
สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ



บทที่ 6

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2563 มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 155 มาตรการ พบว่า มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 117 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 10 มาตรการ และ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ จำนวน 28 มาตรการ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.1-1

ตารางที่ 6.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	จำนวน (มาตรการ)	ผลการปฏิบัติ						
		●	○	△	⦿	⊗	□	⊖
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ								
1) สภาพภูมิประเทศ	1	1	-	-	-	-	-	-
2) ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน	2	2	-	-	-	-	-	-
3) คุณภาพอากาศ	7	7	-	-	-	-	-	-
4) ระดับเสียง	12	8	-	-	-	4	-	-
5) ความสั่นสะเทือน	2	1	-	-	-	1	-	-
6) คุณภาพน้ำ	21	15	-	3	-	3	-	-
7) การกัดเซาะและการตกตะกอนดิน	3	3	-	-	-	-	-	-
รวม 1.	48	37	-	3	-	8	-	-
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ								
1) นิเวศวิทยาทางน้ำ	6	2	-	1	-	3	-	-
2) ทรัพยากรป่าชายเลนและสัตว์ป่า	17	13	-	3	-	1	-	-
รวม 2.	23	15	-	4	-	4	-	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์								
1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	4	4	-	-	-	-	-	-
2) ระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ	5	2	-	-	-	3	-	-
3) การคมนาคมขนส่ง	20	13	-	2	-	5	-	-
รวม 3.	29	19	-	2	-	8	-	-
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต								
1) สภาพเศรษฐกิจและสังคม	16	14	-	-	-	2	-	-
2) การโยกย้ายและการเวนคืน	1	-	-	-	-	1	-	-
3) การสาธารณสุขและความปลอดภัย	31	27	-	1	-	3	-	-
4) แหล่งท่องเที่ยวและสุนทรียภาพ	4	2	-	-	-	2	-	-
รวม 4.	52	43	-	1	-	8	-	-
5. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	3	3	-	-	-	-	-	-
5.	3	3	-	-	-	-	-	-
รวม 1.+2.+3.+4.+5	155	117	-	10	-	28	-	-

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ △ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ⦿ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ □ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ได้
 ⊖ มาตรการที่ปฏิบัติแต่ไม่มีประสิทธิภาพ



6.2 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2563 มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 9 แผน 51 มาตรการ พบว่า มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 35 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ จำนวน 14 มาตรการ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

แผนปฏิบัติการ	จำนวน (มาตรการ)	ผลการปฏิบัติ						
		●	○	△	⦿	⊗	□	⊘
1) แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์ ในระยะก่อสร้าง	22	13	-	2	-	7	-	-
2) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ	7	6	-	-	-	1	-	-
3) แผนปฏิบัติการควบคุมการปนเปื้อนของน้ำมันและของเสียลงสู่ แหล่งน้ำ	7	6	-	-	-	1	-	-
4) แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1	-	-	-	-	1	-	-
5) แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบ ต่อทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	-	-	1	-	-
6) แผนปฏิบัติการด้านการชะล้างพังทลายของดินและตะกอนดิน	4	3	-	-	-	1	-	-
7) แผนปฏิบัติการป้องกันปัญหาการคมนาคมทางน้ำ	2	-	-	-	-	2	-	-
8) แผนปฏิบัติการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5	5	-	-	-		-	-
9) แผนปฏิบัติการรับเรื่องร้องทุกข์ของประชาชน	2	2	-	-	-		-	-
รวม	51	35	-	2	-	14	-	-

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ △ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
 ⦿ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ □ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ได้
 ⊖ มาตรการที่ปฏิบัติแต่ไม่มีประสิทธิภาพ

6.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างจะดำเนินการติดตามตรวจสอบในปัจจุบันสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 9 มาตรการ ได้แก่

- 1) มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 2) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ
- 3) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียง
- 4) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน
- 5) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

- 6) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม
 - 7) มาตรการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
 - 8) มาตรการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย
 - 9) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ
- สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

6.3.1 การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

1) การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการได้รับอนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตามหนังสือเลขที่ 0406/3598 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2563 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณ พื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพาน ประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง ความเค็ม ความขุ่น ออกซิเจนละลายน้ำ ความสกปรกในรูปบีโอดี ปริมาณสารแขวนลอย ฟอสเฟส ไนเตรท น้ำมัน และไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2563 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝน ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 29.37-29.62 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง 7.79-8.11 ความเค็ม 29.71-30.14 ส่วนใน พันส่วน ความขุ่น 18.2-34.9 เอ็นทียู ออกซิเจนละลายน้ำ 6.75- 7.05 มิลลิกรัม/ลิตร ความสกปรกในรูปบีโอดี 2.2-4.2 มิลลิกรัม/ลิตร สารแขวนลอย 41-82 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต น้อยกว่า 0.006-0.054 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรทน้อยกว่า 0.05 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน 1.0-1.4 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด น้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม น้อยกว่า 1.8 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร

สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง และสถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร มีคุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และประเภทที่ 4 แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถ เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุง คุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และใช้เพื่อการเกษตรและอุตสาหกรรม เพราะมีค่าบีโอดีอยู่ระหว่าง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 ประเภทที่ 4 และประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถ เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั่วไปและสามารถนำน้ำนั้นไปใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรและอุตสาหกรรมและการคมนาคมได้ จะเห็นได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองคู และคลองย่านซื่อ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรม ก่อสร้างบริเวณริมตลิ่งและในคลองคู

2) การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

โครงการได้รับอนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตามหนังสือเลขที่ 0406/3598 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2563 การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองคูกึ่ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2563 เป็นตัวแทนนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝน ผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า

(1) แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) พบ 53-83 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 6,269,000-20,635,000 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 2.42-3.09 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนพืช

(2) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) พบ 3-5 ชนิด มีความหนาแน่นรวมทั้งหมดเท่ากับ 44,000-104,000 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 1.04-1.20 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมต่อการอาศัยอยู่ได้

(3) สัตว์หน้าดิน (Benthos) พบ 3-5 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 36-45 ตัว/ตารางเมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ มีค่าเท่ากับ 1.04-1.61 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris ประเมินได้ว่าแหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมต่อการอาศัยอยู่ได้

สรุปผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองคูกึ่ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร เป็นแหล่งน้ำที่มีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในคลองคูและคลองย่านซื่อ

6.3.2 การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านตันหยงละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุไหงมุซ๊ะ และสถานีที่ 3 มัสยิดสุไหงมุซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูฝน ช่วงวันที่ 2-5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่าฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.019-0.039 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่า อยู่ในช่วงระหว่าง 0.011-0.032 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านตันหยงละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุไหงมุซ๊ะ และสถานีที่ 3 มัสยิดสุไหงมุซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

6.3.3 การติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L₉₀) ของแต่ละสถานีซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) 52.5-67.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) 55.2-72.9 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) 38.2-45.0 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) พบว่า ทั้ง 3 สถานี ผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่

6.3.4 การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนของแต่ละสถานีซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนพบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.127-4.800 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วงตรวจไม่พบแรงสั่นสะเทือน-มากกว่า 100 เฮิรตซ์ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยจนถึงเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชน ซึ่งเมื่อตรวจสอบพื้นที่ค่าความสั่นสะเทือนเกิดจากรถบรรทุก 4 ล้อที่แล่นผ่านพื้นที่โรงเรียน และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่ออาคารจะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนของชุมชนในพื้นที่

6.3.5 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่งตลอดแนวเส้นทางของสะพานข้ามคลองคูและถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่โครงการได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) ทางหลวงชนบทสาย สด.3002 และทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ ปริมาณจราจร อุบัติเหตุ ความเสียหายของผิวทางและโครงสร้างทางผลการศึกษามีดังนี้

1) ปริมาณจราจร

(1) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม)

ในปี พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงชนบทได้ยุบรวมทางหลวงหมายเลข 416 เป็นทางหลวงหมายเลข 404 ตำแหน่งสำรวจปริมาณการจราจรบนถนนดังกล่าวที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 404 กับทางหลวงชนบทสาย สด.3018 คือ กม.94+836 ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) บริเวณ กม.94+836 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2562 จากสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง มีรายละเอียดดังนี้



ก) ปี พ.ศ. 2560 ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) บริเวณ กม.88+727 ซึ่งเป็นจุดตรวจนับปริมาณการจราจรที่อยู่ใกล้กับทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ซึ่งเป็นทางแยกถนนเข้าสู่โครงการ ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณดังกล่าวในปี พ.ศ. 2560 พบว่า รถบรรทุกทุกขนาด 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,355 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 6,355 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 5,833 คัน/วัน

ข) ปี พ.ศ. 2561 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่า รถบรรทุกทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,562 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,657 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,301 คัน/วัน

ค) ปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า รถบรรทุกทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,281 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,597 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,265 คัน/วัน

