



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42
กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)
และตัดถนนรามโกมุท

ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ
26 มิถุนายน 2567 - 18 กันยายน 2568
รวม **450 วัน**

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4
พฤษภาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 42 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไว้ด้วยกัน ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 42 ที่พาดผ่านจังหวัดปัตตานีหลายพื้นที่มีชุมชนและมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะแยกบานา และแยกถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกที่อยู่ใกล้กันทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกล่าช้า ในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 42 ในช่วงดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟราพลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 42 แยกบานา - จุดตัดถนนรามโกมุท ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น มีรูปแบบการพัฒนาที่ถูกต้องเหมาะสม ตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1** เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 42 ช่วงจุดตัดทางแยกบานา - จุดตัดแยกรามโกมุท ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
- 2** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางแยก
- 3** เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4** เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงาน องค์กรและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
- 5** เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ



แก้ไขปัญหการจราจรติดขัด
เพิ่มความสะดว รวดเร็ว
และคล่องตัวในการเดินทาง



เพิ่มประสิทธิภาพ
โครงข่ายทางหลวง
ทำให้สามารถเดินทาง
ได้สะดวก รวดเร็ว
และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ลดโอกาส
ในการเกิดอุบัติเหตุ
ทำให้ผู้ใช้เส้นทาง
สามารถเดินทางได้รวดเร็ว
สะดวก สบาย และปลอดภัย
มากยิ่งขึ้น



การเดินทางที่คล่องตัว
รวดเร็ว จะช่วยกระตุ้น
เศรษฐกิจ สร้างโอกาส
ทางการค้า การลงทุน
การท่องเที่ยว
และยกระดับ
คุณภาพชีวิตที่ดี
ให้แก่ประชาชน

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการ และลักษณะโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 42 มีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 110+200 โดยแบ่งการดำเนินโครงการเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 งานออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 109+100 ระยะทาง 2.695 กิโลเมตร ครอบคลุม 2 ทางแยก คือ จุดตัดถนนรามโกมุท บริเวณ กม.ที่ 107+243 ช่วงปัตตานี - นราธิวาส และจุดตัดแยกบานา บริเวณ กม.ที่ 107+883 และส่วนที่ 2 งานออกแบบปรับปรุงถนน จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ กม.ที่ 109+100 ถึง กม.ที่ 110+200 ระยะทาง 1.100 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 3.795 กิโลเมตร โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลตะลุโบะ ตำบลบานา และตำบลตันหยงลุโล๊ะ อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี ยกเว้นการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

