้ใช้ทาง ประกอบด้วย บริเวณสามแยกปลาลัง กม.970+108 และบริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.984+554	○	บริเวณทางแยกเหนือคลอง กม.984+544 มีการตัดฟันต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนน เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับงานก่อสร้างเท่านั้น โดยคงไม้ยืนต้น และไม้พุ่มบริเวณเกาะกลางถนนที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง แต่ไม่มีการปลูกพืชเพิ่มเติม เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเทศบาลตำบลเหนือคลอง	ไม่มี	□	⊗	 แยกเหนือคลอง กม.984+544

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1						
การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ) 22 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	○	จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณทางเท้าที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีการปูพื้นทางเท้าด้วย Block Concrete แต่บริเวณหน้าเรือนจำ (กม.976+450 ถึง กม.977+360) ยังไม่มีการก่อสร้างเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการรอการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามจุดกัลโบสถ์ในบริเวณดังกล่าว	ไม่มี	☐ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน โดยปัจจุบันบริเวณหน้าเรือนจำยังไม่มี การก่อสร้าง จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	☒ เนื่องจาก มาตรการไม่มี ประสิทธิภาพ จึง ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 ทางเท้าบริเวณ กม.980+500
23 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางถนน - ดำเนินการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดิน เพื่อแบ่งขอบเขตเกาะกลางถนนเป็นพื้นที่สีเขียวและให้เกิดความสวยงาม โดยต้นไม้ที่เลือกใช้ ได้แก่ ไทรยอดทอง ชากอกเกียน และ หนักรวนน้อย โดยจะปลูกเสริมในบริเวณพื้นที่ที่ยังไม่มี โดยที่ความสูงของต้นไม้ที่ปลูกต้องไม่บดบังระฆังมองเห็นของผู้ใช้ทางประกอบด้วย • 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	○	มีการคงต้นไม้เดิมและไม่พุ่ม บริเวณเกาะกลางถนนที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง โดยไม่ได้มีการปลูกไม้พุ่มและพืชคลุมดิน ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนบริเวณพื้นที่ได้สะพานข้ามทางแยกสนามบิน (กม.972+551 ถึง กม.972+886) มีการปูพื้นได้สะพานข้ามทางแยกด้วย Block Concrete ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	☐ เนื่องจากมีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน โดยไม่ได้มีการปลูกไม้พุ่มและไม้คลุมดิน ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	☒ เนื่องจาก มาตรการไม่มี ประสิทธิภาพ จึง ประเมิน ประสิทธิภาพได้	 เกาะกลาง กม.979+800

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ☒ มีประสิทธิภาพ ☐ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (ต่อ) - ดำเนินการปลูกต้นไม้บริเวณใต้สะพานยกระดับ เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย - ได้สะพานยกระดับบริเวณแยกตลาดเก่า กม.972+551 ถึง กม.972+886 - ได้สะพานยกระดับบริเวณหน้าเรือนจำ กม.976+667 ถึง กม.977+177 - ได้สะพานยกระดับบริเวณหน้าสนามบิน กม.980+665 ถึง กม.981+155						
5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน 1. จัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยที่ตั้งศูนย์ฯ มีหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และเว็บไซต์เป็นการเฉพาะของศูนย์ฯ 1.1 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และวิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา 1.2 กำหนดรูปแบบของแบบรับเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวง 1.3 อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ - เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเองและร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ ของกรมทางหลวง - รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ - ดำเนินการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการฯ - ชี้แจง ตอบข้อซักถาม เกี่ยวกับแผนงาน ขั้นตอน วิธีการแก้ไขปัญหา และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน - สรุปผลการดำเนินงาน	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ประจำอยู่ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และหมวดทางหลวงกระบี่ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	■	■	 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ) 2. เพิ่มช่องทางการร้องเรียนของประชาชนตามช่องทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้ 2.1 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของประชาชน เว็บไซต์ของกรมทางหลวง www.doh.go.th คลิกที่ร้องเรียนร้องทุกข์ 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 และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการในการตั้งกล่อรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ	●	โครงการตอน 2 มีช่องทางร้องเรียนตามที่แผนที่กำหนด	ไม่มี	■	■	-
3. เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์	●	การดำเนินการในระยะที่ผ่านมา พบว่ามีเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง กรมทางหลวงจึงได้ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ แล้วเสร็จ ปัจจุบันโครงการฯ ไม่พบปัญหาการร้องเรียนผลกระทบใดๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ผลการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ 1. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดโครงการ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดการก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างแต่ละตอน	ไม่มี	■	■	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2
2. ประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้งระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้าง รวมทั้งความคืบหน้าของโครงการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดจนเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ เป็นประจำทุกเดือน	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-1 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (โครงการฯ ตอน 2 กม.977+625 ถึง กม.984+544) (ต่อ)						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) 3. จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และความปลอดภัยของโครงการ โดยดำเนินการลงพื้นที่เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ หน่วยมวลชนสัมพันธ์ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ที่สามารถอธิบายลักษณะโครงการ และสามารถเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนได้ รวมทั้งชี้แจงรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการของโครงการให้ประชาชนเข้าใจได้ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการปรับรายละเอียดการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน และประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด	ไม่มี	■	■	-
4. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้ทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีเนื้อหา ดังนี้ - ระยะเวลาการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน - มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ข้อควรปฏิบัติสำหรับประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทาง - หมายเลขโทรศัพท์และที่อยู่ หรือช่องทางที่จะติดต่อกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้สงสัยได้สอบถามรายละเอียด	●	มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่พักอาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการรับทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	■	■	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 3.3-2 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง-อ.เหนือคลอง จ.กระบี่						
แผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผล*	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ*	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการด้านทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ 1. ดูแลรักษาความสะอาดและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ตลอดแนวเส้นทางโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาเปิดดำเนินการโครงการ	●	แขวงทางหลวงกระบี่ โดยหมวดทางหลวงอ่าวนาง และหมวดทางหลวงกระบี่ มีการดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกบริเวณเกาะกลางถนน ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 พบว่า ต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนมีการเจริญเติบโตดี	ไม่มี	■	■	 ต้นไม้เกาะกลางถนน กม.976+100  ต้นไม้เกาะกลางถนน กม.977+100

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว
 การวิเคราะห์ประสิทธิผล ■ มีประสิทธิผล □ ไม่มีประสิทธิผล ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ ■ มีประสิทธิภาพ □ ไม่มีประสิทธิภาพ ☒ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้