(2) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3002

ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทไม่มีบัญชีสายทาง สต.3002

(3) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018

ทางหลวงชนบทสาย สต.3019 บ้านวังตุง-บ้านต้นหยงละไน้ โดยจุดเริ่มต้นเริ่มจากจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) ผ่านบ้านวังตุง บ้านท่าศาลา บ้านราไว จนถึงสุดที่บ้านต้นหยงละไน้ มีระยะทาง 10.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองฝั่ง ผลการรวบรวมสถิติข้อมูลการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) (กม.ที่ 12+250) - บ้านท่าศาลา - บ้านต้นหยงละไน้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2562 จากสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ในปี พ.ศ. 2560 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 3,958 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางมากที่สุด 2,403 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,426 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 82 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 35 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 12 คัน/วัน

ข) ปี พ.ศ. 2561 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 4,796 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 2,976 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,657 คัน/วัน รถโดยสารขนาดใหญ่ 83 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 55 คัน/วัน และรถบรรทุก 10 ล้อ 25 คัน/วัน

ค) ปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 4,770 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 3,024 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,670 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 68 คัน/วัน และรถบรรทุก 10 ล้อ 5 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 3 คัน/วัน

2) ข้อมูลอุบัติเหตุ

(1) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม)

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน จากรายงานประจำปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 ถึงปี พ.ศ. 2562 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม)

(2) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018

ผลการสอบถามข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 ถึงปี พ.ศ. 2563 จากแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล พบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 มี 4 ครั้ง ได้แก่

ก) วันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 บริเวณ กม.12+000 มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย สาเหตุเกิดจากรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ พลิกคว่ำเนื่องจากถนนลื่น

ข) วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 บริเวณ กม.4+500 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และผู้บาดเจ็บ 1 ราย สาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์บรรทุก 10 ล้อ

ค) วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2561 บริเวณ กม.11+800 มีผู้บาดเจ็บ 2 ราย สาเหตุเกิดจากรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ พลิกคว่ำเนื่องจากถนนลื่น

ง) วันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2563 บริเวณ กม.14+300 มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย สาเหตุเกิดจากรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ ชนกับรถจักรยานยนต์

3) ข้อมูลความเสียหายของถนนจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ

ผลการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างมายังพื้นที่โครงการจากสำนักงานก่อสร้างโครงการ พบว่า เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) ทางหลวงชนบท สาย สด.3002 และทางหลวงชนบท สด.3018 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ มีรถบรรทุก 6 ล้อ วิ่งเข้า-ออกประมาณ 3 คัน/สัปดาห์ ผลจากการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ตลอดแนวเส้นทาง พบว่า ไม่มีวัสดุตกหล่นหรือมีจราจรเสียหายจากการขนส่ง

6.3.6 การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมบริเวณตลอดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ สภาพการระบายน้ำของอาคารระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขังและการไหลของน้ำและการตื่นขึ้นของลำน้ำ การติดตามตรวจสอบในช่วงระหว่างวันที่ 24-26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 และในช่วงวันที่ 2-4 ตุลาคม พ.ศ. 2563

กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการในช่วง กม.0+000 ถึง กม.0+599 เป็นการเปิดหน้าดินผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสองข้างทางช่วงบริเวณ กม.0+000 ถึง กม.0+599 พบว่า โครงการชุดร่องระบายน้ำขนาดกว้าง 1.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร ตลอดแนวยาวสองข้างทาง รวมทั้งได้วางท่อระบายน้ำแล้ว จำนวน 5 จุด ดังนี้

1) จุดที่ 1 บริเวณ กม.18+398.720 (บนทางหลวงชนบทสาย สด.3018)

โครงการได้ยกเลิกการวางท่อกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.6 เมตร ความยาว 18.50 เมตร จำนวน 1 ท่อ

2) จุดที่ 2 บริเวณ กม.18+405.00 (บนทางหลวงชนบทสาย สด.3018)

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่ แทนจุดที่ยกเลิก เพื่อขยับตำแหน่งใหม่ให้สอดคล้องตามการออกแบบของถนนโครงการ และช่วยเพิ่มพื้นที่ในการระบายน้ำ โดยวางท่อกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 18.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

3) จุดที่ 3 บริเวณ กม.019+759.00

ท่อกลมเดิมมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 8.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ ทางโครงการจะต่อความยาวท่อทางด้านซ้าย ยาว 1.00 เมตร และต่อท่อด้านขวา ยาว 3.00 เมตร พร้อมก่อสร้างกำแพงคอนกรีตเสริมเหล็กกันน้ำกัดเซาะทั้ง 2 ด้าน เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

4) จุดที่ 4 บริเวณ กม.0+250.00

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่ เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 11.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