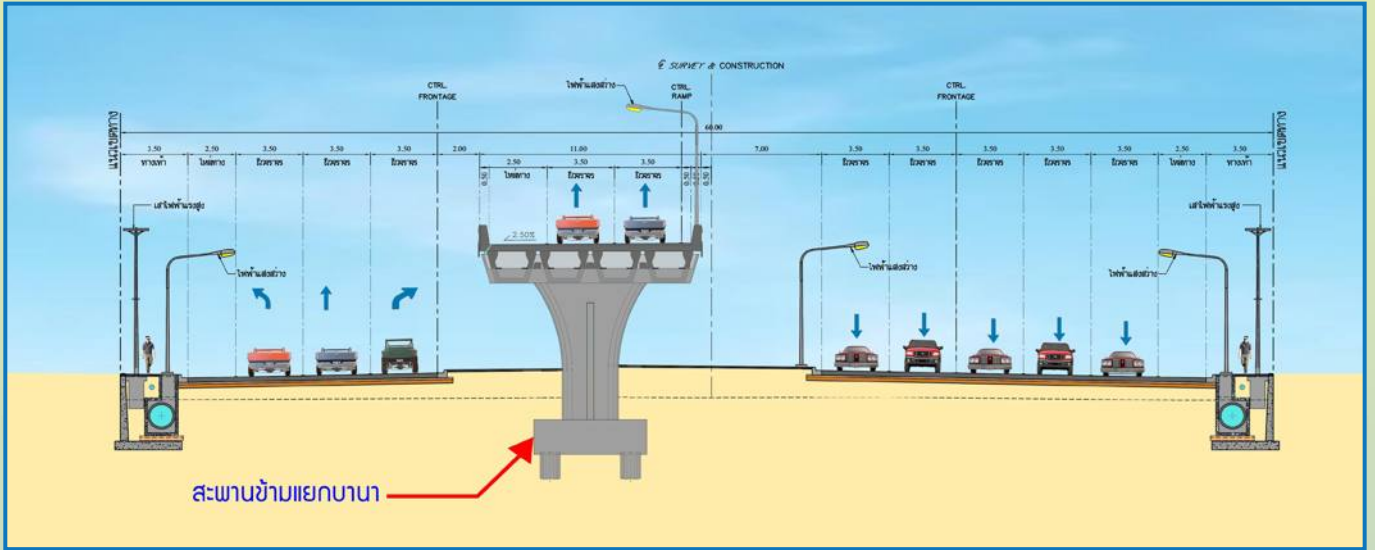


ตารางพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 106+405 ถึง กม.ที่ 110+200

ที่	ชื่อ	ที่ตั้ง			พื้นที่ ส่วนการปกครอง	บริเวณ กม.	ตำแหน่ง
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			
1	หมู่ที่ 8 บ้านดีราเฮ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตะลุโบะ	106+100	ซ้ายทาง
2	หมู่ที่ 9 บ้านปูโป๊ะ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+100	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 1 บ้านสุโงป้าน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. บานา	109+100	ขวาทาง
4	หมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+100	ซ้ายทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+900	ซ้ายทาง
6	หมู่ที่ 4 บ้านกำปงตารง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+800	ขวาทาง
7	หมู่ที่ 5 บ้านกูอิง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ขวาทาง
8	หมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		108+100	ขวาทาง
9	หมู่ที่ 7 บ้านปากาปันยัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ซ้ายทาง
10	หมู่ที่ 10 บ้านกูแบฮิเตะ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+300	ซ้ายทาง
11	หมู่ที่ 1 บ้านตันหยงลุโล๊ะ	ตันหยงลุโล๊ะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตันหยงลุโล๊ะ	109+450	ซ้ายทาง
12	หมู่ที่ 3 บ้านกรือเซะ	ตันหยงลุโล๊ะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+700	ซ้ายทาง - ขวาทาง
รวม	12 หมู่บ้าน	3 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด	3 อปท.	-	-

รูปแบบการพัฒนาของโครงการ

สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุข และข้ามแยกบานา (สะพานเดิยวฝั่งลงไป จ.นราธิวาส)
จุดตัดถนนรามโกมุข และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



