

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง ตอน บ.นาโยงเหนือ-เขาพับผ้า (บ.นาโยง จ.ตรัง (ระยะดำเนินการ) มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 24 เดือน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 และจะสิ้นสุดการดำเนินการในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบรายละเอียดโครงการ และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า โครงการได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ดังนั้น การดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ตามสัญญาจ้างครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการโครงการ สามารถสรุปผลการดำเนินการได้ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564-ปัจจุบัน ได้ดังนี้

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ สามารถสรุปได้ดังนี้

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	31	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	2	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	0	มาตรการ
รวม	<u>33</u>	มาตรการ

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการมีทั้งสิ้น 1 แผน ได้แก่ “แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อการควบคุมน้ำท่วมและระบายน้ำ” จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนฯ พบว่า แขวงทางหลวงทั้ง 2 แห่ง มีการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนดครบถ้วน

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการที่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการฯ :

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	31	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	2	มาตรการ
รวม	<u>33</u>	มาตรการ

2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	3	รายการ
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	0	รายการ
รวม	<u>3</u>	รายการ

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
1.ทรัพยากรดิน	- สภาพการชะล้างพังทลาย - ความเสียหายของโครงสร้างป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน	โครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี โดยพบบริเวณที่มีโครงสร้างป้องกันการพังทลายของดินชำรุดเสียหายในระดับรุนแรงน้อย จำนวน 6 แห่ง	-	-
	- สภาพพืชคลุมดิน	พืชคลุมดินและต้นไม้ที่ปลูกไว้ตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี	-	-
2.คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) <u>ประเภทที่ 1</u> ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ <u>ประเภทที่ 2</u> ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ <u>ประเภทที่ 3</u> ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองใหญ่ กม.1137+640 (เดิม กม.38+000), คลองใหญ่ กม.1136+640 (เดิม กม.39+000), คลองกะช่อง กม.1128+564 (เดิม กม.47+076), ฝายบ้านน้ำราบ กม.1132+140 (เดิม กม.43+500) โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย อุณหภูมิ, ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH), ความนำไฟฟ้า, ออกซิเจนละลายน้ำ (DO), BOD, ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS), ปริมาณตะกอนทั้งหมด (TS), ฟอสเฟต, ไนเตรต, น้ำมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาลเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
2.คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม</p> <p>ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม</p>			
3.ทรัพยากรป่าไม้	- การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศป่าไม้ตามแนวเส้นทางโครงการ	จากการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ในระยะเปิดใช้เส้นทาง พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 100 เมตร และ 500 เมตร จากขอบเขตทางส่วนใหญ่ยังคงมีสภาพเป็นป่าดิบชื้น โดยเมื่อพิจารณาจากสัดส่วนของกล้าไม้ ลูกไม้ และไม้ใหญ่ พบว่า มีลักษณะเป็นปริมิตฐานกว้าง ซึ่งแสดงถึงการทดแทนกันของไม้ในรุ่นหนึ่งสู่อีกรุ่นหนึ่งอย่างต่อเนื่อง เป็นกระบวนการทดแทนที่เป็นวัฏจักร จากข้อมูลจะพบว่า ความหนาแน่นของไม้ใหญ่จะมีความแตกต่างกันน้อยกว่าลูกไม้และกล้าไม้ โดยไม้ใหญ่ได้ผ่านจุดการทดแทนทำให้ความหนาแน่นค่อนข้างคงที่ ในขณะที่ความหนาแน่นของลูกไม้และกล้าไม้ค่อนข้างไม่คงที่เนื่องจากยังอยู่ในช่วงของการทดแทน ซึ่งยังไม่สามารถยืนต้นได้เหมือนไม้ใหญ่ ส่วนในด้านความสำคัญของชนิดไม้ในป่า และความหลากหลายของชนิดพันธุ์ พบว่า มีลักษณะใกล้เคียงกับผลการสำรวจในระยะดำเนินการโครงการที่ผ่านมา	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
4.ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	- ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ผลการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 จำนวน 2 แห่ง ซึ่งทั้งหมดเป็นการดำเนินการโดยเอกชนเจ้าของพื้นที่ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการฯ ส่วนผลการตรวจสอบในปี พ.ศ.2565 พบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 จำนวน 1 แห่ง และการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 จำนวน 1 แห่ง ซึ่งทั้งหมดเป็นการดำเนินการโดยเจ้าของพื้นที่ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการฯ นอกจากนี้ จากการตรวจสอบไม่พบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
5.ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - ความหลากหลายชนิด ความชุกชุม และสถานภาพสัตว์ป่า - สภาพนิเวศวิทยาของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์การแพร่กระจายของสัตว์ป่า 	ผลการสำรวจความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่พบในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2565) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า ระหว่าง 99-219 ชนิด แม้ว่าการติดตามตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ไม่พบสัตว์ป่าที่เคยพบในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) จำนวน 119 ชนิด ไม่ได้หมายความว่าสัตว์ป่าดังกล่าวได้สูญหายไปจากพื้นที่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการ ในทางกลับกัน การศึกษาปัจจุบันพบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 37 ชนิด	-	-
6.การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุจากการจราจร - จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ความเสียหายของผิวทางจราจร และป้ายเตือนต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ อยู่ในสภาพดี - มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> * บริเวณ กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 ด้านพัทลุง-ตรัง * บริเวณ กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 ด้านตรัง-พัทลุง * บริเวณ กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 ด้านพัทลุง-ตรัง 	- ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ รวมทั้งการบรรทุกเกินน้ำหนักพิกัดที่กำหนด และการชำรุดของยานพาหนะ	<p>แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดยเนื่องจากการเปิดใช้งานเป็นเวลานาน มีผิวจราจรบางช่วงเริ่มมีการชำรุด ในปี พ.ศ. 2565 จึงมีแผนดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ที่ กม. 1128+600 ถึง กม. 1130+300 (ตรัง-พัทลุง)</p>

