

บทที่ 6

สรุปผลการดำเนินงาน

บทที่ 6

สรุปผลการดำเนินงาน

6.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะก่อสร้าง ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 155 มาตรการ พบว่า มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 145 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ จำนวน 8 มาตรการ เนื่องจากยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ดำเนินการแสดงรายละเอียดในตารางที่ 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	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	20	-	-	-	-	-	-
รวม 3.	29	29	-	-	-	-	-	-
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	145	-	2	-	8	-	-

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

สำหรับรายละเอียดของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	หมายเหตุ
1. ทรัพยากรป่าชายเลนและสัตว์ป่า	1. ปลุกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป (สูญเสีย 3.6 ไร่) เพื่อรักษาระบบนิเวศของพื้นที่ป่าชายเลน โดยกำหนดพื้นที่ให้ปลูกป่าทดแทน จำนวน 72 ไร่ ในบริเวณพื้นที่เลนอก จำนวน 66 ไร่ รวมกับพื้นที่ป่าในแนวกันชน จำนวน 6 ไร่ และให้กรมทวงหลวงชนบท จัดตั้งงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเป็นผู้ดำเนินการปลูกป่าชายเลน	<ul style="list-style-type: none"> - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้กำหนดพื้นที่ในการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการแล้ว โดยกำหนดพื้นที่ปลูกป่าชายเลนประมาณ 641.26 ไร่ - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทวงหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565
	2. ปลุกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเพื่อปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่รักษาระบบนิเวศของพื้นที่ป่าไม่ให้คงไว้ โดยกรมทวงหลวงชนบทต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 36 รวมถึงประชาชนในพื้นที่โครงการ คือ หมู่บ้านต้นหยงละเน้และบ้านสุโงเฒะและหมู่บ้านใกล้เคียง ได้แก่ หมู่บ้านบุโบายและบ้านตุตตรา มีส่วนร่วมในการปลูกป่าชายเลน โดยมีการกำหนดข้อบังคับหรือระเบียบร่วมกันในการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งคาดว่าจะหากมีโครงการฯ เกิดขึ้นจริงการเดินทางเข้าไปใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนสามารถเข้าไปได้อย่างสะดวกมากขึ้น ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการและอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้กำหนดพื้นที่ในการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการแล้ว โดยกำหนดพื้นที่ปลูกป่าชายเลนประมาณ 641.26 ไร่ - กรมทวงหลวงชนบทอยู่ระหว่างประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีส่วนร่วมในการปลูกป่าชายเลน



สำหรับรายละเอียดของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างที่ไม่สามารถประเมินได้ จำนวน 8 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
1. ระดับเสียง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงรบกวนในบริเวณพื้นที่หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุโษ๊ะ	- จากการสำรวจแนวกั้นโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า จุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่ กม.3+061.97
	2. กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงรบกวนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ผ่านชุมชน โดยกำหนดให้ติดตั้งรั้วชั่วคราวบริเวณ กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุโษ๊ะ หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงในระหว่างการก่อสร้าง โดยกำหนดให้ติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทางผู้ออกแบบประเมินว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 720 วัน ในการก่อสร้าง สำหรับการป้องกันผลกระทบที่เกิดจากเสียงนั้น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) หรือทางวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงพื้นที่และเวลาดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่หน้ามัสยิดอัลมุตตกิน กม.ที่ 3+061.97 จุดสิ้นสุดโครงการฝังบ้านสุโหงมุโษ๊ะ
2. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	3. การก่อสร้างในช่วงที่เป็นการเชื่อมหรือทางแยกจะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออกชั่วคราว และควบคุมไม่ให้มีการกองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาก่อสร้างทางเชื่อมและทางแยก
	4. ต้องมีการแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้าในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติและต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่จะสะดวกกว่า	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ



(ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
3. สาธารณสุขและความปลอดภัย	5. ต้องจัดทำป้ายสัญญาณแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่างๆ (เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น วิทยุชุมชน ฯลฯ) เพื่อให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มาได้รับทราบกรณีจะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ
	6. จัดทำป้ายสัญญาณเพื่อแสดงพื้นที่ก่อสร้างและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกรณีที่จะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่	- ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติเพื่อเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่
4. แหล่งท่องเที่ยวและสุนทรียภาพ	7. กำหนดให้ผู้รับจ้างจัดทำทางชั่วคราวและป้ายบอกทางในบริเวณที่เป็นทางแยกไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ทำทางชั่วคราวและป้ายบอกทาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างไม่ปิดกั้นเส้นทางเดินรถของผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่
	8. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้าง รวมทั้งบริเวณกองวัสดุก่อสร้าง โรงผสมคอนกรีต สำนักงานควบคุมงานและบริเวณบ้านพักคนงานให้กลับคืนสภาพธรรมชาติ ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ปรับสภาพพื้นที่ เนื่องจากอยู่ระหว่างก่อสร้าง

6.2 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะก่อสร้าง ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 มีมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งสิ้น 9 แผน 50 มาตรการ พบว่า มาตรการที่ปฏิบัติ จำนวน 43 มาตรการ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน 1 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ จำนวน 4 มาตรการ เนื่องจากยังไม่ถึงเวลาและพื้นที่ดำเนินการแสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง

แผนปฏิบัติการ	จำนวน (มาตรการ)	ผลการปฏิบัติ						
		●	○	△	●	⊗	□	⊖
1) แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์ในระยะก่อสร้าง	22	18	-	-	-	4	-	-
2) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	7	7	-	-	-	-	-	-
3) แผนปฏิบัติการควบคุมการปนเปื้อนของน้ำมันและของเสียลงสู่แหล่งน้ำ	7	7	-	-	-	-	-	-
4) แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1	-	-	1	-	-	-	-
5) แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า	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



สำหรับรายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ มี 2 มาตรการ ดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	หมายเหตุ
1. แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จกำหนดให้มีการปลูกป่าทำแนวกันชน (Buffer Zone) ระหว่างแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ป่าชายเลนสมบูรณ์ โดยกำหนดแนวกันชนห่างจากแนวเขตทางโครงการออกไปข้างละ 5 เมตร ทั้ง 2 ฝั่ง คิดเป็นพื้นที่ป่าชายเลนเป็นแนวกันชนทั้งหมดประมาณ 6 ไร่ โดยกรมทางหลวงชนบทต้องประสานงานกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในเรื่องของการจัดสรรงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการปลูกป่าชายเลน และกำหนดพื้นที่ที่ไม่ที่จะปลูก 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 - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้กำหนดพื้นที่ในการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการแล้ว โดยกำหนดพื้นที่ปลูกป่าชายเลนประมาณ 641.26 ไร่
2. แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ดำเนินการปลูกป่าชายเลนบริเวณที่มีสภาพพื้นที่น้ำทะเลท่วมถึง มีกระแสน้ำขึ้น-น้ำลง ซึ่งเป็นบริเวณที่เหมาะสมกับพืชที่อยู่ในป่าชายเลน ได้แก่ ต้นโกงกางเล็ก ถั่วขาว และแสม เป็นต้น ทั้งนี้มีการเสนอให้กรมทางหลวงชนบท จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการปลูกป่าชายเลนประสานการปลูกป่าชายเลนกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีพันธกิจในด้านนี้โดยตรง และมีบุคลากรที่เชี่ยวชาญในการฟื้นฟูและบำรุงรักษาพื้นที่ป่าชายเลนเป็นผู้ร่วมดำเนินการปลูกป่าชายเลนในครั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ และเป็นไปตามกรอบแผนงานการฟื้นฟูพื้นที่ป่าชายเลนของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมถึงประสานกับกรมป่าไม้ในการร่วมกิจกรรมปลูกป่าและตรวจตราพื้นที่ป่า	- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้รับโอนงบประมาณปลูกป่าทดแทน จากกรมทางหลวงชนบทเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2565 - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้กำหนดพื้นที่ในการปลูกป่าเพื่อทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการแล้ว โดยกำหนดพื้นที่ปลูกป่าชายเลนประมาณ 641.26 ไร่



สำหรับรายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนมี 1 มาตรการ ดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
1. แผนปฏิบัติการด้านการชะล้างพังทลายของดินและตะกอนดิน	1. ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำรางรับน้ำรอบๆ พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้น้ำไหลบ่าจากบริเวณภายนอกเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งรางรับต้องมี การบดอัดให้แน่นเพื่อให้ความเสถียรมากที่สุด และขุดบ่อดักตะกอนขนาด 1.00x1.00 เมตร ไว้ทุก 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้ ตะกอนออกไปจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งต้องขุดออกเป็นประจำ เมื่อตะกอน สูงขึ้นประมาณ 50% ของบ่อดักตะกอน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำรางรับน้ำทางในช่วง พื้นที่ก่อสร้าง กม.0+000 ถึง กม.1+100 เพื่อไม่ให้น้ำไหลบ่าจากบริเวณภายนอกเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ได้ขุดบ่อดักตะกอนขนาด 1.00x1.00 เมตร ไว้ทุก 100 เมตร แต่ใช้บ่อดิน ขั้วครวขนาดกว้าง 5.0 เมตร ยาว 12.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร รองรับน้ำจากด้านข้างถนน

สำหรับรายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถประเมินได้ 4 มาตรการ ดังนี้

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

(ต่อ)

แผนปฏิบัติการ	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทผู้รับจ้าง ได้แก่ ผู้อำนวยการโครงการ ผู้จัดการโครงการ วิศวกรควบคุมงานก่อสร้าง และตัวแทนผู้ขั้บขี ยานพาหนะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ ผู้กำกับสถานี ตำรวจภูธร 	
	3. ในการประชาสัมพันธ์ต้องแจ้งให้ผู้ที่ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะปิดกั้นการจราจรเพื่อประกอบ กิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ หรือการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ก่อสร้าง ซึ่งเนื้อหาต่างๆ ที่ใช้ประชาสัมพันธ์อย่างน้อย ต้องประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณที่มีการก่อสร้างหรือปิดกั้นเส้นทางจราจรหรือการขนส่งที่สำคัญ และระยะเวลาดำเนินการ - กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องดำเนินการและมีผลกระทบต่อ สภาพการจราจร - เสนอแนะข้อมูลสภาพการจราจรให้แก่ผู้ใช้เส้นทางเพื่อ ความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ - เส้นทางหลีกเลี่ยงที่ใช้เดินทางทดแทนเส้นทางที่มีการ ก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์สถานที่ติดต่อ รายชื่อเจ้าหน้าที่ ผู้เกี่ยวข้องที่สามารถให้ประชาชน/ผู้ใช้เส้นทางมีส่วนร่วม ในการเสนอแนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการก่อสร้าง โครงสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้อง ปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการหรือเคลื่อน ย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต ฯลฯ
	4. ประสานกับตำรวจจราจรในท้องที่ในระหว่างการขนย้าย วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในระยะการก่อสร้าง โครงสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการขนส่ง วัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่เข้ามาใน พื้นที่

6.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างจะดำเนินการติดตามตรวจสอบในปัจจัย สิ่งแวดล้อมทั้งหมด 10 มาตรการ ได้แก่

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

สรุปผลการศึกษามีรายละเอียด (ตารางที่ 6.3-1) ดังนี้

6.3.1 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

1) การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ผลการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการทั้ง 3 สถานี ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2565 มีรายละเอียดดังนี้

(1) สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองตุ้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 29.5 องศาเซลเซียส ความขุ่น 24.0 เอ็นทียู ความเค็ม 23.0 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรด-ด่าง 7.8 บีโอดี น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณสารแขวนลอย 30.0 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต 0.09 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท 0.09 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 330.0 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 45 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร น้ำมีลักษณะใส มีสีเหลืองอ่อน มีตะกอนน้อย และมีกลิ่น

(2) สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 29.4 องศาเซลเซียส ความขุ่น 25.0 เอ็นทียู ความเค็ม 22.0 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 3.7 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรด-ด่าง 7.7 บีโอดี น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณสารแขวนลอย 25.0 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท 0.10 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 230.0 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 20.0 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร น้ำมีลักษณะใส มีสีเหลืองอ่อน มีตะกอนน้อย และมีกลิ่น

(3) สถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 29.5 องศาเซลเซียส ความขุ่น 35.0 เอ็นทียู ความเค็ม 23.0 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 3.8 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรด-ด่าง 7.9 บีโอดี น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณสารแขวนลอย 27.0 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต 0.09 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท 0.11 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 230.0 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 45.0 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร น้ำมีลักษณะใส มีสีเหลืองอ่อน มีตะกอนน้อย และมีกลิ่น

สรุปผลคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า มีค่าออกซิเจนละลายในระดับสูง (3.7-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร) ค่าความเป็นกรด-ด่าง อยู่ในระดับปกติ (7.7-7.9) ส่วนค่าบีโอดีอยู่ในระดับน้อย (น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร) ค่าแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าต่ำ โดยพบ 20-45 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าต่ำ โดยพบเท่ากับ 230-330 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร โดยพบว่าสถานีที่ 1 มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และใช้เพื่อการเกษตร ส่วนสถานีที่ 2 และสถานีที่ 3 มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ตารางที่ 6.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสะพานข้ามคลองดู อำเภอละงู จังหวัดสตูล ในช่วงระยะก่อสร้าง

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่ ^{1/}	ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผน	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ 1.1 คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง - ความเค็ม - ความขุ่น - ปริมาณสารแขวนลอย - ออกซิเจนละลาย - ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี - ฟอสเฟต - ไนเตรท - ไขมันและน้ำมัน - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 1.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ <ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน 	3	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - ฤดูแล้ง - ฤดูฝน 	<ul style="list-style-type: none"> - คลองย่านซื่อ (คลองดูกัง) บริเวณสะพานข้ามคลองดู - คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร - คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร 	●	- ครั้งที่ 1 วันที่ 26 สิงหาคม 2565	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - รายละเอียดหนังสืออนุญาตเข้าศึกษาวิจัยในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ดังแสดงใน ภาคผนวก 5ก - ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ดังแสดงใน ภาคผนวก 5ข - ผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ดังแสดงใน ภาคผนวก 5ค

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ ⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

1/ การสำรวจและวิเคราะห์ตัวอย่างตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู จังหวัดสตูล, รายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558.

ตารางที่ 6.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล ในช่วงระยะก่อสร้าง (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่ ^{1/}	ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผน	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ - TSP (24 ชม.) - PM-10 (24 ชม.)	3	3 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	- ฤดูแล้ง - ฤดูฝน	- โรงเรียนบ้านตันหยงละไน้ - โรงเรียนสุโหงมูไช๊ะ - มัสยิดสุโหงมูไช๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน)	●	- ครั้งที่ 1 วันที่ 25-28 สิงหาคม 2565	ไม่มี	ผลการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ดังแสดงในภาคผนวก 5ง
3. ระดับเสียง - Leq (24 ชม.) - Ldn - L ₉₀	3	3 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	- ฤดูแล้ง - ฤดูฝน	- โรงเรียนบ้านตันหยงละไน้ - โรงเรียนสุโหงมูไช๊ะ - มัสยิดสุโหงมูไช๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน)	●	- ครั้งที่ 1 วันที่ 25-28 สิงหาคม 2565	ไม่มี	รายละเอียดผลการวิเคราะห์ค่าระดับเสียงดังแสดงในภาคผนวก 5จ
4. ความสั่นสะเทือน - Peak Particle Velocity (PPV)	3	3 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	- ฤดูแล้ง - ฤดูฝน	- โรงเรียนบ้านตันหยงละไน้ - โรงเรียนสุโหงมูไช๊ะ - มัสยิดสุโหงมูไช๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน)	●	- ครั้งที่ 1 วันที่ 25-28 สิงหาคม 2565	ไม่มี	รายละเอียดผลการวิเคราะห์ค่าความสั่นสะเทือนดังแสดงในภาคผนวก 5ฉ
5. การคมนาคมขนส่ง - ปริมาณจราจร - อุบัติเหตุ - ความเสียหายของผิวทางและโครงสร้างทาง	-	-	2 ครั้ง/ปี	-	- ทางหลวงหมายเลข 416, ทางหลวงชนบท สด.3002 และ สด.5018 - เส้นทางโครงการ - ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	- ครั้งที่ 1 ผลการรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนมิถุนายนถึงเดือนพฤศจิกายน 2565	ไม่มี	ไม่มี

หมายเหตุ :

● มาตรการที่ปฏิบัติ

○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ

⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

1/ การสำรวจและวิเคราะห์ตัวอย่างตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล, รายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558.

ตารางที่ 6.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสะพานข้ามคลองคู อำเภอลงู จังหวัดสตูล ในช่วงระยะก่อสร้าง (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่ ^{1/}	ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผน	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม - สภาพการระบายน้ำของอาคารระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง - การไหลของน้ำและการตื่นขึ้นของลำน้ำ	-	-	2 ครั้ง/ปี	- ฤดูแล้ง - ฤดูฝน	- อาคารระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ลำน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	- ครั้งที่ 1 วันที่ 25-28 สิงหาคม 2565 - ครั้งที่ 2 วันที่ 24-27 พฤศจิกายน 2565	ไม่มี	ไม่มี
7. สภาพเศรษฐกิจสังคม - สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจสังคม - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง - ทศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการ ปัญหาที่ได้รับและข้อเสนอแนะ	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	- ชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ	●	สำรวจข้อมูลช่วงวันที่ 17-19 กันยายน 2565	ไม่มี	ไม่มี
8. สภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย - การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล - สภาพอนามัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำดื่ม-น้ำใช้ การกำจัดสิ่งปฏิกูล การระบายน้ำทิ้ง	-	-	2 ครั้ง/ปี	-	- พื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้าง	●	- ครั้งที่ 1 สำรวจข้อมูลเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2565 - ครั้งที่ 2 วันที่ 26 พฤศจิกายน 2565	ไม่มี	ไม่มี

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ ⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

1/ การสำรวจและวิเคราะห์ตัวอย่างตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล, รายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558.

ตารางที่ 6.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสะพานข้ามคลองคู อำเภอลำดวน จังหวัดสตูล ในช่วงระยะก่อสร้าง (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่ ^{1/}	ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามแผน	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมทางน้ำ - สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ จำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	-	-	12 ครั้ง/ปี	-	- บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู	●	- การสำรวจข้อมูลเมื่อเดือนมิถุนายนถึงเดือนธันวาคม 2565	ไม่มี	ไม่มี
10. การกัดเซาะและการตกตะกอนดิน - การแพร่กระจายของตะกอนและการตกทับถมของตะกอนดิน/ทราย บริเวณตอม่อและบริเวณริมตลิ่ง	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	- คลองคูบริเวณจุดสำรวจก่อนการก่อสร้างโครงการ - บริเวณก่อสร้างตอม่อสะพาน	⊗	- ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2566	ไม่มี	ไม่มี

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล, รายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558.

หมายเหตุ :

● มาตรการที่ปฏิบัติ

○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ

⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

1/ การสำรวจและวิเคราะห์ตัวอย่างตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล, รายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558.

2) การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

การสำรวจและเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2565 (รูปที่ 5.1.1-1) ในช่วงฤดูฝน จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นบริเวณเดียวกับสถานีเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างทั้งแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ผลการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณพื้นที่โครงการทั้ง 3 สถานี มีรายละเอียดดังนี้

(1) แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) ในแต่ละสถานีมีแพลงก์ตอนพืช อยู่ระหว่าง 22-26 ชนิด ซึ่งเป็นชนิดปกติที่พบได้ทั่วไปตามแหล่งน้ำต่าง ๆ ส่วนปริมาณแพลงก์ตอนพืชมีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 6,206,000-23,650,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร ค่าความหนาแน่นต่ำสุดและสูงสุดพบในสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร ตามลำดับ ดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 1.46-1.83

(2) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) ในแต่ละสถานีมีแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 5-7 ชนิด ส่วนปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 96,000-156,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร ค่าความหนาแน่นต่ำสุดและสูงสุดพบในสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 1.17-1.26

(3) สัตว์หน้าดิน (Benthos) ชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการ พบว่าอยู่ในเกณฑ์ความอุดมสมบูรณ์ต่ำ โดยพบจำนวนชนิดในแต่ละสถานีอยู่ในช่วง 3-4 ชนิด และมีความหนาแน่นอยู่ในช่วง 45-193 ตัวต่อตารางเมตร ค่าความหนาแน่นสูงสุดพบในสถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร โดยมีดัชนีความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง (0.80-1.10)

สรุปผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองคูกึ่ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง และสถานีที่ 3 คลองคูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ส่วนสถานีที่ 2 คลองคูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ แต่แหล่งน้ำนั้นไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

6.3.2 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 ช่วงระหว่างวันที่ 25-28 สิงหาคม พ.ศ. 2565 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่าฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.022-0.035 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 0.009-0.014 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นยางละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