5) จุดที่ 5 บริเวณ กม.0+490.00

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 14.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

6.3.7 การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคมทำการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสำรวจจากตัวแทนของครัวเรือนในชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 300 ตัวอย่าง ข้อมูลที่จะทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่สำคัญ ได้แก่ สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ-สังคม การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ ปัญหาที่ได้รับและข้อเสนอแนะ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างตลอดแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 90.24 รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 48.78 และประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 43.90 ในด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าไม่มีผลเสีย ร้อยละ 41.46 รองลงมา กังวลเรื่องการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ร้อยละ 36.59 และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 29.27 แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่เกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง คือ ดูแลคนงานและเพิ่มความเข้มงวดให้อยู่ในกฎระเบียบ ร้อยละ 56.25 รองลงมา สร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วนเป็นไปตามแผนการก่อสร้าง ร้อยละ 35.42 และฉีดพรมน้ำลดฝุ่น ร้อยละ 31.25

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองดู ร้อยละ 84.15 รองลงมา ไม่ใช่ เนื่องจากอยู่ห่างจากบ้านสุโขทัย และยังไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้สะพาน ร้อยละ 8.54 และยังไม่แน่ใจ ร้อยละ 7.32 ผู้ให้สัมภาษณ์ที่จะใช้สะพานคาดว่าความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 40.58 รองลงมา นานๆ ครั้ง ร้อยละ 36.23 และทุกวัน ร้อยละ 11.59 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยว ร้อยละ 63.77 รองลงมา ไปเยี่ยมญาติ/เพื่อน ร้อยละ 36.23 และไปธุระ ร้อยละ 15.94

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 85.37 และจำเป็น เพราะข้อมูลน้อยไป ร้อยละ 12.20 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ ทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง ร้อยละ 78.05 รองลงมาแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 12.20 และบอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ ร้อยละ 8.54

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 57.32 และมีความพึงพอใจระดับปานกลาง ร้อยละ 24.39 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็วๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 69.51
- จัดระบบเส้นทางเดินรถบรรทุกให้ชัดเจน ร้อยละ 56.10
- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 54.88
- รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 52.44
- ต้องการให้ฉีดพรมน้ำบนถนนที่มีการตกลงของเศษวัสดุก่อสร้างบนถนนป้องกันฝุ่นละออง ร้อยละ 21.95
- กรณีที่ผิวจราจรชำรุดจากรถของโครงการ ให้ดำเนินการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม ร้อยละ 9.76
- ให้รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจำกัดความเร็วให้ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 7.32
- ให้รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจำกัดน้ำหนักตามกฎหมายกำหนด ร้อยละ 4.88
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจับปลาทิ้งจากพื้นที่ก่อสร้าง หากพบในแอ่งน้ำ ร้อยละ 3.66
- กำชับให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ ร้อยละ 3.66
- กำชับให้รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขับรถตามกฎหมายจราจร ร้อยละ 2.44
- จัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างบริเวณพื้นที่โครงการให้เป็นระเบียบ ร้อยละ 1.22
- เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่โครงการ ร้อยละ 1.22
- ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 21.95

2) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านต้นยางละไ้

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าช่วยสร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 88.79 รองลงมา เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 86.21 และขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ร้อยละ 39.66 ในด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าไม่มีผลเสีย ร้อยละ 96.55 รองลงมา ทำให้เกิดผลเสียต่อสภาพแวดล้อม ร้อยละ 2.59 และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นและทำให้เกิดปัญหาสังคมเพิ่มขึ้น เช่น

ขโมยขู่ม ร้อยละ 1.72 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่เกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง คือ สร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วนเป็นไปตามแผนการก่อสร้าง ร้อยละ 75.00 รองลงมา ฉีดพรมน้ำลดฝุ่น ร้อยละ 50.00

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าเป็นประโยชน์เมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองคู โดยความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 52.59 รองลงมา 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 28.45 และทุกวัน ร้อยละ 15.52 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปธุระ ร้อยละ 74.14 รองลงมา ไปประกอบอาชีพ ร้อยละ 33.62 และไปตลาด ร้อยละ 31.90

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเป็นโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจง ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 68.10 และจำเป็น เพราะข้อมูลน้อยไป ร้อยละ 6.03 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ จัดประชุมชี้แจงประชาชน ร้อยละ 62.07 รองลงมา หอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ร้อยละ 32.76 และแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 19.83

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็วๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 96.55
- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 2.59
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งไฟส่องสว่างในช่วงเวลากลางคืนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.59
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับให้คนงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างลดความเร็ว