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
7.การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ - ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วม 	โครงสร้างอาคารระบายน้ำส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	-	-
8.การใช้ที่ดิน	การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง	มีจำนวนพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 แห่ง ซึ่งไม่ได้มีผลมาจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ	-	-

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการ ในระยะดำเนินการโครงการฯ พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน อย่างไรก็ตาม จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พบว่ามีข้อเสนอแนะต่อ **การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย** ดังนี้

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง 21-43 ครั้ง/ปี โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมาจากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกำหนดที่กำหนดให้ใช้ความเร็วบริเวณทางโค้งอยู่ที่ 50 - 60 กม./ชม. จึงทำให้หลุดโค้งจนเกิดอุบัติเหตุ เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2564 พบว่า มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตรัง มีรายละเอียดลักษณะแนวเส้นทางโครงการ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 7.2-1

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการนี้ พบว่า มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ดังนี้

1) ข้อเสนอแนะต่อวิธีการศึกษา



1.1) ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรเพิ่มเติมการศึกษาค่าดัชนีความสำคัญทางนิเวศของพรรณไม้ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในเชิงนิเวศของพื้นที่โครงการ รวมทั้งดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง


2) ข้อเสนอแนะต่อการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1) เพิ่มเดิมการศึกษาค่าดัชนีความสำคัญทางนิเวศของพรรณไม้ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รวมทั้งเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรป่าไม้เป็นปีละ 2 ครั้ง ทั้งในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง

2.2) เพิ่มเดิมการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

2.3) เพิ่มการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย เป็นอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ทั้งในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างในแต่ละช่วงฤดูกาล

ตารางที่ 7.2-1 ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
ตำแหน่ง	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ.2564 (ครึ่ง)	สาเหตุ	การดำเนินการปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ
กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	7	บริเวณดังกล่าวเป็นทางโค้ง รongรับ ความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบ กับเป็นทางลงเขาผู้ใช้ทางที่ใช้ ความเร็วเกินกำหนดจึงเกิดการ หลุดโค้งในบริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นบริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการ ใช้ความเร็วเกินกำหนด	-	ทาเส้นก้างปลาบนผิวจราจรเพื่อ เตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วและเพิ่ม ความระมัดระวังในการขับขี่ บริเวณนี้เป็นพิเศษ	 มิถุนายน พ.ศ.2565
กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 (ด้านตรัง-พัทลุง)	16	เป็นทางโค้ง รongรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทางลง เขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	แขวงทางหลวงตรัง ได้มีการทา Red Anti Skid บนผิวจราจรเพื่อ เตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วและเพิ่ม ความระมัดระวังในการขับขี่ บริเวณนี้เป็นพิเศษ ซึ่งสามารถลด จำนวนอุบัติเหตุจาก 31 ครั้ง ในปี พ.ศ.2559 ลงเหลือ 4-17 ครั้ง/ปี ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ได้มีการปรับปรุงผิวทาง จราจรใหม่ โดยไม่มีการทา Red anti skid พร้อมทั้งมีการติดป้าย จำกัดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ ใช้ทางทราบ	ติดตั้งป้าย Your Speed ซึ่งเป็น ป้ายเตือนแจ้งความเร็วให้ผู้ขับขี่ได้ รับทราบเพื่อลดความเร็วก่อน เข้าทางโค้ง เพิ่มเติม โดยติดตั้งที่ กม.1129+200 (ด้านตรัง-พัทลุง)	 มิถุนายน พ.ศ.2565

ตารางที่ 7.2-1 ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)					
ตำแหน่ง	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ.2564 (ครั้ง)	สาเหตุ	การดำเนินการปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ
กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	6	เป็นทางโค้ง รองรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทางลง เขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	แขวงทางหลวงตรังได้ดำเนินการ ทาเส้นก้างปลาบนผิวจราจรเพื่อ เตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วและเพิ่ม ความระมัดระวังในการขับขี่ บริเวณนี้เป็นพิเศษ	ทา Red Anti Skid บนผิวจราจร เพิ่มเติม เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ลด ความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง ในการขับขี่บริเวณนี้เป็นพิเศษ	 มิถุนายน พ.ศ.2565