6.3.3 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L₉₀) ของแต่ละสถานีซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) 49.8-64.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) 78.7-99.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) 55.4-68.4 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) 45.0-60.9 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) พบว่า ทั้ง 3 สถานี ผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่

6.3.4 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนของแต่ละสถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกับสถานีตรวจวัดอากาศ ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.025-4.670 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วงตรงไม่พบแรงสั่นสะเทือนถึง 73 เฮิรตซ์ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ซึ่งเมื่อตรวจสอบพื้นที่ค่าความสั่นสะเทือนเกิดจากกรบทุก 4 ล้อ ที่แล่นผ่านพื้นที่โรงเรียน และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนของชุมชนในพื้นที่

6.3.5 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

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

1) ปริมาณจราจร

(1) ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) ในปี พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงชนบทได้ยุบรวมทางหลวงหมายเลข 416 เป็นทางหลวงหมายเลข 404 ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรบนถนนดังกล่าวที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 404 กับทางหลวงชนบทสาย สด.3018 คือ กม.94+836 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2564 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

จ) ปี พ.ศ. 2564 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2564 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 5,604 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,517 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,091 คัน/วัน

(2) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3002 ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทไม่มีบัญชีสายทาง สด.3002

(3) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ทางหลวงชนบทสาย สด.3019 บ้านวังตง-บ้านต้นหยงละโน้ โดยจุดเริ่มต้นเริ่มจากจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) ผ่านบ้านวังตง บ้านท่าศาลา บ้านราไว จนถึงสุดที่บ้านต้นหยงละโน้ มีระยะทาง 10.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองฝั่ง ผลการรวบรวมสถิติข้อมูลการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) (กม.ที่ 12+250) - บ้านท่าศาลา - บ้านต้นหยงละโน้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2564 จากสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2560 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 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 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 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 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 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

จ) 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

จ) ปี พ.ศ. 2564 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท สาย สด. 3018 ในปี พ.ศ. 2564 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 3,996 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางตรงนี้มากที่สุด 2,415 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 1,519 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 49 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 7 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 6 คัน/วัน

2) ข้อมูลอุบัติเหตุ

(1) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม)

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) จากระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 67 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 70 ราย และเสียชีวิต 9 ราย

(2) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 จากระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคมของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 5 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 4 ราย และเสียชีวิต 2 ราย

3) ข้อมูลความเสียหายของถนนจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ

ผลการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างมายังพื้นที่โครงการ จากสำนักงานก่อสร้างโครงการ พบว่า เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) ทางหลวงชนบท สาย สด.3002 และทางหลวงชนบท สด.3018 เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีรถบรรทุก 6 ล้อ วิ่งเข้า-ออกประมาณ 3 คัน/สัปดาห์ ผลจากการรวบรวมข้อมูลความเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ตลอดแนวเส้นทาง พบว่า ไม่มีวัสดุตกลงหรือมีพิกัดเสียหายจากการขนส่งและไม่มีประชาชนร้องเรียนจากกิจกรรมดังกล่าว

6.3.6 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม บริเวณตลอดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ข้อมูลที่ทำการศึกษา ได้แก่ สภาพการระบายน้ำของอาคารระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขังและการไหลของน้ำและการขึ้นของน้ำ การติดตามตรวจสอบในช่วงระหว่างวันที่ 24-26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 ช่วงวันที่ 2-4 ตุลาคม พ.ศ. 2563 วันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2564 วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2564 และวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2565 กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการ 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)

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

6.3.7 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ทำการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสำรวจจากตัวแทนของครัวเรือนในชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 304 ตัวอย่าง ข้อมูลที่จะทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่สำคัญ ได้แก่ สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ-สังคม การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ ปัญหาที่ได้รับและข้อเสนอแนะผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างตลอดแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่ามีผลดี โดยสร้างความเจริญในชุมชน เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 94.57 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน รองลงมา ขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น ร้อยละ 51.09 และมีการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ร้อยละ 43.48 ในด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีผลเสีย ร้อยละ 96.74 และมีผลเสีย ร้อยละ 3.26 โดยเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น และฝุ่นละอองมากที่เกิดจากการก่อสร้าง ร้อยละ 100.00 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 33.33 แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่คาดว่าจะเกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง ได้แก่ ฉีดพรมน้ำลดฝุ่น สร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วนเป็นไปตามแผนการก่อสร้าง และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ร้อยละ 66.67 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน และดูแลคนงานและเพิ่มความเข้มงวดให้อยู่ในกฎระเบียบ ร้อยละ 33.33