รูปตัดสะพานข้ามแยก



รูปแบบบริเวณจุดตัดถนนรามโกมุก



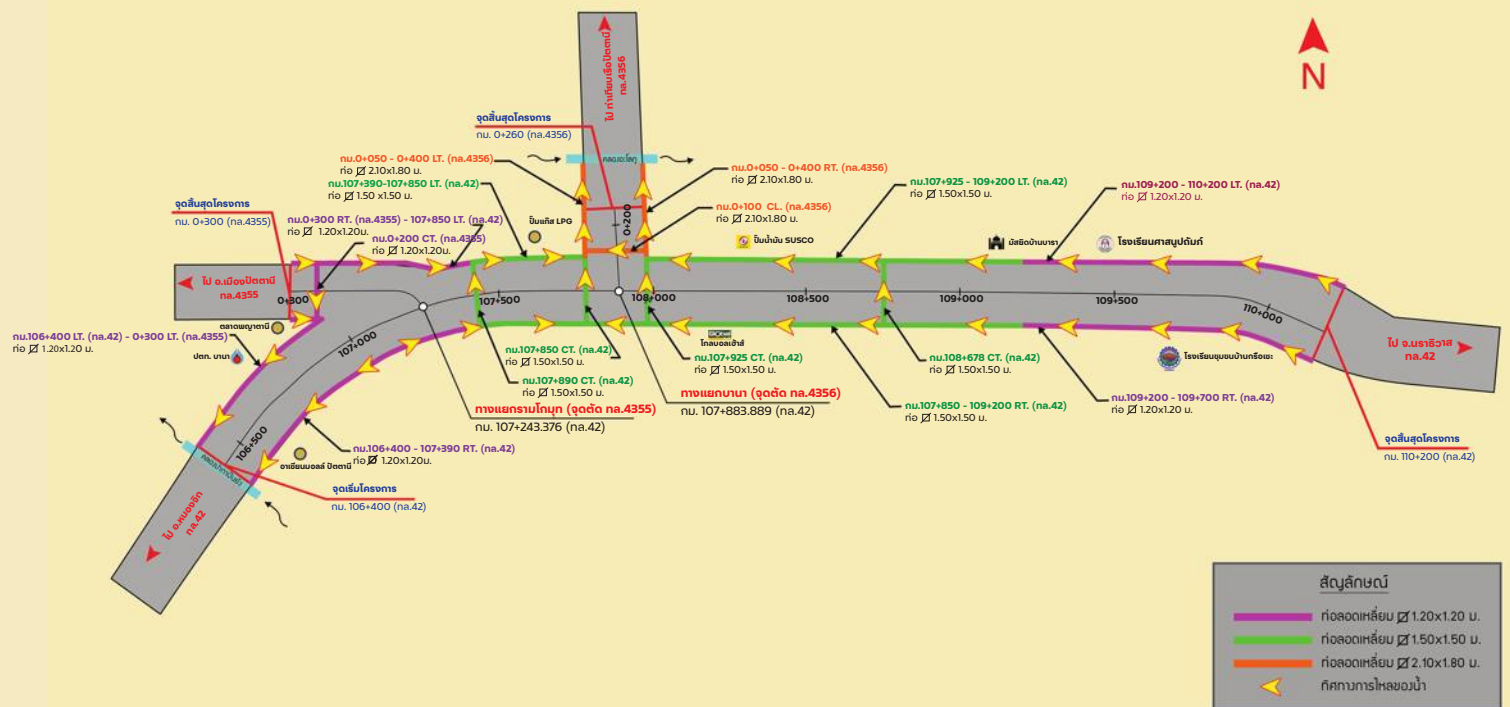
រូបបរិវេណແຍກបານា

การออกแบบระบบระบายน้ำ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพทั่วไปและสภาพการระบายน้ำเดิมของพื้นที่โครงการ ซึ่งได้ทำการรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ ออกแบบระบบระบายน้ำโครงการ และคาดคะเน ปริมาณน้ำ ใช้วิธีการคำนวณปริมาณน้ำไหลตามหลักอุทกวิทยา สำหรับการกำหนดแนวทาง ในการออกแบบระบบระบายน้ำ รูปแบบของอาคารระบายน้ำ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ปัจจุบันได้ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำลอดใต้ถนนและระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้า เบื้องต้นแล้วเสร็จ เพื่อให้มีขนาดเพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำจากผิวจราจรและพื้นที่ข้างต้น

แผนผังระบบระบายน้ำ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท



มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้



ทรัพยากรดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้าง จะมีปริมาณดินส่วนเกินที่ต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่บริเวณเดิม ซึ่งต้องจัดหาพื้นที่สำหรับเก็บกองดิน และเศษวัสดุก่อสร้างให้เพียงพอ และกิจกรรมการเปิดหน้าดิน และการตัด/ถมคันทาง อาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน และการสูญเสียดิน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามความจำเป็นเฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น
- 2) จัดพื้นที่กองดินให้ห่างจากบริเวณทางน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนโดยระยะห่างจากแหล่งน้ำ
- 3) จัดพื้นที่เก็บกองดินให้เพียงพอกับปริมาณดินขุดที่ต้องนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างและประสานงานกับแขวงทางหลวงปัตตานีให้นำดินขุดจากโครงการไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม
- 4) การนำดินไปกองเก็บไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ต้องแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548



ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว

1) ผลกระทบด้านโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่มีต่อโครงสร้างโครงการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- หากพื้นที่โครงการตั้งอยู่บนชั้นดินอ่อนหรือดินที่มีการอัดตัวไม่ดีหรือมีชั้นดินสลับกัน อาจทำให้เกิดการทรุดตัวไม่เท่ากัน อาจส่งผลให้เกิดการทรุดตัวของฐานรากสะพาน หรือสะพานเกิดการโก่งตัว/แตกร้าว