เมื่อแล่นผ่านชุมชน ร้อยละ 2.59

- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างฉีดพรมน้ำลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ร้อยละ 1.72
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับพื้นที่ให้อยู่ในระดับไม่เป็นหลุมบ่อ ป้องกันการเกิด

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 1.72

- จัดระบบเส้นทางเดินรถบรรทุกให้ชัดเจน ร้อยละ 0.86
- ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.72

3) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านสุโขทัย

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าจะสร้างความเจริญในชุมชน และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง รองลงมา ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 98.04 และขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ร้อยละ 97.06 ในด้านผลเสียผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่ามีผลเสีย

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าเป็นประโยชน์เมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองคู โดยความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ใช้ทุกวัน ร้อยละ 35.29 รองลงมา 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 25.49 และ 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 20.59 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปธุระ ร้อยละ 84.31 รองลงมา ไปประกอบอาชีพ ร้อยละ 13.73 และไปตลาด ร้อยละ 1.96

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการ คือ แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน รองลงมา ประชาสัมพันธ์ผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ ร้อยละ 96.08 และจัดประชุมชี้แจงประชาชน ร้อยละ 80.39

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 99.02 รองลงมา ความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 0.98 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 61.76
- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็วๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 37.25
- ต้องการให้สร้างเสร็จก่อนเวลาที่กำหนด ร้อยละ 0.98

6.3.8 การติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย พื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้าง ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำดื่ม-น้ำใช้ การกำจัดขยะ การกำจัดสิ่งปฏิกูล และการระบายน้ำทิ้ง ผลการติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย พบว่า กรมทางหลวงได้แจ้งผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างสะพานคลองคูเริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 จนสิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 กรกฎาคม 2565 รวมระยะเวลา 810 วัน ทางผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดสร้างบ้านพักคนงานไว้ที่บ้านขอนแก่น ตำบลขอนแก่น อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล ปัจจุบันมีคนงานเข้าพักอาศัยประมาณ 10-20 คน การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมภายในบ้านพักคนงาน

- 1) ห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในบ้านพักของตนเอง และห้องน้ำ-ห้องส้วมรวม จำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อคนงาน ปริมาณน้ำเสียจะระบายลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม
- 2) การจัดการด้านขยะ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางถังรองรับขยะมูลฝอยแยกประเภท กระจายไว้ตามจุดต่างๆ ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน อย่างน้อย 2 ชุด ปริมาณขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ได้จะขายให้แก่ผู้รับซื้อต่อไป ส่วนปริมาณขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้ จะนำไปทิ้งที่ถังขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน
- 3) ปริมาณน้ำดื่มและน้ำใช้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เตรียมน้ำดื่มบรรจุขวดให้แก่คนงาน ส่วนน้ำใช้จากการซื้อน้ำมากักเก็บไว้ในบ่อคอนกรีต ซึ่งปริมาณน้ำใช้เพียงพอ 3 วัน
- 4) กรมทางหลวงชนบทร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้าง อยู่ระหว่างเตรียมข้อมูลประสานขอความร่วมมือจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสตูล ให้เข้ามาตรวจสอบการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล คาดว่าจะนำส่งหนังสือฉบับดังกล่าวไปยังสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสตูล ประมาณเดือนกันยายน 2563
- 5) ปัจจุบันในพื้นที่ไม่มีแหล่งโรคระบาดต่างๆ ภายในบ้านพักคนงานและบริเวณใกล้เคียง

6.3.9 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู ข้อมูลที่ทำการศึกษา สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ พบว่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ การสัญจรทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคู เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานในคลองคู

6.4 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

สืบเนื่องจากผลการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ร่วมกับการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีข้อสงสัยในความก้าวหน้าของโครงการ เพราะตามข้อมูลในแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการที่ได้รับในช่วงแรกที่โครงการเริ่มก่อสร้าง และในป้ายประชาสัมพันธ์โครงการที่ติดตั้งไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการได้แจ้งแผนการก่อสร้างโครงการ แต่ภายหลังกลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่ากิจกรรมงานก่อสร้างโครงการ มีความล่าช้า ไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร จึงต้องการทราบความก้าวหน้าหรือความล่าช้าของงานที่เกิดขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำจดหมายข่าวหรือเอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งประชาชนหรือติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลในชุมชนเกี่ยวกับความก้าวหน้าโครงการ และระยะสิ้นสุดการปฏิบัติงานที่เป็นปัจจุบันพร้อมข้อมูลสาเหตุของก่อสร้างล่าช้าและวิธีการในการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมา