

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

บทที่ 6

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

บริษัทที่ปรึกษาได้ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมสะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล รอบปีที่ 2 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น 360 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2564 จนถึงวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 สำหรับสถานะของโครงการทางกรมทางหลวงชนบทได้ว่าจ้างบริษัท บริษัท วนิชชัย ก่อสร้าง (1979) จำกัด เป็นบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ เริ่มสัญญาวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 1,045 วัน ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการ สามารถสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและข้อเสนอแนะต่อโครงการมีรายละเอียดดังนี้

6.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

1) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด 155 มาตรการ (ตารางที่ 6.1.1-1) แบ่งเป็น

- มีมาตรการที่ปฏิบัติ	143	มาตรการ
- มีมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	2	มาตรการ
- มีมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	10	มาตรการ



ตารางที่ 6.1.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	จำนวน (มาตรการ)	ผลการปฏิบัติ						
		●	○	△	●	⊗	□	⊘
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ								
1) สภาพภูมิประเทศ	1	1	-	-	-	-	-	-
2) ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน	2	2	-	-	-	-	-	-
3) คุณภาพอากาศ	7	7	-	-	-	-	-	-
4) ระดับเสียง	12	10	-	-	-	2	-	-
5) ความสั่นสะเทือน	2	2	-	-	-	-	-	-
6) คุณภาพน้ำ	21	21	-	-	-	-	-	-
7) การกัดเซาะและการตกตะกอนดิน	3	3	-	-	-	-	-	-
รวม 1.	48	46	-	-	-	2	-	-
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ								
1) นิเวศวิทยาทางน้ำ	6	6	-	-	-	-	-	-
2) ทรัพยากรป่าชายเลนและสัตว์ป่า	17	15	-	2	-	-	-	-
รวม 2.	23	21	-	2	-	-	-	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์								
1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	4	4	-	-	-	-	-	-
2) ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	5	5	-	-	-	-	-	-
3) การคมนาคมขนส่ง	20	18	-	-	-	2	-	-
รวม 3.	29	27	-	-	-	2	-	-
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต								
1) สภาพเศรษฐกิจและสังคม	16	14	-	-	-	2	-	-
2) การโยกย้ายและการเวนคืน	1	1	-	-	-	-	-	-
3) การสาธารณสุขและความปลอดภัย	31	29	-	-	-	2	-	-
4) แหล่งท่องเที่ยวและสุนทรียภาพ	4	2	-	-	-	2	-	-
รวม 4.	52	46	-	-	-	6	-	-
5. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	3	3	-	-	-	-	-	-
5.	3	3	-	-	-	-	-	-
รวม 1.+2.+3.+4.+5	155	143	-	2	-	10	-	-

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

(1) รายละเอียดของมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการติดต่oprสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ/หรือในชั้นเตรียมเอกสารมี 2 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	สาเหตุ
1. ทรัพยากรป่าชายเลนและสัตว์ป่า	1. ปลุกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป (สูญเสีย 3.6 ไร่) เพื่อรักษาระบบนิเวศของพื้นที่ป่าชายเลน โดยกำหนดพื้นที่ให้ปลูกป่าทดแทน จำนวน 72 ไร่ ในบริเวณพื้นที่เลนอกจำนวน 66 ไร่ รวมกับพื้นที่ป่าในแนวกันชนจำนวน 6 ไร่ และให้กรมทวงหลวงชนบทจัดตั้งงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเป็นผู้ดำเนินการปลูกป่าชายเลน	- กรมทวงหลวงชนบทยังไม่ถึงพื้นที่และเวลาดำเนินการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการ - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทวงหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565
	2. ปลุกป่าเพื่อไปทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเพื่อปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่รักษาระบบนิเวศของพื้นที่ป่าไม้ให้คงไว้ โดยกรมทวงหลวงชนบทต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 36 รวมถึงประชาชนในพื้นที่โครงการคือ หมู่บ้านตันหยงละไน และบ้านสุไหงมุไซะและหมู่บ้านใกล้เคียง ได้แก่ หมู่บ้านบุญบยและบ้านตุแตนหรี มีส่วนร่วมในการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งคาดว่าหากมีโครงการฯเกิดขึ้นจริงการเดินทางเข้าไปใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนสามารถเข้าไปได้อย่างสะดวกมากขึ้น ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการและอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	- กรมทวงหลวงชนบทยังไม่ถึงพื้นที่และเวลาดำเนินการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการ - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทวงหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565



(2) รายละเอียดของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถประเมินได้ 10 มาตรการ ดังนี้

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
1. ระดับเสียง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงรบกวนในบริเวณพื้นที่หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุไซะ	- จากการสำรวจวางแผนงานโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า จุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่ กม.3+061.97
	2. กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงรบกวนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ผ่านชุมชน โดยกำหนดให้ติดตั้งรั้วชั่วคราวบริเวณ กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุไซะ หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงในระหว่างการก่อสร้าง โดยกำหนดให้ติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทางผู้ออกแบบประเมินว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 720 วัน ในการก่อสร้าง สำหรับการป้องกันผลกระทบที่เกิดจากเสียงนั้น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) หรือทางวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงพื้นที่และเวลาดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน กม.ที่ 3+061.97 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุไซะ
2. การคมนาคมขนส่ง	3. มีการทำทางเบี่ยงเพื่อให้สามารถเข้าไปใช้ถนนด้านในได้เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถสัญจรได้ตามปกติ	- กิจกรรมการก่อสร้างไม่กีดขวางเส้นทางของประชาชนที่จะเข้าไปยังบ้านสุโหงมุไซะทางผู้รับเหมาก่อสร้าง จึงยังไม่มีผลจำเป็นในการทำทางเบี่ยงเพื่อให้ประชาชนใช้สัญจร
	4. การก่อสร้างทางบริการช่วงที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนท้องถิ่น จะต้องมีการทำทางเบี่ยงเพื่อให้สามารถเข้าไปใช้ถนนด้านในได้เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถสัญจรได้ตามปกติ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่มีมีการก่อสร้างทางเชื่อมและทางแยก



ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
3. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5. การก่อสร้างในช่วงที่เป็นการเชื่อมหรือทางแยกจะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออกชั่วคราว และควบคุมไม่ให้มีการกองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างทางเชื่อมและทางแยก
	6. ต้องมีการแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้าในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติและต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่จะสะดวกกว่า	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ
4. สาธารณสุขและความปลอดภัย	7. ต้องจัดทำป้ายสัญญาณแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่างๆ (เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น วิทยุชุมชน ฯลฯ) เพื่อให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มาได้รับทราบกรณีจะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ
	8. จัดทำป้ายสัญญาณเพื่อแสดงพื้นที่ก่อสร้างและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกรณีที่จะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่
5. แหล่งท่องเที่ยวและสุนทรียภาพ	9. กำหนดให้ผู้รับจ้างจัดทำทางชั่วคราวและป้ายบอกทางในบริเวณที่เป็นทางแยกไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ทำทางชั่วคราวและป้ายบอกทาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างไม่ปิดกั้นเส้นทางเดินรถของผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่
	10. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างรวมทั้งบริเวณกองวัสดุก่อสร้าง โรงผสมคอนกรีต สำนักงานควบคุมงานและบริเวณบ้านพักคนงานให้กลับคืนสภาพธรรมชาติ ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ปรับสภาพพื้นที่ เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง

6.1.2 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะก่อสร้าง มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติทั้งสิ้น 9 แผน 50 มาตรการ สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด 50 มาตรการ (ตารางที่ 6.1.2-1) แบ่งเป็น

- มีมาตรการที่ปฏิบัติ 43 มาตรการ
- มีมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 มาตรการ
- มีมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน 1 มาตรการ
- มีมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 4 มาตรการ

ตารางที่ 6.1.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

แผนปฏิบัติการ	จำนวน (มาตรการ)	ผลการปฏิบัติ						
		●	○	△	⦿	⊗	□	⊘
1) แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์ ในระยะก่อสร้าง	22	18	-	-	-	4	-	-
2) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ	7	7	-	-	-	-	-	-
3) แผนปฏิบัติการควบคุมการปนเปื้อนของน้ำมันและของเสียลงสู่ แหล่งน้ำ	7	7	-	-	-	-	-	-
4) แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1	-	-	1	-	-	-	-
5) แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบต่อ ทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	1	-	-	-	-
6) แผนปฏิบัติการด้านการชะล้างพังทลายของดินและตะกอนดิน	4	3	-	-	1	-	-	-
7) แผนปฏิบัติการป้องกันปัญหาการคมนาคมทางน้ำ	2	2	-	-	-	-	-	-
8) แผนปฏิบัติการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	4	4	-	-	-	-	-	-
9) แผนปฏิบัติการรับเรื่องร้องทุกข์ของประชาชน	2	2	-	-	-	-	-	-
รวม	50	43	-	2	1	4	-	-

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

1) รายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ/หรือในขั้นเตรียมเอกสารมี 2 มาตรการ ดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	หมายเหตุ
1. แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จกำหนดให้มีการปลูกป่าทำแนวกันชน (Buffer Zone) ระหว่างแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ป่าชายเลนสมบูรณ์ โดยกำหนดแนวกันชนห่างจากแนวเขตทางโครงการออกไปข้างละ 5 เมตร ทั้ง 2 ฝั่ง คิดเป็นพื้นที่ป่าชายเลนเป็นแนวกันชนทั้งหมดประมาณ 6 ไร่ โดยกรมทางหลวงชนบทต้องประสานงานกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในเรื่องของการจัดสรรงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการปลูกป่าชายเลน และกำหนดพื้นที่ไม้ที่จะปลูก เช่น ต้นโกงกาง ถั่วขาว เป็นต้น รวมถึงการร่วมมือกับชุมชนและหน่วยงานในท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 36 (กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	- โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานก่อสร้างประมาณ 11 มีนาคม พ.ศ. 2566 - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทางหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565
2. แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ดำเนินการปลูกป่าชายเลนบริเวณที่มีสภาพพื้นที่น้ำทะเลท่วมถึง มีกระแสน้ำขึ้น-น้ำลง ซึ่งเป็นบริเวณที่เหมาะสมกับพืชที่อยู่ในป่าชายเลน ได้แก่ ต้นโกงกางเล็ก ถั่วขาว และแสม เป็นต้น ทั้งนี้มีการเสนอให้กรมทางหลวงชนบท จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการปลูกป่าชายเลนประสานการปลูกป่าชายเลนกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีพันธกิจในด้านนี้โดยตรง และมีบุคลากรที่เกี่ยวข้องชาญในการฟื้นฟูและบำรุงรักษาพื้นที่ป่าชายเลนเป็นผู้ร่วมดำเนินการปลูกป่าชายเลนในครั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ และเป็นไปตามกรอบแผนงานการฟื้นฟูพื้นที่ป่าชายเลนของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมถึงประสานกับกรมป่าไม้ในการร่วมกิจกรรมปลูกป่าและตรวจตราพื้นที่ป่า	- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทางหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565

2) รายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน 1
มาตรการ ดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	หมายเหตุ
1. แผนปฏิบัติการด้านการชะล้างพังทลายของดินและตะกอนดิน	1. ผู้รับเหมาจัดทำรางรับน้ำรอบๆ พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้น้ำไหลบ่าจากบริเวณภายนอกเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งรางรับต้องมีการบดอัดให้แน่นเพื่อให้มีความเสถียรมากที่สุด และขุดบ่อดักตะกอนขนาด 1.00x1.00 เมตร ไว้ทุก 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนออกไปจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งต้องขุดออกเป็นประจำเมื่อตะกอนสูงขึ้นประมาณ 50% ของบ่อดักตะกอน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำรางรับน้ำทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง กม.0+000 ถึง กม.1+100 เพื่อไม่ให้น้ำไหลบ่าจากบริเวณภายนอกเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ได้ขุดบ่อดักตะกอนขนาด 1.00x1.00 เมตร ไว้ทุก 100 เมตร แต่ใช้บ่อดินชั่วคราวขนาดกว้าง 5.0 เมตร ยาว 12.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร ร่องรับน้ำจากด้านข้างถนน

3) รายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถประเมินได้ 4
มาตรการ ดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ																										
1. แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์ในระย่ก่อสร้าง	<div>1. กำหนดแผนการดำเนินงานก่อสร้างถนนและสะพานให้มีความละเอียดชัดเจนและให้ระบุช่วงเวลาที่ต้องมีการปิดกั้นการจราจรเพื่อขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างแต่ละประเภท (เสาเข็มหรือคานคอนกรีตขนาดใหญ่) หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลขนาดใหญ่หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นๆ รวมถึงความถี่ในการดำเนินการดังกล่าวในแต่ละเดือนจนกระทั่งเสร็จสิ้นระยะการก่อสร้าง (48 เดือน) โดยให้ใช้แบบฟอร์มตัวอย่างที่มีรายละเอียดดังนี้</div> <table><tr><th rowspan="2">ประเภทของงาน</th><th rowspan="2">พื้นที่ที่มี การปิดการจราจร</th><th colspan="2">ระยะเวลาดำเนินการ</th></tr><tr><th>วัน/เดือน/ปี</th><th>ช่วงเวลา (น.)</th></tr><tr><td>1.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <div>2. ต้องจัดประชุมร่วมกันระหว่างกรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จังหวัดหรืออำเภอ) ในการจัดเตรียมแผนการปิดกั้นการจราจรเพื่อการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และกิจกรรมการก่อสร้างอื่นๆ ก่อนล่วงหน้าเป็นเวลา 1 เดือน โดยต้องมีการประชุมทุกๆ เดือนเพื่อวางแผนหรือปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินงานที่ผ่านมาและวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในอีก 1 เดือนล่วงหน้า ซึ่งต้องมีตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้</div> <div>- กรมทางหลวงชนบท ได้แก่ คณะกรรมการตรวจการจ้าง นายช่างแขวงการทางสตล และบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา</div>	ประเภทของงาน	พื้นที่ที่มี การปิดการจราจร	ระยะเวลาดำเนินการ		วัน/เดือน/ปี	ช่วงเวลา (น.)	1.				2.				3.				4.				5.				<div>- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ</div> <div>- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ</div>
ประเภทของงาน	พื้นที่ที่มี การปิดการจราจร			ระยะเวลาดำเนินการ																								
		วัน/เดือน/ปี	ช่วงเวลา (น.)																									
1.																												
2.																												
3.																												
4.																												
5.																												

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทผู้รับจ้าง ได้แก่ ผู้อำนวยการโครงการ ผู้จัดการโครงการ วิศวกรควบคุมงานก่อสร้าง และตัวแทนผู้ขั้ชียานพาหนะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธร 	
	<p>3. ในการประชาสัมพันธ์ต้องแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะปิดกั้นการจราจรเพื่อประกอบกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ หรือการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ซึ่งเนื้อหาต่างๆ ที่ใช้ประชาสัมพันธ์อย่างน้อยต้องประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณที่มีการก่อสร้างหรือปิดกั้นเส้นทางจราจรหรือการขนส่งที่สำคัญ และระยะเวลาดำเนินการ - กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องดำเนินการและมีผลกระทบต่อสภาพการจราจร - เสนอแนะข้อมูลสภาพการจราจรให้แก่ผู้ใช้เส้นทางเพื่อความปลอดภัยในการขั้ชียานพาหนะ - เส้นทางหลีกเลี่ยงที่ใช้เดินทางทดแทนเส้นทางที่มีการก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์สถานที่ติดต่อ รายชื่อเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องที่สามารถให้ประชาชน/ผู้ใช้เส้นทางมีส่วนร่วมในการเสนอแนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ
	<p>4. ประสานกับตำรวจจราจรในท้องที่ในระหว่างการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในระยะการก่อสร้างโครงการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่

6.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างจะดำเนินการติดตามตรวจสอบในปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 10 มาตรการ ได้แก่

- 1) มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
 - 2) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ
 - 3) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียง
 - 4) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน
 - 5) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง
 - 6) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม
 - 7) มาตรการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
 - 8) มาตรการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย
 - 9) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ
 - 10) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน
- สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

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 (คลองดู่ก้ง) 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 10 กันยายน พ.ศ. 2564 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้ง ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 28.60-29.10 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง 7.90-8.30 ความเค็ม 22.00-26.00 ส่วนในพันส่วน ความขุ่น 3.70-34.9 เอ็นทียู ออกซิเจนละลายน้ำ 5.80-7.60 มิลลิกรัม/ลิตร ความสกปรกในรูปบีโอดี 1.0-3.7 มิลลิกรัม/ลิตร สารแขวนลอย 61-128 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต น้อยกว่า 0.001 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรทน้อยกว่า 0.04 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 230-490 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มน้อยกว่า 1.8-490 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร

สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่ก้ง) 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

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองคู และ คลองย่านซื่อ เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณริมตลิ่งและในคลองคู

2) การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

โครงการได้รับอนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตาม หนังสือเลขที่ 0406/3598 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2563 การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่ โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่ก้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองคู ด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2564 เป็นตัวแทนนิเวศวิทยา

ทางน้ำในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เป็นตัวแทนนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูแล้ง ผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า

(1) แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) พบ 24-43 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 16,380,000-175,972,000 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 0.70-2.42 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนพืช

(2) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) พบ 2-6 ชนิด มีความหนาแน่นรวมทั้งหมดเท่ากับ 20,000-216,000 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 0.68-1.54 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมที่แพลงก์ตอนสัตว์จะอาศัยอยู่ได้

(3) สัตว์หน้าดิน (Benthos) พบ 2-4 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 30-60 ตัว/ตารางเมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ มีค่าเท่ากับ 0.69-1.39 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris ประเมินได้ว่าแหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมที่สัตว์หน้าดินจะอาศัยอยู่ได้

สรุปผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่ก่ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร เป็นแหล่งน้ำที่มีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ยกเว้นผลการวิเคราะห์แพลงก์ตอนสัตว์ในสถานีที่ 1 และ 2 เป็นแหล่งน้ำที่ไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนสัตว์ เนื่องจากพบแพลงก์ตอนสัตว์เพียง 2 ชนิด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในคลองคูและคลองย่านซื่อ

6.2.2 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นยางละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูฝน ช่วงวันที่ 9-12 กันยายน พ.ศ. 2563 และครั้งที่ 2 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 6-9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่าฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.043 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 0.008-0.029 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นยางละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

6.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L_{90}) ของแต่ละสถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) 48.3-57.8 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 54.4-63 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) 41.1-55.4 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) พบว่า ทั้ง 3 สถานี ผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่

6.2.4 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนของแต่ละสถานีซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนพบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.250-4.800 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 ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนของชุมชนในพื้นที่

6.2.5 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่งตลอดแนวเส้นทางของสะพานข้ามคลองคูและถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) 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. 2560-2563 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) บริเวณ กม.88+727 ซึ่งเป็นจุดตรวจนับปริมาณการจราจรที่อยู่ใกล้กับทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ซึ่งเป็นทางแยกถนนเข้าสู่โครงการ ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณดังกล่าวในปี พ.ศ. 2560 พบว่า รถบรรทุกขนาด 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 รถบรรทุกขนาดเล็ก 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 รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,281 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,597 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,265 คัน/วัน

ง) ปี พ.ศ. 2563 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2563 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,165 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,636 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,244 คัน/วัน

(2) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3002

ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทได้เปลี่ยนชื่อบัญชีสายทาง สด.3002 เป็นทางหลวงชนบท หมายเลข สาย สด.3018

(3) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ทางหลวงชนบทสาย สด.3018 บ้านวังตง-บ้านต้นหยงละไน้ โดยจุดเริ่มต้นเริ่มจากจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) ผ่านบ้านวังตง บ้านท่าศาลา บ้านราไว จนถึงสุดที่บ้านต้นหยงละไน้ มีระยะทาง 10.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็น ถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองฝั่ง ผลการรวบรวมสถิติข้อมูลการจราจรบนทางหลวงชนบท สาย สด.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) (กม.ที่ 12+250) - บ้านท่าศาลา - บ้านต้นหยงละไน้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2563 จากสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2560 พบว่า มีปริมาณจราจรรวม 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 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่า มีปริมาณจราจรรวม 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 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีปริมาณจราจรรวม 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

ง) ปี พ.ศ. 2563 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีปริมาณจราจรรวม 4,576 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 2,809 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,701 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 50 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 11 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 5 คัน/วัน

ง) ปี พ.ศ. 2563 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2563 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,576 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางตรงนี้มากที่สุด 2,809 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 1,701 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 50 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 11 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 5 คัน/วัน

2) ข้อมูลอุบัติเหตุ

(1) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม)

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) จากกระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีอุบัติเหตุขึ้น จำนวน 39 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 43 ราย และเสียชีวิต 6 ราย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.5.5-3

(2) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 จากกระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีอุบัติเหตุขึ้นจำนวน 5 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 4 ราย และเสียชีวิต 2 ราย

3) ข้อมูลความเสียหายของถนนจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ

ผลการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างมายังพื้นที่โครงการ จากสำนักงานก่อสร้างโครงการ พบว่า เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) และทางหลวงชนบท สาย สด.3018 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีรถบรรทุก 6 ล้อ วิ่งเข้า-ออก ประมาณ 3 คัน/สัปดาห์ ผลจากการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ตลอดแนวเส้นทาง พบว่า ไม่มีวัสดุตกหล่นหรือมีจราจรเสียหายจากการขนส่งและไม่มีประชาชนร้องเรียนจากกิจกรรมดังกล่าว

6.2.6 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมบริเวณตลอดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ สภาพการระบายน้ำของอาคารระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขังและการไหลของน้ำและการตื่นเงินของลำน้ำ การติดตามตรวจสอบในช่วงระหว่างวันที่ 9-12 กันยายน พ.ศ. 2563 ช่วงวันที่ 2-4 ตุลาคม พ.ศ. 2563 และวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2564

กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการในช่วง กม.0+000 ถึง กม.0+599 เป็นการเปิดหน้าดิน ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสองข้างทางช่วงบริเวณ กม.0+000 ถึง กม.0+599 พบว่า โครงการขุดร่องระบายน้ำขนาดกว้าง 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)

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.0+019.759

ท่อกลมเดิมมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 8.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ ทางโครงการได้ต่อความยาวท่อทางด้านซ้าย 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

6.2.7 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคมทำการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสำรวจจากตัวแทนของครัวเรือนในชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 312 ตัวอย่าง ข้อมูลที่จะทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่สำคัญ ได้แก่ สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ-สังคม การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ ปัญหาที่ได้รับและข้อเสนอแนะ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างตลอดแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ**(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ**

- ด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าสร้างความเจริญในชุมชน เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง และได้รับความปลอดภัยในการเดินทางรองลงมา ทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 69.74 และราคาที่ดินสูงขึ้น ร้อยละ 50.00

- ด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีผลเสีย ร้อยละ 98.68 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.32

- การประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 98.68 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.32 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 93.42 รองลงมา ประกาศหอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ร้อยละ 56.58 และทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง ร้อยละ 50.00

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 43.42 รองลงมา มีความพึงพอใจระดับปานกลาง ร้อยละ 28.95 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 27.63 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็วๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 86.84
- ต้องการให้รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 86.84
- ต้องการให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 60.53
- ต้องการให้ควบคุมความเร็วรถบรรทุกอย่างเข้มงวด ร้อยละ 1.32
- ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 11.84

2) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านต้นหยงละน้ำ

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

- ด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าย่ช่วยสร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 57.78 รองลงมา เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 50.37 และขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ร้อยละ 38.52

- ด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีผลเสีย ร้อยละ 53.33 รองลงมา ทำให้เกิดฝุ่นละอองมากที่เกิดจากการก่อสร้าง ร้อยละ 22.96 และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.22 แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่เกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง คือ ดูแลคนงานและเพิ่มความเข้มงวดให้อยู่ในกฎระเบียบ ร้อยละ 58.73 รองลงมา จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ร้อยละ 52.38 และฉีดพรมน้ำลดฝุ่น ร้อยละ 30.16

- การประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะมีข้อมูลการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 62.22 และจำเป็น เพราะข้อมูลน้อยไป ร้อยละ 36.30 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ บอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ ร้อยละ 46.67 รองลงมา แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 26.67 และจัดประชุมชี้แจงประชาชน ร้อยละ 17.78

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 94.81 และมีความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.19 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็วๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 99.26
- ต้องการให้จำกัดความเร็วรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ร้อยละ 5.19
- ต้องการให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 4.44
- ต้องการให้รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 0.74

3) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านสุโขทัย

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

- ด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง และร้านค้าขายของดีขึ้น/มีรายได้เพิ่มขึ้น ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 96.04 และได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 95.05
- ด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ารถแล่นด้วยความเร็ว ร้อยละ 81.19 และมีความคิดเห็นว่าไม่มีผลเสีย ร้อยละ 18.81 แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่คาดว่าจะเกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้างคือจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์
- การประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 99.01 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.99 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการ คือ จัดประชุมชี้แจงประชาชน ร้อยละ 99.011 และแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 0.99

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

- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 61.76
- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็ว ๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 37.25
- ต้องการให้สร้างเสร็จก่อนเวลาที่กำหนด ร้อยละ 0.98