2) ผลกระทบด้านแผ่นดินไหวที่มีต่อโครงสร้างโครงการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- หากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ใกล้แนวรอยเลื่อนมีพลังอาจเกิดแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว ส่งผลต่อโครงสร้างสะพานที่มีความสูงหรือช่วงยาว และหากออกแบบไม่สัมพันธ์กับชนิดของดิน อาจทำให้ดินไม่สามารถรับน้ำหนักได้เต็มที่ส่งผลต่อการแตกร้าวและทรุดตัวของโครงสร้างสะพานต่างระดับและชั้นทาง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ออกแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ ให้มีค่าความปลอดภัย (Safety Factor) ในเรื่องของโครงสร้างความแข็งแรงและความสามารถต้านทานแรงแผ่นดินไหว
- 2) หากเกิดแผ่นดินไหว ต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ จากนั้นตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่ามี การชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง



น้ำผิวดิน

1) พื้นที่ก่อสร้าง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรมการเปิดหน้าดินและการก่อสร้างชั้นทางและสะพานต่างระดับข้ามทางแยก อาจมีการชะล้างเศษตะกอนดินลงสู่คลองปากาป็นยัง บริเวณ กม.ที่ 106+289 - กม.ที่ 106+392 (ทล.42) และคลองอะโลกู บริเวณ กม.ที่ กม.ที่ 0+435 (ทล.4356) ซึ่งทำให้อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างหรือดินทรายตกลงไปในลำคลอง ทำให้มีความขุ่นของน้ำเพิ่มขึ้นได้	1) ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อดักตะกอนบริเวณที่ก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อการชะล้างเศษมวลดินลงสู่แหล่งน้ำ 2) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดหน้าดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก 3) จัดพื้นที่กองดินและหินให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ 4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของที่พักคนงานและสำนักงาน ก่อนจะรวบรวมน้ำทิ้งระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ

2) พื้นที่พักคนงานและสำนักงาน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- จัดให้มีพื้นที่บ้านพักคนงานและสำนักงานตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 106+300 ด้านซ้ายทาง มีพื้นที่ทั้งหมด 20 ไร่ ซึ่งการปฏิบัติกิจวัตรประจำวันของคนงานก่อสร้างก่อให้เกิดน้ำทิ้ง-น้ำเสียซึ่งอาจไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงส่งผลกระทบต่อคุณภาพแหล่งน้ำและสิ่งมีชีวิตในน้ำ	



อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ การเปิดหน้าดิน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และก่อให้เกิดความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่ แต่ยังคงมีค่าอยู่ในระดับที่เกณฑ์มาตรฐานกำหนดไว้	1) จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เท่าที่จำเป็น เพื่อลดโอกาสการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 2) ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย หรือเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู 3) การขนส่งดินและวัสดุก่อสร้างต้องมีผ้าใบปิดคลุมส่วนกระเบบบรรทุกอย่างมิดชิด



เสียง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- งานก่อสร้างโครงสร้างสะพานทางแยกต่างระดับและงานปรับปรุงชั้นทาง เป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องเจาะเสาเข็ม มอเตอร์เกรดเดอร์ เครื่องเกลี่ยดิน รถบด รวมถึงรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง พบว่า พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณระยะประชิดเขตทางมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (กำหนดไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ)	1) ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน 2) จำกัดเวลาการก่อสร้างที่ใช้เครื่องจักรประเภท เครื่องเจาะเสาเข็ม มอเตอร์เกรดเดอร์ เครื่องเกลี่ยดิน รถบดหรือเครื่องจักรที่มีเสียงดังมากๆ ให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนการพักผ่อนของประชาชน 3) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ความสูง 2.5 เมตร ในบริเวณที่มีค่าเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยเว้นระยะบริเวณที่เป็นทางเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนยังสามารถเข้า-ออกได้ตามเดิม โดยสอบถามความยินยอมของประชาชนในบริเวณที่จะติดตั้งก่อนดำเนินการ



ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวรวมถึงสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง ทั้งนี้ จากการประเมินผลกระทบอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานปรับพื้นที่งานรื้อถอนผิวจราจรเดิม งานขนส่งดินและวัสดุก่อสร้าง และงานขุดเจาะเสาเข็ม พบว่า ค่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) จำกัดเวลาการขุดเจาะเสาเข็มสำหรับงานก่อสร้างสะพานต่างระดับ ในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน
- 2) จัดให้มีวิศวกรดูแลการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด และควบคุมการก่อสร้างให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงน้อยที่สุด
- 3) ควบคุมความเร็วรถบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด
- 4) ก่อนเริ่มการก่อสร้าง เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงหรือผู้รับเหมายกขออนุญาตเจ้าของอาคารข้างเคียงเพื่อเข้าไปตรวจสอบ ถ่ายภาพและทำบันทึกสภาพของอาคารข้างเคียงเพื่อเก็บเป็นข้อมูลเปรียบเทียบกรณีที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ และแจ้งผลการตรวจสอบให้เจ้าของอาคารรับทราบ ในกรณีที่เจ้าของอาคารไม่อนุญาตหรือไม่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการให้บันทึกวัน เวลา และชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ขออนุญาตเข้าไปถ่ายภาพและให้มีพยานยืนยันเก็บไว้เป็นหลักฐานทุกครั้ง พร้อมทั้งให้รับแจ้งให้กรมทางหลวงรับทราบ
- 5) จัดให้มีแผนการรับเรื่องร้องเรียนและการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเพื่อรองรับกรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง



การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การดำเนินงานก่อสร้างโครงการมีการนำเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งเข้า - ออกในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อการศึกษาและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนทางหลวงหมายเลข 42 หมายเลข 4356 และถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของท้องถิ่น ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง อีกทั้งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในระหว่างการก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ประชาสัมพันธ์การจัดระบบการจราจรในช่วงการก่อสร้าง โดยรายละเอียด ด้วยการติดป้ายประกาศในจุดที่มองเห็นได้ชัดเจนบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ
- 2) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลา 06.00 - 08.00 น. และ 16.00 - 18.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจร หากพบว่ามีปัญหาการจราจรไม่คล่องตัวให้จัดเจ้าหน้าที่โครงการคอยให้สัญญาณกับผู้ใช้ทาง
- 3) ติดตั้งสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ทิวทัศน์บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน
- 4) การกำหนดจุดกลับรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้คำนึงถึงความปลอดภัย และสอดคล้องกับการใช้งานจริงของผู้ใช้เส้นทาง
- 5) กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางเบี่ยงให้ชัดเจนโดยการติดตั้งแผงป้องกันอันตราย (Concrete Barrier) พร้อมไฟกระพริบช่วงเวลากลางคืน กันตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
- 6) ติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุก่อสร้างตกลงจากงานก่อสร้าง โครงสร้างสะพานต่างระดับ เพื่อป้องกันอันตรายต่อผู้ใช้ทาง



ควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการขนส่งดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และงานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งหากในระหว่างการก่อสร้างมีฝนตกหนัก อาจมีการชะล้างเศษดิน หิน และทราย ลงไปสะสมและทับถมในระบบระบายน้ำข้างถนน ตะกอนดินที่เกิดจากการก่อสร้างคาดว่าจะส่งผลต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

- 1) ในช่วงก่อสร้างโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดทำทาง/รางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อให้น้ำสามารถระบายออกจากพื้นที่ได้ตามปกติ
- 2) หากมีการทับถมของเศษดิน หิน และทราย หรือเศษวัสดุ ก่อสร้างวางกีดขวางในลำน้ำต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็วเพื่อไม่ให้เกิดขวางทางระบายน้ำ และหากพบว่าลำน้ำ / ทางระบายน้ำตื้นเขินหรืออุดตัน ให้ทำการขุดลอกและนำออกทันทีเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่



เศรษฐกิจและสังคม

1) ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่เคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ การก่อสร้างเข้า - ออกพื้นที่โครงการ ส่งผลให้การจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างชะลอตัว และทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทางดังกล่าวในการเดินทาง ซึ่งอาจส่งผลให้มีการเดินทางไปมาหาสู่กันน้อยลง โดยระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

- 1) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ ให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงกับโครงการ รับทราบกิจกรรมของโครงการอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง
- 2) จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยกำหนดจุดรับเรื่องร้องเรียนไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการหมวดทางหลวงหนองจิก และแนวทางหลวงปัตตานี โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์ และชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นอย่างชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง
- 3) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียนจากกล่องรับเรื่องร้องเรียนเป็นประจำ และหากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้วจะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม
- 4) กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรกเพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน

2) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- ในช่วงการก่อสร้างคาดว่าจะมีคนงานเข้ามาอยู่ในพื้นที่ประมาณ 100 คน โดยในช่วงเวลาพักจะเป็นเวลาที่คนงานก่อสร้างมีโอกาเข้าไปซื้อสินค้าอุปโภค - บริโภค และอาหารจากร้านค้าในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในครัวเรือนและชุมชน



ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน /ประวัติศาสตร์และโบราณคดี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ในระหว่างการก่อสร้างอาจมีการวางเครื่องจักรและมีพื้นที่ก่อสร้างกีดขวางบนทางหลวงหมายเลข 42 ทำให้ประชาชนในพื้นที่รวมถึงผู้ผ่านทางทั่วไปอาจเกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปประกอบศาสนกิจสักการะ หรือทำกิจกรรมทางประเพณีในวันสำคัญ และฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจเกาะตามผิวอาคารทำให้เกิดความหม่นหมองหรือส่งผลให้ลวดลาย หรือรายละเอียดทางศิลปกรรมค่อย ๆ เสียนหายไปอีกทั้ง เสี่ยงดังจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลต่อการประกอบศาสนกิจและการประกอบพิธีกรรมในวันสำคัญต่าง ๆ ของประชาชน	1) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งให้องค์การบริหารส่วนตำบลต้นหยงอุโละซึ่งเป็นผู้ดูแลมัสยิดกรือเซะ และสำนักศิลปากรที่ 11 สงขลา ให้รับทราบก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการและเปิดโอกาสให้เข้ามาตรวจสอบพื้นที่โครงการได้ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 2) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณมัสยิดฮาญะห์ วันอาฮิชะห์ มัสยิดนูรุลอิสลามบานา โรงเรียนศาสนูปถัมภ์ โรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะ สุสานเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว และมัสยิดกรือเซะ ซึ่งเมื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแล้วจะส่งผลให้ระดับเสียงจากกิจกรรมก่อสร้างลดลง 3) ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใด ๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อองค์การบริหารส่วนตำบลต้นหยงอุโละซึ่งเป็นผู้ดูแลมัสยิดกรือเซะ และสำนักศิลปากรที่ 11 สงขลา ให้รับทราบโดยทันทีเพื่อทำการตรวจสอบหลักฐาน และปฏิบัติตามหลักกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป



สุนทรียภาพ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ในระหว่างการก่อสร้างจะเกิดการรบกวนทางสายตาที่เกิดจากทัศนียภาพของพื้นที่ก่อสร้างที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ เกะกะไม่น่าดู โดยเฉพาะทัศนียภาพบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ระยะประชิดเขตพื้นที่ก่อสร้างงานสะพานต่างระดับ	1) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดเก็บวัสดุ/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างและขยะจากเศษวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบและดำเนินการให้แล้วเสร็จในแต่ละวัน 2) กำหนดจุดทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องดำเนินการล้อมรั้วกันเขตโดยรอบพื้นที่ให้ชัดเจน 3) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการปรับสภาพพื้นที่บริเวณก่อสร้าง รวมทั้งบริเวณที่กองวัสดุก่อสร้างให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุด ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทางโครงการ

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีเวทีในการแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะกับโครงการโดยจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเหตุผล ความจำเป็น และแนวทางการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษาโครงการ เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

การประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลข่าวสาร
โครงการตลอดระยะเวลาดำเนินงาน
เช่น เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ



Website



www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com

Facebook



Facebook
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท

Line



Line OpenChat
ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 08 9677 9397
0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.ldhighway.com
Email : kunavuts@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/41 ถนนพหลโยธิน แขวงคลองจั่น
เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@outlook.co.th

ที่ปรึกษาด้านการจราจร



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารชัยวัฒนา ห้องเลขที่ ดี16
(ชั้นที่ 3-4), ดี17 ถนนจรัสเมือง แขวงวังใหม่
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2181 1770
โทรสาร : 0 2181 1768
Email : mba@infraplus.co.th



ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด
91/257 หมู่บ้านมณีนีรินทร์ หมู่ 1
ตำบลไทรมา อำเภอนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpm.banaramkomut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด (SECO)
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@siamenvi.co.th