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าจะเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองคู ร้อยละ 86.96 รองลงมา ไม่แน่ใจ ร้อยละ 10.87 ไม่ใช้และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.09 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ผู้ให้สัมภาษณ์ที่จะใช้สะพานคาดว่าความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 64.71 รองลงมา ใช้ 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 16.47 และมากกว่า 7 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 12.94 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยว ร้อยละ 77.65 รองลงมา ไปธุระ ร้อยละ 16.47 และอื่นๆ (เยี่ยมญาติ) ร้อยละ 5.88

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 57.61 รองลงมา ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 40.22 และจำเป็น เพราะน้อยไป ร้อยละ 2.17 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ หอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ร้อยละ 52.17 รองลงมา แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 47.83 และอินเทอร์เน็ต ร้อยละ 32.61

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ในระดับมากและไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 47.83 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน และมีความพึงพอใจระดับปานกลาง ร้อยละ 4.35 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็ว ๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 94.57
- รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 31.52
- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 15.22
- จัดระบบเส้นทางเดินรถบรรทุกให้ชัดเจน ร้อยละ 7.61

- กำจัดบรรพบุรุษทุกซ้าๆเพื่อลดอุบัติเหตุ/ความปลอดภัยของชาวบ้านและสัตว์เลี้ยงของชาวบ้าน ร้อยละ 2.17
- ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อที่เกิดจากรถบรรทุกของโครงการ ร้อยละ 2.17
- กำจัดคนงานก่อสร้างที่เลี้ยงสุนัขไม่ให้ปล่อยสัตว์เลี้ยงออกมานอกบ้านพักคนงาน ไปทำความเดือดร้อนกับสัตว์เลี้ยง วัว แพะ ของชาวบ้าน และชาวบ้านหวาดกลัวหมาไล่กัดเด็กๆ ร้อยละ 2.17

2) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านต้นหยงละน้ำ

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคูมีผลดี คือช่วยสร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 99.11 รองลงมา เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 91.96 และมีการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ร้อยละ 42.86 ในด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าไม่มีผลเสีย ร้อยละ 99.11 และมีผลเสีย ร้อยละ 0.89 คือทำให้เกิดฝุ่นละอองมากที่เกิดจากการก่อสร้างแนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่เกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง คือ จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองคู ร้อยละ 99.11 และไม่แน่ใจ ร้อยละ 0.89 โดยความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 68.75 รองลงมา 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 23.21 และทุกวัน ร้อยละ 7.14 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยว ร้อยละ 71.43 และไปธุระ ร้อยละ 31.25

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะมีข้อมูลการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 72.32 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 27.68 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการ คือ แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 52.68 รองลงมา หอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ร้อยละ 40.18 และทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง ร้อยละ 35.71

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็นต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ร้อยละ 51.79 และมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 48.21 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็ว ๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 97.32
- รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 49.11
- จัดระบบเส้นทางเดินรถบรรทุกให้ชัดเจน ร้อยละ 12.50
- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 7.14

3) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านสุโขทัย

(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นในด้านผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคูมีผลดี คือ เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 99.00 รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 98.00 และส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 35.00 ในด้านผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย ร้อยละ 86.00 และมีผลเสีย ร้อยละ 14.00 คือ ฝุ่นละอองมากที่เกิดจากการก่อสร้าง

แนวทางแก้ไขหรือแนวทางลดผลกระทบด้านผลเสียที่คาดว่าจะเกิดจากโครงการในช่วงระยะก่อสร้าง คือ นีตพรมน้ำลดฝุ่น และสร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วนเป็นไปตามแผนการก่อสร้าง ร้อยละ 50.00 ในอัตราส่วนที่เท่ากัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะใช้สะพานข้ามคลองดู ร้อยละ 99.00 และไม่แน่ใจ ร้อยละ 1.00 โดยความถี่ในการเดินทางบนสะพานโดยส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 41.00 รองลงมา ทุกวัน ร้อยละ 31.00 และ 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 22.00 วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปธุระ ร้อยละ 52.00 รองลงมา ไปท่องเที่ยว ร้อยละ 34.00 และไปตลาด ร้อยละ 11.00