6.2.8 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย พื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้าง ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำดื่ม-น้ำใช้ การกำจัดขยะ การกำจัดสิ่งปฏิกูล และการระบายน้ำทิ้ง ผลการติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย พบว่า กรมทางหลวงได้ว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างสะพานคลองตุ้มเริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 จนสิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 มีนาคม 2566 รวมระยะเวลา 1,045 วัน ทางผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดสร้างบ้านพักคนงานไว้ที่บ้านขอนแก่น ตำบลขอนแก่น อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล ปัจจุบันมีคนงานเข้าพักอาศัยประมาณ 35 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 ส่วนน้ำใช้จากการซื้อน้ำมาจกเก็บไว้ในบ่อคอนกรีต ซึ่งปริมาณน้ำใช้เพียงพอ 3 วัน
- 4) กรมทางหลวงชนบทร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ประสานขอความร่วมมือจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอละงู จังหวัดสตูล เข้ามาตรวจสอบการและอบรมใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและอาชีวอนามัยในการทำงาน เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565
- 5) ปัจจุบันในพื้นที่ไม่มีแหล่งโรคระบาดต่างๆ ภายในบ้านพักคนงานและบริเวณใกล้เคียง

6.2.9 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู ข้อมูลที่ทำการศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ พบว่า ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ การสัญจรทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองดู เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานในคลองดู

6.2.10 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน

ผลการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ผลการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 มีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณตอม่อสะพานและบริเวณพื้นที่เหนือน้ำ และท้ายน้ำจากสะพานออกไปข้างละ 150 เมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นอย่างน้อย 300 เมตร และดำเนินการสำรวจค่าระดับความลึกท้องน้ำ พบว่า ค่าระดับความลึกบริเวณขอบฝั่งด้านตะวันตกอยู่ที่ระดับ +0.90 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางค่าระดับความลึกบริเวณขอบฝั่งด้านตะวันออกอยู่ที่ระดับ 0.15 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ค่าระดับความลึกบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างตอม่อสะพานอยู่ที่ประมาณ -4.60 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ผลการศึกษาค่าระดับความลึกท้องน้ำต่ำสุดอยู่ที่ประมาณ -5.90 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

6.3 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

1) ด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการต่อประชาชน

สืบเนื่องจากผลการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการร่วมกับการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีข้อสงสัยในความก้าวหน้าของโครงการ เพราะตามข้อมูลในแผนประชาสัมพันธ์โครงการที่ได้รับในช่วงแรกที่โครงการเริ่มก่อสร้าง และในป้ายประชาสัมพันธ์โครงการที่ติดตั้งไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการ ได้แจ้งแผนการก่อสร้างโครงการ แต่ภายหลังกลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่ากิจกรรมงานก่อสร้างโครงการมีความล่าช้า ไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร จึงต้องการทราบความก้าวหน้าหรือความล่าช้าของงานที่เกิดขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ คือ

- (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดทำจดหมายข่าวหรือเอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งประชาชนโดยตรงเนื่องจากมีบางกิจกรรมที่อาจมีผลต่อผู้ใช้เส้นทางในชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง
- (2) ผู้รับเหมาก่อสร้างควรติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลในชุมชนเกี่ยวกับความก้าวหน้าโครงการ และระยะสิ้นสุดการปฏิบัติงานที่เป็นปัจจุบัน
- (3) ผู้รับเหมาก่อสร้างควรให้ข้อมูลสาเหตุของก่อสร้างล่าช้าและวิธีการในการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมา

2) ด้านการก่อสร้างโครงการ

สืบเนื่องจากผลการติดตามความก้าวหน้าของสภาพพื้นที่โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง พบว่า ช่วงบริเวณกิโลเมตรที่ 0+500 ถึงกิโลเมตรที่ 1+200 ประชาชนได้ใช้ถนนในโครงการเป็นเส้นทางข้ามคลองดูจากฝังบ้านสุขโขงหมู่ ๖ ข้ามคลองดูไป-มายังบ้านต้นหยงละไน ทั้งนี้ สภาพผิวจราจรยังคงอยู่ระหว่างก่อสร้าง รวมทั้งมีการวางวัสดุก่อสร้างไว้บนเขตทาง และเพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ทางที่ปรีกษามีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ คือ

ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งรั้วกระดกและวางเครื่องกีดขวางกัน ไม่ให้ประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ก่อสร้าง และ/หรือกำหนดเส้นทางรถให้ชัดเจนเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุต่อตนเองและทรัพย์สิน