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 74.00 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 26.00 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการ คือ แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 62.00 รองลงมา หอกระจายข่าว/วิทยุชุมชน ร้อยละ 41.00 และทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง ร้อยละ 36.00

(2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็นต่อความพึงพอใจการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ร้อยละ 63.00 และมีความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.00 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ต้องการให้สร้างเสร็จเร็ว ๆ ตามเวลาที่กำหนด ร้อยละ 100.00
- รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 52.00
- ให้มีการจัดการในช่วงก่อสร้างให้ดี และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ร้อยละ 5.00
- จัดระบบเส้นทางเดินรถบรรทุกให้ชัดเจน ร้อยละ 3.00

6.3.8 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

1) การติดตามตรวจสอบด้านสภาพสาธารณสุขและอาชีวอนามัย พบว่า กรมทางหลวงได้แจ้งผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างสะพานคลองดู เริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงสัญญาวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลา 1,045 วัน ทางผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดสร้างบ้านพักคนงานไว้ที่บ้านขอนแก่น ตำบลขอนแก่น อำเภอทุ่งหัว จังหวัดสตูล ปัจจุบันมีคนงานเข้าพักอาศัยประมาณ 35 คน การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมภายในบ้านพักคนงาน

(1) ห้องน้ำ-ห้องส้วมภายในบ้านพักของตนเอง และห้องน้ำ-ห้องส้วมรวม จำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อคนงาน ปริมาณน้ำเสียจะระบายลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม

(2) การจัดการด้านขยะ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางถังรองรับขยะมูลฝอยแยกประเภท กระจายไว้ตามจุดต่าง ๆ ภายในบริเวณบ้านพักคนงาน อย่างน้อย 2 ชุด ปริมาณขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ได้จะขายให้แก่ผู้รับซื้อต่อไป ส่วนปริมาณขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้ จะนำไปทิ้งที่ถังขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน

(3) ปริมาณน้ำดื่มและน้ำใช้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เตรียมน้ำดื่มบรรจุขวดให้แก่คนงาน ส่วนน้ำใช้จากการซื้อน้ำมากักเก็บไว้ในบ่อคอนกรีต ซึ่งปริมาณน้ำใช้เพียงพอ 3 วัน

2) ปัจจุบันในพื้นที่ไม่มีแหล่งโรคระบาดต่าง ๆ ภายในบ้านพักคนงานและบริเวณใกล้เคียง

3) กรมทางหลวงชนบทร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ประสานขอความร่วมมือจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอละงู จังหวัดสตูล ให้เข้ามาอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาชีวอนามัยในการทำงานและการตรวจสอบสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างที่สำนักงานโครงการ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 68 ราย เพื่อให้คนงานเข้าใจกับวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้งานอย่างถูกต้อง ไม่ให้

เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และให้ความสำคัญเรื่องสภาพอนามัยสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และสามารถปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

6.3.9 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู ข้อมูลที่ทำการศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการติดตามตรวจสอบตั้งแต่เดือนมิถุนายน ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคูบริเวณพื้นที่โครงการ

6.3.10 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะและการตกตะกอน

การรวบรวมข้อมูลด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอนในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ผลการศึกษา ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2564 (ช่วงก่อนก่อสร้าง) ได้ดำเนินการสำรวจระดับพื้นที่ท้องน้ำ เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า ค่าระดับความลึกบริเวณขอบฝั่งด้านตะวันตกอยู่ที่ระดับ +0.90 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ค่าระดับความลึกบริเวณฝั่งด้านตะวันออกอยู่ที่ระดับ 0.15 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ค่าระดับความลึกบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างสะพานอยู่ที่ประมาณ -4.60 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ผลการศึกษาค่าระดับความลึกท้องน้ำต่ำสุดอยู่ที่ประมาณ -5.90 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง บริเวณแนวต่อม่อสะพานไม่พบแนวร่องการกัดเซาะที่มีแนวเข้าหาขอบตลิ่ง ผลการศึกษา ครั้งที่ 2 (ช่วงระยะก่อสร้าง) อยู่ระหว่างการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล