

3.3.2) ความชุกชุมของสัตว์ป่า : เมื่อประเมินระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จากการสำรวจในครั้งนี้ (เดือนเมษายน, กรกฎาคม, กันยายน และพฤศจิกายน พ.ศ. 2565) โดยใช้เกณฑ์จากความถี่ในการพบสัตว์ป่าแต่ละชนิด เป็นจำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าแต่ละชั้นในตารางที่ 5.2.4-9 (โดยมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวก จ)

3.3.3) สถานภาพของสัตว์ป่า : การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่แพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัดไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ โดยมีรายละเอียดสถานภาพของสัตว์ป่าที่พบในการศึกษารุ่นนี้ ดังนี้

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : ผลการตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-10)

(1.1) ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบว่า สัตว์ป่าจำนวน 106 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 64 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 42 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

สำหรับสัตว์ป่าคุ้มครองจำนวน 64 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนกคือ 48 ชนิด เช่น นกยางเปีย นกยางควาย นกกิ้ง นกคุ่มอกลาย นกเขาเปล้าธรรมดา นกหกเล็กปากแดง นกอีวาบดักแต่น นกตบยุงหางยาว นกแอ่นบ้าน นกจาบคาหัวสีส้ม นกโพระดกสวน นกหัวขวานด่างแคระ นกแอ่นกินรัง นกนางแอ่นบ้าน นกเขียว ก้านทองหน้าปึกสีฟ้า นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดสีไพลใหญ่ นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงหัวเทา นกกาชเชน น้ำหลังแดง นกจับแมลงจุกดำ นกกระเจี๊ยบคอดำ นกกระวังไพรปากเหลือง นกอีเสือสีน้ำตาล นกเอี้ยงสาริกา นกกินปลือกเหลือง นกกินปลือกสีม่วง นกกระต๊อตะโพกขาว และนกกระต๊อท้องขาว เป็นต้น

ส่วนสัตว์ป่าคุ้มครองอีก 16 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งโคร่ง คางคกเล็ก และ กบทูต
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ เต่าจักร กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินคอแดง กิ้งก่าบินปีกส้ม ตุ๊กแกบินทางแผ่น เขี้ยว งูแสงอาทิตย์ และงูเหลือม
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 5 ชนิด ได้แก่ พงจง ลิงแสม นากเล็กเล็บสั้น ชะมด แผลหางปล้อง และแก้ง

(1.2) ผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า สัตว์ป่าจำนวน 99 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 60 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 39 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

สำหรับสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 60 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนกคือ 51 ชนิด เช่น นกยางเปีย เหยี่ยวรุ้ง นกกวก นกเขาเขียว นกเขาเปล้าธรรมดา นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกเล็กท้องแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกอีวาบตักแต่น นกทืดทื่อพันธุ่มลายู นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกะเต็นอกขาว นกเงือกกรามช้าง นกโพระดกธรรมดา นกโพระดกหน้าผากดำ นกตีทอง นกหัวขวานด่างแคระ นกหกเล็กปากแดง นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขมิ้นน้อยปีกสีเรียบ นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดคอกลาย นกปรอดหน้าवल นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกปรอดเล็กตาขาว นกกระจับธรรมดา นกกระจับคอดำ นกกระวังไพรปากเหลือง นกกินแมลงอกเหลือง นกกินแมลงป่าฝน นกจาบดินอกลาย นกเขียวคราม นกไต่ไม้หน้าผากอำมะหิ่ นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกางเขนดง นกกางเขนน้ำหลังแดง นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกกาฝากท้องสีส้ม นกสีชมพูสวน นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกินปลีอกเหลือง นกปลีก้วยเล็ก นกปลีก้วยท้องเทา และ นกกระต๊อตะโพกขาว เป็นต้น

ส่วนสัตว์ป่าคุ้มครองอีก 9 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งโคร่ง คางคกเล็ก และ กบทูต
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ เต่าจักร กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินคอแดง กิ้งก่าบินปีกส้ม และตุ๊กแกบินทางแผ่น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ ลิงกังใต้

(1.3) ผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2565 พบว่า สัตว์ป่าจำนวน 86 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 50 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 36 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

สำหรับสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 50 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนกคือ 41 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวรุ้ง นกกวก นกเขาเขียว นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกแอ่นกินรัง นกกะเต็นอกขาว นกโพระดกหน้าผากดำ นกหัวขวานด่างแคระ นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยปีกแถบขาว นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดคอกลาย นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกปรอดโองไร่หอน นกกระจับธรรมดา นกกระจับคอดำ นกกินแมลงอกเหลือง นกจาบดินอกลาย นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกางเขนดง นกจับแมลงสีคล้ำ นกจับแมลงสีน้ำตาล นกจับแมลงสีน้ำตาลท้องลาย นกกางเขนน้ำหลังแดง นกเขียวก้านทองเล็ก นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกปลีก้วยเล็ก นกปลีก้วยท้องเทา นกกระต๊อตะโพกขาว และนกเค้าลมหลังเทา

ส่วนสัตว์ป่าคุ้มครองอีก 9 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ คางคกเล็ก จิ้งโคร่ง และ กบทูต
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินปีกส้ม ตุ๊กแกบินทางแผ่น ตะกวด และงูเหลือม
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ ลิงกังใต้

(1.4) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่า สัตว์ป่าจำนวน 97 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 64 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 33 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

สำหรับสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 64 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนก จำนวน 53 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางจีน เขียวรุ้ง นกเขาเขียว นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกทืดทื่อพันธุ์มลายู นกแอ่นกินรัง นกกะเต็นอกขาว นกเงือกกรมช้าง นกโพระดกธรรมดา นกโพระดกหน้าผากดำ นกหัวขวานต่างอกเทา นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขมิ้นน้อยปดสีเรียบ นกพญาไฟสีเทา นกอีเสือสีน้ำตาล นกสีเสือน้ำตาล นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกจับแมลงหัวเทา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดคอกลาย นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกปรอดโองไร่หงอน นกปรอดโองแก้มเทา นกนางแอ่นบ้าน นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดคอดำ นกกินแมลงหน้าผากน้ำตาล นกกินแมลงอกเหลือง นกกินแมลงป่าฝน นกจาบดินนวลลาย นกกินแมลงปากอกสีน้ำตาล นกกางเขนบ้าน นกกางเขนดง นกจับแมลงสีคล้ำ นกจับแมลงสีน้ำตาล นกจับแมลงสีน้ำตาลท้องลาย นกเขียวก้านทองเล็ก นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกกาฝากท้องสีส้ม นกสีชมพูสวน นกกินปลือกสีน้ำตาล นกกินปลือกเหลือง นกปลีกกล้วยเล็ก และนกปลีกกล้วยท้องเทา

ส่วนสัตว์ป่าคุ้มครองอีก 11 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ คางคกเล็ก จงโคร่ง และ กบทูต
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ เต่าหับ กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินปีกส้ม ตุ๊กแกบินทางแผ่น ตะกวด และงูเหลือม
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ลิงแสม และลิงกังใต้

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : ผลการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ IUCN (2022-2) มีรายละเอียดดังนี้

(2.1) ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีสัตว์ป่าจำนวน 8 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 1 ชนิด คือ นกเล็กเล็บสั้น
- สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าจักร นกบั้งรอกเล็กทองแดง นกทืดทื่อมลายู นกปรอดหัวโขน พุงจาง และแก้ง

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของ IUCN (2022-2) : มีสัตว์ป่าจำนวน 4 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ (EN) : จำนวน 1 ชนิด คือ เต่าจักร
- สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กบทูต นกบั้งรอกเล็กทองแดง และนกเล็กเล็บสั้น

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้

ดังนี้

1) สัตว์ป่าที่มีประชากรมากและมีขอบเขตการแพร่กระจายกว้าง
ในภูมิภาคอื่นของโลกแต่ในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง : พบจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกทืดทือมลายู นกปรอดหัวโขน
พุงจาง และแก้ง

2) สัตว์ที่มีประชากรและขอบเขตการแพร่กระจายลดลงทั้งในประเทศไทย
และในภูมิภาคอื่นของโลก : พบจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าจิ้งกร นกบั้งรอกเล็กท้องแดง และนกกะเล็กเล็บสั้น

(2.2) ผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีสัตว์ป่าจำนวน 7 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 1 ชนิด
คือ ลิงกังไต้หวัน
- สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าจิ้งกร นก
บั้งรอกเล็กท้องแดง นกทืดทือมลายู นกเงือกกรามช้าง และนกกางเขนน้ำ
หลังแดง

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของ IUCN (2022-2) : มีสัตว์ป่า
จำนวน 6 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ (EN) : จำนวน 1 ชนิด คือ
เต่าจิ้งกร
- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 2 ชนิด
คือ นกเงือกกรามช้าง และ ลิงกังไต้หวัน
- สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กบทูต นกบั้งรอกเล็ก
ท้องแดง และนกกางเขนน้ำหลังแดง

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้

ดังนี้

1) สัตว์ป่าที่มีประชากรมากและมีขอบเขตการแพร่กระจายกว้าง
ในภูมิภาคอื่นของโลกแต่ในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง : พบจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกทืดทือมลายู

2) สัตว์ที่มีประชากรและขอบเขตการแพร่กระจายลดลงทั้งในประเทศไทย
และในภูมิภาคอื่นของโลก : พบจำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าจิ้งกร นกบั้งรอกเล็กท้องแดง นกเงือกกรามช้าง นก
กางเขนน้ำหลังแดง และลิงกังไต้หวัน

(2.3) ผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2565

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีสัตว์ป่าจำนวน 4 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 1 ชนิด
คือ ลิงกังไต้หวัน

- สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กบทูต นกกางเขนน้ำหลังแดง และนกเขียวก้านทองเล็ก

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของ IUCN (2022-2) : มีสัตว์ป่าจำนวน 6 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 1 ชนิด คือ ลิงกังไต้
- สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กบทูต นกกางเขนน้ำหลังแดง และนกเขียวก้านทองเล็ก

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้ว่า สัตว์ป่าจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กบทูต นกกางเขนน้ำหลังแดง นกเขียวก้านทองเล็ก และลิงกังไต้ มีประชากรและขอบเขตการแพร่กระจายลดลงทั้งในประเทศไทย และในภูมิภาคอื่นของโลก

(2.4) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีสัตว์ป่าจำนวน 6 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ ลิงกังไต้
- สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าหับ นกทืดทื่อพันธุ์มลายู นกเงือกกรมช้าง และนกเขียวก้านทองเล็ก

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของ IUCN (2022-2) : มีสัตว์ป่าจำนวน 5 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่

- สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกเงือกกรมช้าง และลิงกังไต้
- สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กบทูต และนกเขียวก้านทองเล็ก
- สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (EN) : จำนวน 1 ชนิด คือ เต่าหับ

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้ว่า สัตว์ป่าจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กบทูต เต่าหับ นกเงือกกรมช้าง นกเขียวก้านทองเล็ก และลิงกังไต้ มีประชากรและขอบเขตการแพร่กระจายลดลงทั้งในประเทศไทยและของโลก ในขณะที่นกทืดทื่อพันธุ์มลายูมีประชากรและขอบเขตการแพร่กระจายลดลงในประเทศไทยเท่านั้น

3.3.4) สภาพนิเวศ : สภาพนิเวศโดยรวมของพื้นที่ศึกษาเป็นสภาพป่าดิบชื้นที่มีความลาดชันค่อนข้างสูง สำหรับพื้นที่ที่มีความลาดชันสูงมากและอยู่ใกล้ริมถนนจะเป็นพื้นที่ที่ถูกตัดด้วยปูนเพื่อป้องกันการเลื่อนไหลของดิน ส่วนพื้นที่ที่มีความลาดชันน้อยได้ถูกปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา มีสวนมะพร้าวอยู่บ้าง และมีสวนผลไม้อยู่บ้างเล็กน้อย ซึ่งปะปนและกระจายอยู่ห่างๆ โดยมีพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาเฉพาะบริเวณส่วนต้นของพื้นที่ศึกษา บริเวณบ้านนาหวง ตำบลบ้านนา อำเภอสรีนครินทร์ จังหวัดพัทลุง (กม.1139+190 (เดิม กม.36+450)) และส่วนท้ายของพื้นที่ศึกษา บริเวณ บ้านช่อง และบ้านไสทอน ตำบลช่อง อำเภอนาโยง จังหวัดตรัง (กม.1128+640 (เดิม กม.47+000)) สำหรับพื้นที่ส่วนอื่นๆ มีอาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่บ้าง แต่ส่วนใหญ่เป็นของหน่วยงานราชการ นอกจากนั้นยังมีสภาพของพื้นที่ที่รกร้างแต่ส่วนใหญ่เป็นหย่อมขนาดเล็กๆ

ริมถนน และพบไม่มากนัก โดยอยู่ระหว่างการฟื้นตัว มีพรรณไม้เบิกนำขึ้นอยู่ เช่น โคลงเคลง ตองเต้า สาบเสือ และกล้วยป่า เป็นต้น

แหล่งน้ำ มีคลองกะช่องซึ่งอยู่ฝั่งจังหวัดตรัง และคลองใหญ่ซึ่งอยู่ฝั่งจังหวัดพัทลุง เป็นแหล่งน้ำหลัก ขณะที่ลำน้ำเล็กๆ ไหลมาลงสู่คลองทั้ง 2 แห่ง ซึ่งมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหล ที่พื้นลำน้ำเป็นพืชรากตอเนื่อง และแก่งหินในบางช่วง พื้นท้องน้ำส่วนใหญ่เป็นหิน กรวด และทราย เป็นหลัก โดยมีสังคมพืชริมน้ำปกคลุมบริเวณแนวฝั่งลำน้ำ

3.4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจุบันกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผล

กระทบลสิ่งแวดล้อม : การเปรียบเทียบจำนวนชนิดและความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) กับผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน, กรกฎาคม, กันยายน และพฤศจิกายน พ.ศ. 2565) ซึ่งมีรายละเอียดแยกตามระดับชั้นสัตว์ ดังนี้

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก :

(1.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน คางคกเล็ก จงโคร่ง อึ่งอ่างบ้าน อึ่งแม่นาว อึ่งน้ำเต้า อึ่งข้างดำ กบหนอง กบทูต เขียดหลังป้อม ที่ราบ เขียดเขาหลังตอง เขียดอ่องเล็ก และปาดบ้าน

(1.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายหนังป่นทองลาย อึ่งลายแต้ม อึ่งหลังจุด อึ่งแมนทีย์ กบป่าไผ่ และเขียดอ่องมลายู

(1.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายลายจุด อึ่งกรายลายละเอียด อึ่งกรายหัวมน กบหัวขาปุมจารูจินต์ กบหัวโต เขียดลิ้น และเขียดเขาสูง

(2) สัตว์เลื้อยคลาน :

(2.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินปีกส้ม ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก ตุ๊กแกบินหางแผ่น จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนเรียวยาวเหลือง ตะกวด เขียด งูแสงอาทิตย์ งูเหลือม งูปล้องทอง และงูลายสอสวน

(2.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ เต่าหับ เต่าจิ้งกร กิ้งก่าเขาหนาม กิ้งก่าบินคอดแดง ตุ๊กแกป่าตุ้มใหญ่ จิ้งจกหินสีจาง จิ้งเหลนภูเขาเกล็ดเรียบ งูกันขบ งูปล้องหวายหัวดำ งูเขียวปากแหลม งูเขียวพระอินทร์ งูสายน้ำผึ้ง และงูหมอก

(2.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 28 ชนิด ได้แก่ เต่าแดง เต่าเหลือง เต่าหก ตะพาบน้ำ ตะพาบก้ามแดง กิ้งก่าเขาหนามสัน กิ้งก่าบินคอดำ กิ้งก่าเขียวรายา กิ้งก่าบินหัวฟ้า ตุ๊กแกป่าคอขาว กิ้งก่าน้อยหางยาว จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนเกล็ดสัน จิ้งเหลนหัวใต้ กูปะปะ งูเขียวหางไหม้ท้องเขียวได้ งูสามเหลี่ยม งูเห่าหม้อ งูจงอาง งูทางมะพร้าวดำ งูทางมะพร้าวลายขีด งูสาม่านหลังแดง งูสาม่านพระอินทร์ งูปล้องฉนวนบ้าน งูสิงบ้าน งูลายสาบคอดแดง งูกินทากเกล็ดสัน และงูกินทากจุดขาว

(3) นก :

(3.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 63 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวรุ้ง นกกวก นกเขาใหญ่ นกเขาเขียว นกเขาขาว นกเขาเปล้าธรรมดา นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกปากแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกอีวาบตักแตน นกทืดทื่อพันธุ์มลายู นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระเต็นอกขาว นกโพระดกธรรมดา นกโพระดกหน้าผากดำ นกตีทอง นกหัวขวานต่างแคะ นกหกเล็กปากแดง นกเขนน้อยปีกแถบขาว นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกจับแมลงหัวเทา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดหัวโขน นกปรอดคอกลาย นกปรอดหน้าवल นกปรอดสวน นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดหัวโลกเหนือ นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดคอดำ นกกระจ่างไพปากเหลือง นกกินแมลงหน้าผากน้ำตาล นกกินแมลงอกเหลือง นกกินแมลงป่าฝน นกกินแมลงปากสีน้ำตาล นกไต่ไม้หน้าผากกำมะหยี่ นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกางเขนดง นกจับแมลงสีน้ำตาล นกเขียวก้านทองเล็ก นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกกาฝากท้องสีส้ม นกสีชมพูสวน นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกินปลีอกเหลือง นกปลีกล้วยเล็ก นกปลีกล้วยท้องเทา นกกระจอกบ้าน นกกระติ๊ดตี่โกกขาว และนกเด้าลมหลังเทา

(3.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 20 ชนิด ได้แก่ นกบั้งรอกเล็กท้องแดง นกกาเหว่า นกเงือกกรามช้าง นกหัวขวานแคะอกเทา นกหัวขวานต่างแคะปีกซีใต้ นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยปีกสีเรียบ นกพญาไฟสีเทา นกปรอดโองไร่หงอน นกปรอดโองแก้มเทา นกปรอดเล็กตาขาว นกนางแอ่นแปซิฟิก นกนางแอ่นท้องแดง นกจาบดินอกลาย นกเขียวคราม นกเดินดงหัวสีส้ม นกจับแมลงสีคล้ำ นกจับแมลงสีน้ำตาลท้องลาย นกกางเขนน้ำหลังแดง และ นกกินปลีคอแดง

(3.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 56 ชนิด ได้แก่ นกยางเขียว เหยี่ยวขาว เหยี่ยวผึ้ง เหยี่ยวต่างสี นกอัญชันปากแดง นกคุ่มอกลาย นกกระแตแต้แว๊ด นกเด้าดิน นกคัคคูพันธุ์อินเดีย นกฮูก นกเค้าเหยี่ยว นกตบยุงหางยาว นกแอ่นฟ้าตะโพกสีเทา นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกขุนแผนอกสีส้ม นกตะขาบดง นกกระเต็นน้อยธรรมดา นกจาบคาหัวสีส้ม นกกก นกโพระดกคางแดง นกหัวขวานปีกแดง นกหัวขวานสีนวลหลังทอง นกหัวขวานแดง เหยี่ยวแมลงปอขาวดำ นกพญาไฟใหญ่ นกอุทอนท้องขาว นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวเล็กเหลือบ นกปรอดสีไพลใหญ่ นกนางแอ่นตะโพกแดง นกนางแอ่นลาย นกกระจอยคอขาว นกกระจัดขาสีเนื้อ นกกระจัดหัวมุกฏ นกยอดข้าวหางแพนลาย นกกระจัดหัวสีข้างแดง นกกินแมลงคอเทา นกกินแมลงคอกลาย นกจับแมลงอกส้มท้องขาว นกจับแมลงสีฟ้า นกจับแมลงคิ้วเหลือง นกจับแมลงดำอกสีส้ม นกจับแมลงคอแดง นกยอดหญ้าหัวดำ นกเขียวก้านทองปีกสีฟ้า นกกาฝากปากหนา นกกาฝากกันเหลือง นกกินปลีคอสีม่วง นกปลีกล้วยปากหนา นกปลีกล้วยปากยาว นกกระจอกตาล นกเด้าลมดง นกเด้าดินทุ่งใหญ่ และนกเด้าดินทุ่งเล็ก

(4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม :

(4.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 17 ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ ค้างคาวขอบหูขาวกลาง พุงจง ลิงแสม ลิงกังใต้ หนูฟันเหลือง หนูหวาย หนูท้องขาว กระรอกปลายหางดำ กระรอกท้องแดง กระจอน กระเล็นขนปลายหูสั้น นากเล็กเล็บสั้น อีเห็นข้างลาย ชะมดแผงหางปล้อง หนูป่า และแก้ง

(4.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวขอบหูขาวเล็ก ค้างคาวหน้ายักษ์ หนูหริ่งบ้าน หนูจืด กระรอกข้างลายท้องแดง กระรอกหางม้าเล็ก และกระรอกหางม้าจิ๋ว

(4.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 19 ชนิด ได้แก่ หนูผีบ้าน ค้างคาวเล็บกุด ค้างคาวแวมไพร์แปลง ค้างคาวมงกุฎมลายู ค้างคาวมงกุฎ

เล็ก ลิงลมใต้ ลิงเสน ลิ่นชวา หนูพุกใหญ่ พญากระรอกดำ เม่นใหญ่ หมาไม้ หมูหรั่ง อีเห็นเครือ ชะมดเขีต บินตรง พังพอนเล็ก แมวดาว และ กระเจงเล็ก

3.4.2) การเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจุบันกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

: การเปรียบเทียบจำนวนชนิดและความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559, กุมภาพันธ์ เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2560) กับผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน, กรกฎาคม, กันยายน และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ซึ่งมีรายละเอียดแยกตามระดับชั้นสัตว์ ดังนี้

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก :

(1.1) พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน คางคกเล็ก จงโคร่ง อึ่งอ่างบ้าน อึ่งแม่นาว อึ่งลายแต้ม อึ่งน้ำเต้า อึ่งข้างดำ อึ่งแมนทีย กบหนอง กบพูด กบป่าไผ่ เขียดหลังปุมที่ราบ เขียดเขาหลังตอง เขียดอ่องเล็ก และปาดบ้าน

(1.2) พบเพิ่มจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายหนังปุมทองลาย อึ่งหลังจุด และเขียดอ่องมลายู

(1.3) พบในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 10 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายลายจุด อึ่งกรายลายละเอียด อึ่งกรายหัวมน กบหัวขำปุมจารุจินต์ กบหัวโต เขียดจะนา เขียดลั่น เขียดเขาสูง เขียดเขียว และเขียดว้ากใหญ่

(2) สัตว์เลื้อยคลาน :

(2.1) พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินปีกส้ม ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก ตุ๊กแกบินหางแผ่น จิ้งเหลนหลากลาย จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง จิ้งเหลนภูเขาเกล็ดเรียบ ตะกวด เหี้ย งูแสงอาทิตย์ งูเหลือม งูปล้องทอง งูเขียวพระอินทร์ และ งูลายสอสน

(2.2) พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ เต่าห้า เต่าจักร กิ้งก่าเขาหนาม กิ้งก่าบินคอแดง ตุ๊กแกป่าตุ้มใหญ่ จิ้งจกหินสีจาง งูกันขบ งูปล้องหวาย หัวดำ งูเขียวปากแพนบ งูสายน้ำผึ้ง งูหมอก และ

(2.3) พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 30 ชนิด ได้แก่ เต่าแดง เต่าเหลือง ตะพาบน้ำ ตะพาบก้ามแดง กิ้งก่าเขาหนามสัน กิ้งก่าบินคอดำ กิ้งก่าเขียวรายา กิ้งก่าบินหัวฟ้า ตุ๊กแกปากขอขั้ว ตุ๊กแกปาลายจุด ตุ๊กแกปาลายมอญสูง จิ้งจกหินเมืองกาญจน์ จิ้งเหลนต้นไม้ จิ้งเหลนหางยาว เหาช้าง งูกะปะ งูเขียวหางไหม้ท้องเขียวได้ งูสามเหลี่ยม งูเห่าหม้อ งูจงอาง งูเขียวหัวจิ้งจก งูคางคก งูทางมะพร้าวดำ งูทางมะพร้าวลายขีด งูเขียวกบหมาก งูสยามพระอินทร์ งูปล้องฉนวน บ้าน งูสิงบ้าน งูลายสากคอแดง และงูกินทากเกล็ดสัน

(3) นก :

(3.1) พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 66 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวรุ้ง นกกวก นกเขาใหญ่ นกเขาเขียว นกเขาชวา นกเขาเปล้าธรรมดา นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกอีวาบตักแตน นกทึดทือพันธุ์มลายู นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระต่ายนอกขาว นกพระดกธรรมดา นกพระดกหน้าผากดำ นกตีทอง นกหัวขวานต่างแคะ นกหกเล็กปากแดง นกเขนน้อยปีกแถบขาว นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแขวงแขวงหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกจับแมลงหัวเทา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดหัวโขน นกปรอดคอสาย นกปรอดหน้าขาว นกปรอดสวน นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกปรอดโองแก้มเทา นกนางแอ่นบ้าน นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดหัวโลกเหนือ นกกระจับธรรมดา นกกระจับคอดำ นกกระวังไพรปากเหลือง นกกินแมลงหน้าผาก

น้ำตาล นกกินแมลงอกเหลือง นกกินแมลงป่าฝน นกจาบดินนอกลาย นกกินแมลงป่าอกสีน้ำตาล นกไต่ไม้หน้าผาก
ก้ามเหยี่ยว นกเอี้ยงสาริกา นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นแดง นกจับแมลงสีน้ำตาล นกนางแอ่นน้ำหลังแดง นกเขียวท้อง
เล็ก นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกกาฝากท้องสีส้ม นกสีชมพูสวน นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกินปลีอกเหลือง นกปลีกล้วย
เล็ก นกปลีกล้วยท้องเทา นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อตะโพกขาว และนกเค้าลมหลังเทา

(3.2) พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน
17 ชนิด ได้แก่ นกบั้งรอกปากแดง นกบั้งรอกเล็กท้องแดง นกเงือกกรมช้าง นกหัวขวานแคระอกเทา นกหัวขวานต่าง
แคระปีกซีใต้ นกหัวขวานปีกแดง นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยปีกสีเรียบ นกพญาไฟสีเทา นกปรอดโองไร่ทอง
นกปรอดเล็กตาขาว นกนางแอ่นแปซิฟิก นกนางแอ่นท้องแดง นกเขียวคราม นกเดินดงหัวสีส้ม นกจับแมลงสีคล้ำ นก
จับแมลงสีน้ำตาลท้องลาย และ นกกินปลีคอแดง

(3.3) พบในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษา
ปัจจุบัน : จำนวน 38 ชนิด ได้แก่ นกยางเขียว เหยี่ยวต่างสี นกคุ่มอกลาย นกกระแตแต้แว๊ด นกเค้าดิน นกฮูก
นกตบยุงหางยาว นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว นกขุนแผนอกสีส้ม นกตะขาบดวง นกกะแต้น้อยธรรมดา นกจาบคาหัวสีส้ม
นกกก นกแก๊ก นกโพระดกคางแดง นกหัวขวานสีน้ำตาลหลังทอง นกหัวขวานแดง เหยี่ยวแมลงปอขาวดำ นกพญาไฟใหญ่
นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวเล็กเหลือง นกปรอดสีโพลใหญ่ นกกระจับหญ้าสีข้างแดง นกกิน
แมลงคอเทา นกกินแมลงตะโพกลาย นกจับแมลงอกส้มท้องขาว นกจับแมลงสีฟ้า นกจับแมลงคอแดง นกยอดหญ้าหัว
ดำ นกเขียวท้องปีกสีฟ้า นกกาฝากปากหนา นกกาฝากกันเหลือง นกกินปลีคอสีม่วง นกปลีกล้วยปากยาว
นกกระต๊อท้องขาว นกเค้าลมตม นกเค้าลมเหลือง นกเค้าดินทุ่งใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

(4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม :

(4.1) พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 17
ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ ค้างคาวขอบหูขาวเล็ก ค้างคาวขอบหูขาวกลาง พงจง ลิงแสม ลิงกังใต้ หนูฟันเหลือง หนูหวาย
หนูหริ่งบ้าน หนูท้องขาว กระรอกปลายหางดำ กระรอกท้องแดง กระจอน กระรอกหางม้าเล็ก กระเล็นขนปลายหูสั้น
อีเห็นข้างลาย และหนูป่า

(4.2) พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 7
ชนิด ได้แก่ ค้างคาวหน้ายักษ์ หนูจืด กระรอกข้างลายท้องแดง กระรอกหางม้าจืด นากเล็กเล็บสั้น ชะมดแผงหางปล้อง
และแก้ง

(4.3) พบในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษา
ปัจจุบัน : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ หนูผีบ้าน ค้างคาวแวมไพร์แปลง ลิงลมใต้ ลิ่นขาว หนูพุกใหญ่ พญากระรอกบินสีดำ
พญากระรอกดำ เม่นใหญ่ ชะมดเขียด บินตรง พังพอนเล็ก และกระจงเล็ก

**3.4.3) การเปรียบเทียบภาพรวมของผลการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการกับผล
การศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม :** การเปรียบเทียบจำนวนชนิดและความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ (ตุลาคม พ.ศ.
2559, กุมภาพันธ์ เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2560, เมษายน, กรกฎาคม, กันยายน และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) ซึ่งมี
รายละเอียดแยกตามระดับขั้นสัตว์ ดังนี้

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก :

(1.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 20
ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายลายจุด อึ่งกรายลายเลอะ อึ่งกรายหัวมน คางคกบ้าน คางคกเล็ก จงโคร่ง อึ่งอ่างบ้าน อึ่งแม่นาว
อึ่งน้ำเต้า อึ่งข้างดำ กบหนอง กบทูต กบหัวขาป้อมจาร์จินต์ กบหัวโต เขียดหลังป้อมที่ราบ เขียดลิ้น เขียดเขาสูง เขียด
เขาหลังทอง เขียดอ่องเล็ก และปาดบ้าน

(1.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 9 ชนิด ได้แก่ อังกรายหนังปุมทองลาย อังลายแต้ม อังหลังจุด อังแมนทึบ กบป่าไผ่ เขียดจะนา เขียดเขียว เขียดว้าใหญ่ และเขียดอ่อมลาย

(2) สัตว์เลี้ยงลูก :

(2.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 38 ชนิด ได้แก่ เต่าแดง เต่าเหลือง ตะพาบน้ำ ตะพาบก้ามแดง กิ้งก่าเขาหนามสั้น กิ้งก่าแก้ว กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าบินปีกส้ม กิ้งก่าบินคอดำ กิ้งก่าเขียวร่ายา กิ้งก่าบินหัวฟ้า ตุ๊กแกปากขอขั้ว ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก ตุ๊กแกบินทางแผ่น จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนเรียวยาวท้องเหลือง ตะกวด เหี้ย งูแสงอาทิตย์ งูเหลือม งูกะปะ งูเขียวหางไหม้ท้องเขียวใต้ งูสามเหลี่ยม งูเห่าหม้อ งูจงอาง งูปล้องทอง งูทางมะพร้าวดำ งูทางมะพร้าวลายขีด งูสยามนพระอินทร์ งูปล้องฉนวนบ้าน งูสิงบ้าน งูลายสาบคอดแดง งูลายสอสวน และงูกินทากเกล็ดสัน

(2.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 21 ชนิด ได้แก่ เต่าหับ เต่าจักร กิ้งก่าเขาหนาม กิ้งก่าบินคอดแดง ตุ๊กแกป่าตุ้มใหญ่ ตุ๊กแกป่าลายจุด ตุ๊กแกป่าหมอบุญสูง จิ้งจกหินเมืองกาญจน์ จิ้งจกหินสีจาง จิ้งเหลนต้นไม้ จิ้งเหลนภูเขาเกล็ดเรียบ เหาช้าง งูกันขบ งูปล้องหวายหัวดำ งูเขียวปากแพนงู งูเขียวหัวจิ้งจก งูคงคาทอง งูเขียวพระอินทร์ งูเขียวกบหมากรุก งูสายน้ำผึ้ง และงูหมอก

(2.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ เต่าหก กิ้งก่าน้อยหางยาว จิ้งเหลนเกล็ดสัน จิ้งเหลนหัวยี่ได้ งูสยามนหลังแดง และงูกินทากจุดขาว

(3) นก :

(3.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 97 ชนิด ได้แก่ นกยางเขียว นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวรุ้ง เหยี่ยวต่างสี นกกวก นกคุ้มมอกลาย นกกระแตแต้แว๊ด นกเค้าดิน นกเขาใหญ่ นกเขาเขียว นกเขาขาว นกเขาเปล้าธรรมดา นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกปากแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกอีวาบตักแตน นกฮูก นกทืดทื่อพันธุ์มลายู นกตบยุงหางยาว นกแอ่นกินรัง นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว นกแอ่นตาล นกขุนแผนนอกสีส้ม นกตะขาบดวง นกกระตั้นนอกขาว นกกระตั้นน้อยธรรมดา นกจาบคาหัวสีส้ม นกกก นกโพระดกธรรมดา นกโพระดกหน้าผากดำ นกตีทอง นกหัวขวานต่างแคะ นกหัวขวานปีกแดง เหยี่ยวแมลงปอขาวดำ นกหกลีกล้วยแดง นกเขนน้อยปีกแถบขาว นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกพญาไฟใหญ่ นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวเล็กเหลือบ นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจับแมลงจุกดำ อีกาปากหนา นกจับแมลงหัวเทา นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดหัวโขน นกปรอดคอกลาย นกปรอดหน้าवल นกปรอดสีไพลใหญ่ นกปรอดสวน นกปรอดสีน้ำตาลตาแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดหัวโลกเหนือ นกกระจัดใหญ่สีข้างแดง นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดคอดำ นกกระวังไพรปากเหลือง นกกินแมลงคอเทา นกกินแมลงหน้าผากน้ำตาล นกกินแมลงอกเหลือง นกกินแมลงป่าฝน นกกินแมลงปากสีน้ำตาล นกไต่ไม้หน้าผากกำมะหยี่ นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกางเขนดง นกจับแมลงสีน้ำตาล นกจับแมลงอกส้มท้องขาว นกจับแมลงสีฟ้า นกจับแมลงคอดแดง นกยออดหญ้าหัวดำ นกเขียวก้านทองเล็ก นกเขียวก้านทองปีกสีฟ้า นกกาฝากอกสีเลือดหมู นกกาฝากปากหนา นกกาฝากกันเหลือง นกกาฝากท้องสีส้ม นกสีชมพูสวน นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกินปลีคอสีม่วง นกกินปลีอกเหลือง นกปลีกล้วยเล็ก นกปลีกล้วยปากยาว นกปลีกล้วยท้องเทา นกกระจอกบ้าน นกกระตี่ตะโพกขาว นกเด้าลมดง นกเด้าลมหลังเทา นกเค้าดินทุ่งใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

(3.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 24 ชนิด ได้แก่ นกบั้งรอกเล็กท้องแดง นกกาเหว่า นกแก๊ก นกเงือกกรามช้าง นกหัวขวานแคะอกเทา นกหัวขวานต่างแคะ ปักษีเตี้น นกพญาปากกว้างสีดำ นกขมิ้นน้อยปีกสีเรียบ นกพญาไฟสีเทา นกปรอดโองไร่ทอง นกปรอดโองแก้มเทา นกปรอดเล็กตาขาว นกนางแอ่นแปซิฟิก นกนางแอ่นท้องแดง นกกินแมลงตะโพกแดง นกจาบดินอกลาย นกเขียว

คราม นกเดินดงหัวสีส้ม นกจับแมลงสีคล้ำ นกจับแมลงสีน้ำตาลทองลาย นกกาขี้น้ำหลังแดง นกกินปลีคอแดง และ นกเค้าลมเหลือง

(3.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ : จำนวน 22 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวผึ้ง นกฮูกชันป่าเขาแดง นกคัคคูพันธุ์อินเดีย นกเค้าเหยี่ยว นกแอ่นฟ้าตะโพกสีเทา นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกโพระดกคางแดง นกหัวขวานสีน้ำตาลทอง นกหัวขวานแดง นกภูงอนทองขาว นกนางแอ่นตะโพกแดง นกนางแอ่นลาย นกกระจอยคอขาว นกกระจัดขาสีเนื้อ นกกระจัดหัวมรกต นกยอดข้าวหางแพนลาย นกกินแมลงคอลาย นกจับแมลงคิ้วเหลือง นกจับแมลงดำอัสสัม และ นกปลีกล้วยปากหนา นกกระจอกตาล

(4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม :

(4.1) พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 29 ชนิด ได้แก่ หนูผีบ้าน กระแตไต่ ค้างคาวขอบหูขาวกลาง ค้างคาวแวมไพร่แปลง พงจง ลิงลมใต้ ลิงแสม ลิงกังใต้ ลิ่นขาว หนูปากใหญ่ หนูพานเหลือง หนูหวาย หนูท้องขาว กระรอกปลายหางดำ กระรอกท้องแดง กระจอน พญากระรอกดำ กระเรียนขนปลายหูสั้น เม่นใหญ่ หม่ามี้ นากเล็กเล็บสั้น อีเห็นข้างลาย ชะมดแผงหางปล้อง ชะมดเขียด บินตรง พังพอนเล็ก หมูป่า กระเจิงเล็ก และแก้ง

(4.2) พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวขอบหูขาวเล็ก ค้างคาวหน้ายักษ์ หนูหริ่งบ้าน หนูจิ้งจอก กระรอกข้างลายท้องแดง พญากระรอกบินสีดำ กระรอกหางม้าเล็ก และกระรอกหางม้าจิ๋ว

(4.3) พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวเล็บกุด ค้างคาวมงกุฎมลายู ค้างคาวมงกุฎเล็ก ลิงเสน หนูหริ่ง อีเห็นเครือ และแมวขาว

ผลการเปรียบเทียบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากการศึกษาในปัจจุบัน (เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2565) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2560, และกรกฎาคม พ.ศ.2560) และผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2555) มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.4-11

ตารางที่ 5.2.4-11 เปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากการศึกษาในปัจจุบัน กับผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมา										
กลุ่มสัตว์ป่า	EIA ¹	ต.ค.59 ²	ก.พ.60 ²	เม.ย.60 ²	ก.ค.60 ²	เม.ย.65	ก.ค.65	ก.ย.65	พ.ย.65	รวมทั้ง 9 ครั้ง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	20	20	22	20	19	18	16	13	14	29
สัตว์เลื้อยคลาน	44	24	32	25	27	23	15	16	15	65
นก	119*	27	80	54	61	51	56	46	56	143
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	36	6	24	16	15	17	12	11	12	44
รวม	219*	77	158	115	122	109	99	86	97	281

ที่มา : ¹ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรง-พัทลุง ตอน บ.นาโยงเหนือ-เขาพับผ้า (บ.นาวัง), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555

² รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรง-พัทลุง (ตอน บ.นาโยงเหนือ-เขาพับผ้า), มกราคม พ.ศ.2561

หมายเหตุ : * = ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีการระบุชนิดนกซ้ำ 1 ชนิด คือ นกอีวาบดักแตน

เมื่อวิเคราะห์ความคล้ายคลึงของสัตว์ป่าระหว่างการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) กับผลการศึกษาในปัจจุบัน (พ.ศ.2565) พบว่า เป็นชนิดเหมือนกันร้อยละ 58.29 ซึ่งมีความหลากหลายชนิดเหมือนกันในระดับปานกลาง

สำหรับผลการวิเคราะห์ความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่แตกต่างระหว่างการศึกษารายงานในปัจจุบัน (เมษายน กรกฎาคม, กันยายน และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) กับผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม วิเคราะห์ได้ว่าเป็นผลมาจากปัจจัย 3 ประการ ดังนี้

1) ปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด : สัตว์ป่าชนิดนี้มีประชากรมากส่วนมากแพร่กระจายเป็นบริเวณกว้าง ส่วนชนิดมีประชากรน้อยแพร่กระจายเฉพาะพื้นที่ ดังนั้นโอกาสการพบเห็นตัวสัตว์ป่าชนิดมีประชากรน้อยจึงต่ำหรือไม่พบเห็นตัว

2) รูปแบบในการดำรงชีวิต : เนื่องจากสัตว์ป่าแต่ละชนิดมีการดำรงชีวิตที่ต่างกัน เช่น ดำรงชีวิตอยู่ใต้ดิน หรือดำรงชีวิตอยู่บนต้นไม้และออกหากินเฉพาะเวลากลางคืน หรือออกหากินเฉพาะช่วงเวลาเป็นต้น สัตว์ป่าชนิดเหล่านี้อาจพบในบางครั้ง และไม่พบในอีกหลายครั้ง ซึ่งขึ้นกับโอกาสในการศึกษาในแต่ละครั้ง

3) ชนิดนกอพยพ : นกอพยพที่โยกย้ายเข้ามาประเทศไทยในฤดูหนาวนั้น นกแต่ละชนิดไม่ได้เข้ามาประเทศไทยในช่วงเวลาพร้อมกัน เพราะนกอพยพบางชนิดโยกย้ายเข้ามาประเทศไทยตั้งแต่เดือนกันยายน แต่ส่วนใหญ่เข้ามาประเทศไทยประมาณเดือนตุลาคม และเมื่อโยกย้ายออกไปจากประเทศไทยไม่ได้ออกไปในช่วงเวลาพร้อมกันเช่นเดียวกัน โดยนกอพยพส่วนมากโยกย้ายออกจากประเทศไทยประมาณเดือนมีนาคม แต่นกอพยพบางชนิดโยกย้ายออกไปก่อนหน้า

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้นอาจเป็นผลให้สัตว์ป่าได้รับการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ซึ่งสัตว์บางชนิดอาจมีการปรับตัวในการเคลื่อนย้ายข้าม หรือไม่ข้ามแนวเส้นทางโครงการ โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญ คือ พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงทางหลวง ได้แก่ ความสามารถเคลื่อนที่หลีกเลี่ยงยานพาหนะ หลีกเลี่ยงเสียง และหลีกเลี่ยงพื้นผิวถนน และสภาพสิ่งปกคลุมสองข้างทางหลวง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากแนวเส้นทางโครงการ มีการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้สัตว์ป่าส่วนใหญ่มีการปรับตัว และคุ้นเคยกับสภาพแวดล้อมในระดับหนึ่ง โดยมีสัตว์ป่าจำนวน 7 ชนิด ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางลบจากการเปิดใช้เส้นทาง ได้แก่ กิ่งก่าแก้ว (*Calotes versicolor*) นกบั้งรอกใหญ่ (*Phaenicophaeus tristis*) นกเขนน้อยปีกแถบขาว (*Hemipus picatus*) นกกางเขนดง (*Copsychus malabaricus*) นกแขวงเขาวงบ่วงใหญ่ (*Dicrurus paradiseus*) นกตะขาบดง (*Eurytomus orientalis*) และนกจับแมลงจุคำ (*Hypothymis azurea*) ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตด้วยการอยู่อาศัย หรือต้องการแหล่งหากินในผืนป่า หรือในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของพรรณพืชเป็นบริเวณกว้าง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในปัจจุบัน และผลการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการที่ผ่านมา พบสัตว์ป่าทั้ง 7 ชนิดดังกล่าว มีการหากินอยู่ในพื้นที่ศึกษาได้เป็นปกติ จึงกล่าวได้ว่า การเปิดดำเนินการโครงการส่งผลกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัย และหากินของสัตว์ป่าในระดับต่ำ สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการสำรวจความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่พบในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน กรกฎาคม กันยายน และ พฤศจิกายน พ.ศ.2565) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559, กุมภาพันธ์, เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2560) พบว่า มีความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า ระหว่าง 86-219 ชนิด โดยมีสัตว์ป่าจำนวน 35 ชนิด ที่สำรวจไม่พบในการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนกอพยพ ในขณะที่มีจำนวนชนิดที่สำรวจพบเพิ่มเติมจากผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 62 ชนิด อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากค่าความคล้ายคลึงกันของสัตว์ป่าระหว่างการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) กับผลการศึกษาในปัจจุบัน (พ.ศ.2565) พบว่า เป็นชนิดเหมือนกันร้อยละ 58.29 ซึ่งมีความหลากหลายชนิดเหมือนกันในระดับปานกลาง อธิบายได้ว่า เมื่อมีการขยายถนนทำให้สภาพนิเวศของพื้นที่เปลี่ยนแปลง ประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างที่รบกวนการดำรงชีวิต สัตว์ป่าจึงต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่ แต่เนื่องจากมีป่าอยู่โดยรอบโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง และมีสภาพนิเวศลักษณะเดียวกันเป็นส่วนใหญ่รองรับ แต่จากสภาพอากาศในปัจจุบัน (พ.ศ.2565) ในช่วงเวลาสำรวจนั้น ส่งผลกระทบท่อจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบด้วยเช่นกัน จึงส่งผลต่อความคล้ายคลึงกันของสัตว์ป่าระหว่างปี พ.ศ. 2555 กับปีปัจจุบัน (พ.ศ.2565) ด้วย และเมื่อวิเคราะห์สภาพนิเวศของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันกับก่อนหน้า พบว่าเมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้นและการถูกรบกวนลดลง รวมทั้งกระบวนการทดแทนของสังคมป่าดิบชื้นตามธรรมชาติและป่ามีสภาพดีขึ้น สัตว์ป่าจึงใช้พื้นที่โดยรอบทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุงเป็นแหล่งอาศัยและหากินอยู่ในพื้นที่ได้ แต่เมื่อวิเคราะห์สภาพอากาศร่วมด้วย จึงผลให้ความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในระดับปานกลาง

สำหรับสัตว์ป่าจำนวน 7 ชนิด ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่า อาจจะได้รับผลกระทบทางด้านแหล่งที่อยู่อาศัย และแหล่งหากิน จากการก่อสร้างและเปิดใช้เส้นทางโครงการ แต่จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน และในระยะดำเนินการที่ผ่านมา มีการสำรวจพบสัตว์ป่าทั้ง 7 ชนิดดังกล่าว หากินในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งไม่พบว่ามีสัตว์ชนิดใด ที่ได้รับอันตรายจากยานพาหนะที่มาใช้เส้นทาง จึงกล่าวได้ว่า การเปิดใช้เส้นทางโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรสัตว์ป่า แต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าในปัจจุบัน (พ.ศ.2564-2565) ซึ่งนับเป็นปีที่ 7-8 เปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2556-2557) ซึ่งเป็นช่วง 1-2 ปีแรก ของการเปิดใช้เส้นทาง พบว่า มีความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าใกล้เคียงกัน ประกอบกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรสัตว์ป่า เป็นผลกระทบที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างช้าๆ ตามสภาพธรรมชาติ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่าในปี ที่ 10 (พ.ศ.2567) ของการเปิดใช้เส้นทาง โดยควรจะดำเนินการติดตามตรวจสอบครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2572 ซึ่งเป็นปีที่ 15 ของการเปิดใช้เส้นทาง

5.2.5 การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเน้นประเด็นด้านปริมาณการจราจรบนทางหลวงโครงการ และโครงข่ายการคมนาคมที่เกี่ยวข้อง สภาพการจราจร ความเสียหายของผิวทางจราจรสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทาง และอุปกรณ์งานทาง ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทาง และหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ สภาพการจราจร จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายของผิวจราจร และอุปกรณ์งานทาง ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวงหรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง (แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง)

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรและปริมาณจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.2.1) ข้อมูลจำนวนชนิดและประเภทของยานพาหนะ โดยรวบรวมจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง (แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง)

2.2.2) ข้อมูลความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง/ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ฯ จะรวบรวมโดยตรงจากการสำรวจและสุ่มตัวอย่างในภาคสนาม

2.3) ตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ การกีดขวางการคมนาคม ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง (แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง)

2.4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และระดับความรุนแรง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจาก กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง สถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการเสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

5) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม **ปีละ 2 ครั้ง** ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยการดำเนินการที่ผ่านมา ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบรวม 4 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 มิถุนายน พ.ศ.2564
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 27-30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 27-30 มิถุนายน พ.ศ.2565
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-17 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการรวบรวมสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงของโครงการคมนาคมบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ระหว่างปี พ.ศ.2539-พ.ศ.2547 จากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า บริเวณ กม.1113+090 (เดิม กม.62+550) ของทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ตรัง-พัทลุง มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันระหว่าง 5,476-11,799 คัน/วันและที่บริเวณ กม.1160+640 (เดิม กม.15+000) ของทางหลวงหมายเลข 4 ตอนตรัง-พัทลุง มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ระหว่าง 7,136-11,744 คัน/วัน

นอกจากนี้ จากการสำรวจปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณ กม. 1112+920 (เดิม กม.62+720) กม.1135+700 (เดิม กม.39+940) และ กม.1154+040 (เดิม กม.21+600) ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2545 พบว่า บริเวณ กม.1112+920 (เดิม กม.62+720) มีปริมาณการจราจรในช่วงวันทำงาน คิดเป็น 19,418 คัน/วัน และในช่วงวันหยุดมีปริมาณการจราจร คิดเป็น 17,388 คัน/วัน ส่วนบริเวณ กม.1135+700 (เดิม กม.39+940) มีปริมาณการจราจรในช่วงวันทำงาน คิดเป็น 5,963 คัน/วัน ส่วนในช่วงวันหยุด มีปริมาณการจราจร คิดเป็น 7,699 คัน/วัน สำหรับบริเวณ กม.1154+040 (เดิม กม.21+600) มีปริมาณการจราจรในช่วงวันทำงาน 17,956 คัน/วัน และปริมาณการจราจรในช่วงวันหยุด 18,028 คัน/วัน (ตารางที่ 5.2.5-1)

ส่วนผลการทบทวนข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรอำเภอนาโยง จังหวัดตรัง มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุระหว่าง 3-7 ครั้ง/ปี ส่วนในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีนครินทร์ จังหวัดพัทลุง มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่าง 5-75 ครั้ง/ปี (ตารางที่ 5.2.5-2)

สำหรับจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เกิดในบริเวณทางลาดชันสูง และทางโค้ง หรือเกิดจากผิวการจราจรเสื่อมสภาพ และไม่มีไหล่ทาง ได้แก่ บริเวณ กม.1138+640 ถึง กม.1139+640 (เดิม กม.37 ถึง กม.36) บริเวณ กม.1134+640 ถึง กม.1136+640 (เดิม กม.41 ถึง กม.39) บริเวณ กม.1133+640 ถึง กม.1134+640 (เดิม กม.42 ถึง กม.41) และบริเวณ กม.1129+640 ถึง กม.1130+640 (เดิม กม.46 ถึง กม.45)

ส่วนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า เมื่อการก่อสร้างขยายช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องจราจร แล้วเสร็จ และเปิดใช้เส้นทางแล้ว จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างชุมชน ให้มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากขึ้น

ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการทบทวนข้อมูลปริมาณการจราจร ในการศึกษาที่ผ่านมา												
บริเวณที่สำรวจปริมาณการจราจร	ผลการศึกษาในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ¹										ผลการศึกษาในรายงาน ติดตามตรวจสอบระยะก่อสร้าง ²	
	พ.ศ.2539	พ.ศ.2540	พ.ศ.2541	พ.ศ.2542	พ.ศ.2543	พ.ศ.2544	พ.ศ.2545	พ.ศ.2546	พ.ศ.2547	พ.ศ.2554	พ.ศ.2556	พ.ศ.2557
กม.1113+090 (เดิม กม.62+550) ^{1.1}	5,476	7,693	9,263	9,418	9,204	9,458	9,240	10,067	11,799			
กม.1160+640 (เดิม กม.15+000) ^{1.1}	10,270	10,568	10,043	9,743	10,374	8,218	7,136	8,847	11,744			
กม.1112+920 (เดิม กม.62+720) ^{1.2} - วันทำงาน - วันหยุด							19,418 17,388					
กม.1135+700 (เดิม กม.39+940) ^{1.2} - วันทำงาน - วันหยุด							5,963 7,699					
กม.1154+040 (เดิม กม.21+600) ^{1.2} - วันทำงาน - วันหยุด							17,956 18,028					
กม.1139+190 (เดิม กม.36+450) ^{2.1}										6,682		
กม.1133+321 เดิม กม.42+150) ^{2.2} - กุมภาพันธ์ พ.ศ.2556 - สิงหาคม พ.ศ.2556 - มกราคม พ.ศ.2557 - พฤษภาคม พ.ศ.2557											8,609 8,409	6,288 7,238

หมายเหตุ : 1 = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง ตอน บนาโยงเหนือ-เขาพันผ้า (บนทาง) ฉบับสมบูรณ์, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555

1.1 ข้อมูลจากสำนักงานความปลอดภัย, กรมทางหลวง,พ.ศ.2548

1.2 สํารวจโดย บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด, พฤษภาคม พ.ศ.2545

2 = รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง (ตอน บานาโยงเหนือ-เขาพันผ้า), สิงหาคม พ.ศ.2557

2.1 สํารวจโดยสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้าง, กันยายน พ.ศ.2554

2.2 สํารวจโดย บริษัท เอเชียเล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 5.2.5-2 ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในการศึกษาที่ผ่านมา						
ปี	สถานีตำรวจภูธรอำเภอนาโยง จังหวัดตรัง			สถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีนครินทร์จังหวัดพัทลุง		
	จำนวนครั้ง	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต	จำนวนครั้ง	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต
พ.ศ.2546 ¹	7	9	0	5	19	3
พ.ศ.2547 ¹	3	13	0	10	12	4
พ.ศ.2548 ¹	3	5	3	7	34	5
พ.ศ.2549 ¹	3	-	-	49 [*]	-	-
พ.ศ.2550 ¹	6	-	-	70 [*]	-	-
พ.ศ.2551 ¹	3	-	-	75 [*]	-	-
พ.ศ.2555 ²	15	3	0	11	11	3
พ.ศ.2556 ²	12	1	0	10	13	1
พ.ศ.2557 ²	2 ^{**}	1 ^{**}	0 ^{**}	2 ^{**}	1 ^{**}	0 ^{**}

ที่มา: 1= รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง ตอน บ.นาโยงเหนือ-เขาพับผ้า (บ.นาวง) ฉบับสมบูรณ์, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555

2 = รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง-พัทลุง (ตอน บ้านนาโยงเหนือ-เขาพับผ้า), สิงหาคม พ.ศ.2557

* รวบรวมข้อมูลโดยได้มีการระบุตำแหน่งหลักกิโลเมตร

** รวบรวมข้อมูลถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2557

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) ระยะก่อสร้าง (พ.ศ.2555-2557)

ในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการสำรวจปริมาณการจราจร โดยสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2554 ซึ่งเป็นระยะก่อนก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่าที่บริเวณ กม.1139+190 (เดิม กม.36+450) มีปริมาณการจราจรรวม 6,682 คัน/วัน ส่วนในระหว่างการก่อสร้างโครงการ ได้มีการตรวจนับปริมาณการจราจรบริเวณศาลาทดหลักเขต (กม.1133+321 (เดิม กม.42+150)) ระหว่างปี พ.ศ.2556-พ.ศ.2557 พบว่า มีปริมาณการจราจรรวมระหว่าง 6,288-8,609 คัน/วัน

ส่วนผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่าในระหว่างปี พ.ศ.2555-เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2557 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรอำเภอนาโยง จังหวัดตรัง ระหว่าง 2-15 ครั้ง/ปี และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีนครินทร์ จังหวัดพัทลุง ระหว่าง 2-13 ครั้ง/ปี โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การขับตามกันในระยะกระชั้นชิด หรือการแซงในที่คับขัน และการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ซึ่งไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแต่อย่างใด

3.2.2) ระยะดำเนินการ (พ.ศ.2559-2560)

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย
ในระยะเปิดใช้เส้นทาง ในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งดำเนินการติดตามตรวจสอบโดย บริษัท เอเชียแอสฟัลต์ คอนกรีตแอนด์ คอนกรีตตันท์
จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 สิงหาคม พ.ศ.2559 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิงหาคม พ.ศ.2560
มีรายละเอียดดังนี้

สภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง : ส่วนใหญ่มีลักษณะที่ดีต่อการใช้งาน แต่พบว่าที่
ช่วงกม.1129+800 (เดิม กม.45+840) ถึง กม.1129+900 (เดิม กม.45+740) (ด้านตรัง-พัทลุง) เริ่มมีความเสียหายที่ผิว
จราจรบริเวณช่องไถ่รถบรรทุก เนื่องจากเป็นช่วงทางเนินชันเขา ความเสียหายจึงเกิดจากการที่ล้อรถบรรทุกตะกั่วผิว
ทาง นอกจากนี้ จากการตรวจสอบในเดือนมกราคม พ.ศ.2560 ได้มีฝนตกในพื้นที่โครงการเป็นระยะเวลานาน จนเป็นผล
ให้เกิดการทรุดตัวของถนนบริเวณ กม.1131+000 ถึง กม.1131+050 (ด้านพัทลุง-ตรัง) กม.1132+425 ถึง
กม.1132+475(ด้านพัทลุง-ตรัง) กม.1134+525 ถึง กม.1134+750 (ด้านตรัง-พัทลุง) และ กม.1137+321 ถึง
กม.1137+350 (ด้านพัทลุง-ตรัง) ซึ่งแขวงทางหลวงทั้ง 2 แห่ง ได้เร่งดำเนินการซ่อมแซมแก้ไข ให้สามารถใช้งานได้
ตามปกติ

สภาพการจราจรขององค์ประกอบต่างๆ: อุปกรณ์งานทางต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพ
ดีมาก ไม่พบความเสียหายของป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รวมทั้งได้มีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ

ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ :พบว่า บริเวณที่เปิดให้มีทางเชื่อมให้ผู้ใช้งาน
เข้าใช้ ประกอบด้วย ดังนี้

- สถานีวิจัยการเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าพัทลุงบริเวณ กม.1136+440 (เดิม กม.39+200)
ด้านพัทลุง-ตรัง)
- ศาลทวดหลักเขต และจุดชมวิวเขาพับผ้า บริเวณ กม.1133+800 (เดิม
กม.41+840) (ด้านตรัง-พัทลุง)
- หน่วยจัดการต้นน้ำแม่น้ำตรังบริเวณ กม.1132+640 (เดิม กม.43+000)(ด้านตรัง-
พัทลุง)
- โครงการประตูสู่อันดามัน (ANDAMAN GATEWAY) บริเวณ กม.1131+300 (เดิม
กม.44+240) (ด้านพัทลุง-ตรัง)
- ร้านกาแฟ PUPPA COFFEE(ตฤณวิลเลจ) บริเวณ กม.1131+200 (เดิม
กม.44+440) (ด้านตรัง-พัทลุง)
- ร้านเขาพับผ้าตั้งอยู่บริเวณ กม.1131+000 (เดิม กม.44+640) (ด้านพัทลุง-ตรัง)

สภาพการจราจรบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการ :ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณ
การจราจรในระยะเปิดใช้เส้นทาง จากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง โดยสถานีจุดสำรวจปริมาณจราจร
ที่อยู่ใกล้กับโครงการที่สุด ได้แก่ บริเวณ กม.1144+104 บนทางหลวงหมายเลข 4 ในเขตความรับผิดชอบของ
แขวงทางหลวงพัทลุง ซึ่งอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ 4.914 กิโลเมตร และระหว่างจุดสิ้นสุดโครงการมายังจุดสำรวจ
ปริมาณจราจร ไม่มีทางแยกขนาดใหญ่ ปริมาณจราจรที่ได้จากจุดสำรวจปริมาณจราจรจึงมีความใกล้เคียงกับปริมาณ
จราจรในโครงการ โดยที่ปรึกษาได้รวบรวมปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดตั้งแต่ปี พ.ศ.2556-พ.ศ.2559 พบว่า
มีปริมาณการจราจรอยู่ระหว่าง 8,954-9,935 คัน/วันมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.5-3

ตารางที่ 5.2.5-3 ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี บริเวณ กม.1144+104							
ประเภทยานพาหนะ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)						
	พ.ศ.2558	พ.ศ.2559	พ.ศ.2560	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	พ.ศ.2564
1. รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	3,442	3,852	3,976	4,230	3,617	3,517	2,772
2. รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,688	1,844	1,841	1,524	1,440	1,408	987
3. รถโดยสารขนาดเล็ก	114	91	61	62	35	29	4
4. รถโดยสารขนาดกลาง	41	27	31	39	50	45	10
5. รถโดยสารขนาดใหญ่	58	77	49	57	55	31	12
6. รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	2,970	3,290	3,178	3,234	3,786	3,838	2,558
7. รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	259	235	258	252	268	238	209
8. รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	188	216	223	194	179	181	141
9. รถบรรทุกพ่วง > 3 เพลา	111	115	118	112	79	84	73
10. รถบรรทุกกึ่งพ่วง > 3 เพลา	181	188	262	237	244	235	225
รวม	9,052	9,935	9,997	9,941	9,753	9,606	6,991

ที่มา :สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่บนภูเขาที่มีความลาดชัน เป็นผลให้มีข้อจำกัดทางด้านเรขาคณิต ทั้งในแนวราบและแนวตั้ง ทำให้บางช่วงของเส้นทางที่เป็นทางโค้งลงเขา ต้องจำกัดความเร็วไว้ที่ 50-60 กม./ชม. แขวงทางหลวงทั้ง 2 แห่ง จึงได้มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วป้ายเตือนเสริม และทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางเพิ่มขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ชะลอความเร็วก่อนเข้าทางโค้งนั้น รวมทั้งได้ดำเนินการฉาบผิวถนนบริเวณดังกล่าวด้วยพาราสเลอรี่ซีล (Para Slurry Seal) และ Red AntiSkid เพื่อเพิ่มความปลอดภัย โดยจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตรัง ดังนี้

- กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 (ด้านตรัง-พัทลุง) เกิดอุบัติเหตุ 31 ครั้ง
- กม.1130+000 ถึง กม.1130+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง) เกิดอุบัติเหตุ 5 ครั้ง
- กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง) เกิดอุบัติเหตุ 8 ครั้ง

สถิติอุบัติเหตุ : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจาก สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ.2557-พ.ศ.2559พบว่า ในปี พ.ศ.2557 เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 5 ครั้ง และในปี พ.ศ.2558 เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 43 ครั้ง ส่วนในปี พ.ศ.2559 เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 21 ครั้ง โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดในช่วงที่มีฝนตก ซึ่งผิวจราจรลื่น และทุกครั้งจะเกิดจากการขับเร็วเกินกำหนด และเนื่องจากถนนของโครงการในปัจจุบันมีความสะดวกสบาย และมีปริมาณรถไม่มาก ช่องจราจรมีขนาดกว้าง ทำให้รถสามารถทำความเร็วได้สูง เมื่อถึงทางโค้งซึ่งบางช่วงออกแบบให้รองรับความเร็วได้ไม่เกิน 50 กม/ชม จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการวิ่งหลุดโค้ง ทำให้รถพลิกคว่ำ เฉี่ยวชนรถที่วิ่งช่องทางจราจรข้างเคียง หรือชนกับอุปกรณ์งานทาง (กำแพงคอนกรีต) ซึ่งตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งได้แก่ กม.1129+500 ถึง กม.1130+000 กม.1132+900 ถึง กม.1133+000และ กม.1136+500 (รูปที่ 5.2.5-1)

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ดำเนินการติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, พฤศจิกายน พ.ศ.2564, มิถุนายน พ.ศ.2565 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้

สภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง : จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่าตลอดเส้นทางของโครงการมีสภาพดี ผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวกต่อการขับขี่ และพบร่องรอยของการเกิดทรุดตัวของคันทาง บริเวณ กม.1132+285 ถึง กม.1132+600 (ตรัง-พัทลุง) โดยแขวงทางหลวงตรังได้ดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมแล้วเสร็จ

ผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่าตลอดแนวเส้นทางโครงการ ยังคงมีสภาพดี ผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวกต่อการขับขี่ แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมอยู่เสมอ

ผลการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่าแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่ยังคงมีสภาพดี แต่เนื่องจากแนวเส้นทางมีการเปิดใช้งานมานาน จึงเริ่มพบความเสียหายที่ผิวจราจรและเพื่อผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวกต่อการขับขี่ แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมในจุดที่เกิดความเสียหายอยู่เสมอ

ผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่าแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่ยังคงมีสภาพดี แต่เนื่องจากแนวเส้นทางมีการเปิดใช้งานมานาน จึงเริ่มพบความเสียหายที่ผิวจราจรและเพื่อผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวกต่อการขับขี่ แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมในจุดที่เกิดความเสียหายอยู่เสมอ และ แขวงทางหลวงตรังได้รับงบประมาณในปี พ.ศ.2566 เพื่อซ่อมแซมโครงสร้างชั้นทางที่ชำรุดบริเวณ กม.1132+285 ถึง กม.1132+465 (พัทลุง-ตรัง)

สภาพการชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ: จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่าอุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง หมุดสะท้อนแสง ไฟฟ้าส่องสว่าง และกำแพงคอนกรีต ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีสภาพพร้อมใช้งาน ไม่ชำรุดเสียหายของไม่เสียหาย

ผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่า อุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง หมุดสะท้อนแสง ไฟฟ้าส่องสว่าง และกำแพงคอนกรีต ตลอดแนวเส้นทางโครงการยังคงมีสภาพพร้อมใช้งาน ไม่ชำรุดเสียหายของไม่เสียหาย

ผลการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า อุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง หมุดสะท้อนแสง ไฟฟ้าส่องสว่าง และกำแพงคอนกรีต ตลอดแนวเส้นทางโครงการยังคงมีสภาพพร้อมใช้งาน ไม่ชำรุดเสียหายของไม่เสียหายรวมทั้งได้ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติมที่ กม.1128+958 ถึง กม.1133+321 แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565

ผลการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่า อุปกรณ์งานทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง หมุดสะท้อนแสง ไฟฟ้าส่องสว่าง และกำแพงคอนกรีต ตลอดแนวเส้นทางโครงการยังคงมีสภาพพร้อมใช้งาน ไม่ชำรุดเสียหายของไม่เสียหาย



กม.1128+750 (เดิม กม.46+890)



กม.1129+010 (เดิม กม.46+630)



กม.1129+400 (เดิม กม.46+240) ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1129+600 (เดิม กม.46+040)



กม.1130+000 (เดิม กม.45+640) ด้านตรัง-พัทลุง



ทางเข้าร้านเขาพับผ้า บริเวณ กม.1131+000
(เดิม กม.44+640) (ด้านพัทลุง-ตรัง)



ทางเข้าโครงการประตูสู่อันดามัน (ANDAMAN GATEWAY)
บริเวณ กม.1131+300 (เดิม กม.44+240) (ด้านพัทลุง-ตรัง)



ทางเข้าหน่วยจัดการต้นน้ำแม่น้ำตรัง บริเวณ
กม.1132+640 (เดิม กม.43+000) (ด้านตรัง-พัทลุง)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 มิถุนายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ



กม.1132+800 (เดิม กม.42+840) ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1133+700 (เดิม กม.41+940)



ทางเข้าจุดชมวิวเขาพับผ้า บริเวณ กม.1133+450
(เดิม กม.42+190) (ด้านตรัง-พัทลุง)



Red Anti Skid กม.1136+350 (เดิม กม.29+290)



ทางเข้าสถานีวิจัยการเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าพัทลุง บริเวณ
กม.1136+440 (เดิม กม.39+200) (ด้านพัทลุง-ตรัง)



Red Anti Skid กม.1138+700 (เดิม กม.36+940)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 มิถุนายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



กม.1128+700 (เดิม กม.46+940) ด้านตรัง-พัทลุง



สัญญาณไฟกระพริบ กม.1129+390
(เดิม กม.46+250) ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1129+600
(เดิม กม.46+040) ด้านตรัง-พัทลุง



สัญญาณไฟกระพริบ กม.1130+200
(เดิม กม.45+440) ด้านพัทลุง-ตรัง



ทางเข้าร้านอาหารเขาพับผ้า กม.1131+000
(เดิม กม.44+640)



ทางเข้าตฤณวิลเลจ กม.1131+400 (เดิม กม.44+240)



ทางเข้าสวนเฉลิมพระเกียรติ รัชกาลที่ 9 กม.1131+900
(เดิม กม.43+740)



ทางเข้าหน่วยจัดการต้นน้ำแม่น้ำตรัง กม.1132+640
(เดิม กม.43+000)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



กม.1132+825 (เดิม กม.42+815) ด้านพัทลุง-ตรัง



ป้ายจำกัดความเร็ว กม.1133+125 (เดิม กม.42+515)
ด้านพัทลุง-ตรัง



ทางเข้าจุดชมวิวเขาพับผ้า กม.1133+450
(เดิม กม.42+190) ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1133+800 (เดิม กม.41+840)
ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid และทางเข้าสถานีวิจัยการเพาะพันธุ์สัตว์ป่า
พัทลุง กม.1136+440 (เดิม กม.39+200) ด้านตรัง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1138+700 (เดิม กม.36+940)
ด้านตรัง-พัทลุง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-27 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



กม.1128+650 (เดิม กม.46+990) ด้านตรัง-พัทลุง



ป้ายจำกัดความเร็ว กม.1129+000
(เดิม กม.46+640) ด้านพัทลุง-ตรัง



กม.1129+500 (เดิม กม.46+140) ด้านตรัง-พัทลุง



ป้ายสะท้อนแสง กม.1130+000
(เดิม กม.45+640) ด้านพัทลุง-ตรัง



กม.1130+300 (เดิม กม.45+340) ด้านตรัง-พัทลุง



ทางเข้าโครงการประตูสู่อันดามัน (ANDAMAN GATEWAY)
บริเวณ กม.1131+300 (เดิม กม.44+240) (ด้านพัทลุง-ตรัง)



กม.1132+800 (เดิม กม.42+840) ด้านตรัง-พัทลุง



ทางเข้าจุดชมวิวเขาพับผ้า กม.1133+450
(เดิม กม.42+190) ด้านตรัง-พัทลุง

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 27-30 มิถุนายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อเข้า-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



จุดกลับรถ กม.1133+415 (เดิม กม.42+225)



Red Anti Skid กม.1133+800 (เดิม กม.41+840)
ด้านตรง-พัทลุง



กม.1134+300 (เดิม กม.41+340)



จุดกลับรถ กม.1135+540 (เดิม กม.40+100)



Red Anti Skid และทางเข้าสถานีวิจัยการเพาะพันธุ์สัตว์ป่า
พัทลุง กม.1136+440 (เดิม กม.39+200) ด้านตรง-พัทลุง



Red Anti Skid กม.1138+700 (เดิม กม.36+940)
ด้านตรง-พัทลุง

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 27-30 มิถุนายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



กม.1128+650 (เดิม กม.46+990) ด้านตรัง-พัทลุง



ป้ายจำกัดความเร็ว กม.1129+000
(เดิม กม.46+640) ด้านพัทลุง-ตรัง



กม.1129+500 (เดิม กม.46+140) ด้านตรัง-พัทลุง



ป้ายจำกัดความเร็ว และ ป้ายสะท้อนแสง กม.1130+100
(เดิม กม.45+540) ด้านพัทลุง-ตรัง



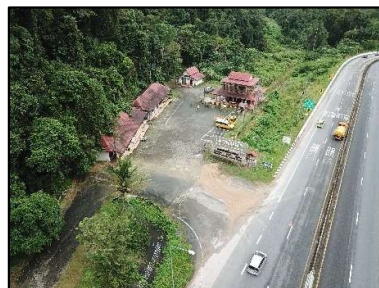
กม.1130+300 (เดิม กม.45+340) ด้านตรัง-พัทลุง



ทางเข้าโครงการประตูสู่อันดามัน (ANDAMAN GATEWAY)
บริเวณ กม.1131+300 (เดิม กม.44+240) (ด้านพัทลุง-ตรัง)



กม.1132+800 (เดิม กม.42+840) ด้านตรัง-พัทลุง



ทางเข้าจุดชมวิวเขาพับผ้า กม.1133+450
(เดิม กม.42+190) ด้านตรัง-พัทลุง

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-17 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)



จุดกลับรถ กม.1133+415 (เดิม กม.42+225)



กม.1134+000 (เดิม กม.41+640)



จุดกลับรถ กม.1135+540 (เดิม กม.40+100)



ป้ายเตือนทางโค้ง กม.1136+300 (เดิม กม.39+340)



Red Anti Skid และทางเข้าสถานีวิจัยการเพาะพันธุ์สัตว์ป่า
พัทลุง กม.1136+440 (เดิม กม.39+200) ด้านตรัง-พัทลุง



กม.1139+190 (เดิม กม.36+450)

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-17 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบอุปกรณ์งานทาง และทางเชื่อมต่อ-ออกสถานที่ต่างๆ (ต่อ)

ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ :จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พฤศจิกายน พ.ศ.2564, เดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่าบริเวณที่เปิดให้มีทางเชื่อมให้ผู้ใช้ทางเข้าใช้ ดังนี้

(1) **ร้านเขาพับผ้า** ตั้งอยู่บริเวณ กม.1131+000 (เดิม กม.44+640) (ด้านพัทลุง-ตรัง) เป็นร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม มีการก่อสร้างทางเชื่อม และมีลานจอดรถสามารถรองรับรถยนต์ได้ 30 คัน

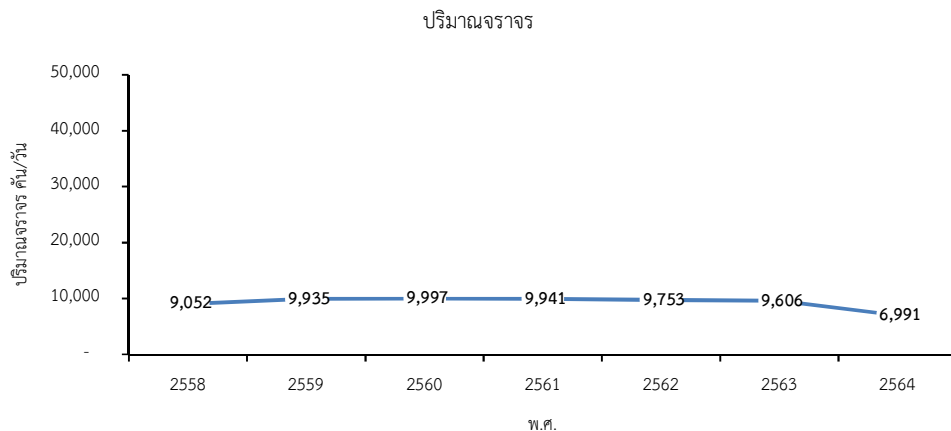
(2) **โครงการประตูสู่อันดามัน (ANDAMAN GATEWAY)** บริเวณ กม.1131+300 (เดิม กม.44+240) (ด้านพัทลุง-ตรัง) เป็นจุดชมวิวและจุดพักรถขนาดใหญ่ มีการก่อสร้างทางเชื่อมและช่องจราจรสำหรับเข้า-ออกตามมาตรฐานแยกออกจากทางหลัก และมีลานจอดรถ ซึ่งสามารถรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ ได้ 4 คัน รถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 56 คัน และได้จัดให้มีที่จอดรถจักรยานยนต์ จำนวน 10 คัน

(3) **หน่วยจัดการต้นน้ำแม่น้ำตรัง** บริเวณ กม.1132+640 (เดิม กม.43+000) (ด้านตรัง-พัทลุง) เป็นทางเข้า-ออกของหน่วยงานในสังกัดกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

(4) **ศาลทวดหลักเขต และจุดชมวิวเขาพับผ้า** บริเวณ กม.1133+800 (เดิม กม.41+840) (ด้านตรัง-พัทลุง) โดยศาลทวดเป็นสถานที่เคารพสักการบูชาของประชาชนในท้องถิ่น รวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านเส้นทาง จึงได้จัดให้มีจุดชมวิวและจุดพักรถ ซึ่งได้มีการก่อสร้างทางเชื่อมและช่องจราจรสำหรับเข้า-ออกตามมาตรฐานและมีลานจอดรถสามารถรองรับรถยนต์ได้ 20 คัน

(5) **สถานีวิทยุการเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าพัทลุง** บริเวณ กม.1136+440 (เดิม กม.39+200) (ด้านพัทลุง-ตรัง) เป็นทางเข้า-ออกของหน่วยงานในสังกัดกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

สภาพการจราจรบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการ :ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง โดยสถานีจุดสำรวจปริมาณจราจรที่อยู่ใกล้กับโครงการที่สุด ได้แก่ บริเวณ กม.1144+104 บนทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ 4.914 กิโลเมตร และระหว่างจุดสิ้นสุดโครงการมายังจุดสำรวจปริมาณจราจร ไม่มีทางแยกขนาดใหญ่ ปริมาณจราจรที่ได้จากจุดสำรวจปริมาณจราจรจึงมีความใกล้เคียงกับปริมาณจราจรในโครงการ โดยที่ปรึกษาได้รวบรวมปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปีตั้งแต่ปี พ.ศ.2558-2564พบว่า มีปริมาณการจราจรอยู่ระหว่าง 6,991-9,997 คัน/วัน โดยปริมาณการจราจรมีค่าเฉลี่ยลดลงในปี พ.ศ.2564 ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับปริมาณการจราจรรวมของประเทศ เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จึงทำให้ผู้สัญจรระหว่างจังหวัดตรังกับพัทลุงมีปริมาณลดลง มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.5-3และรูปที่ 5.2.5-2

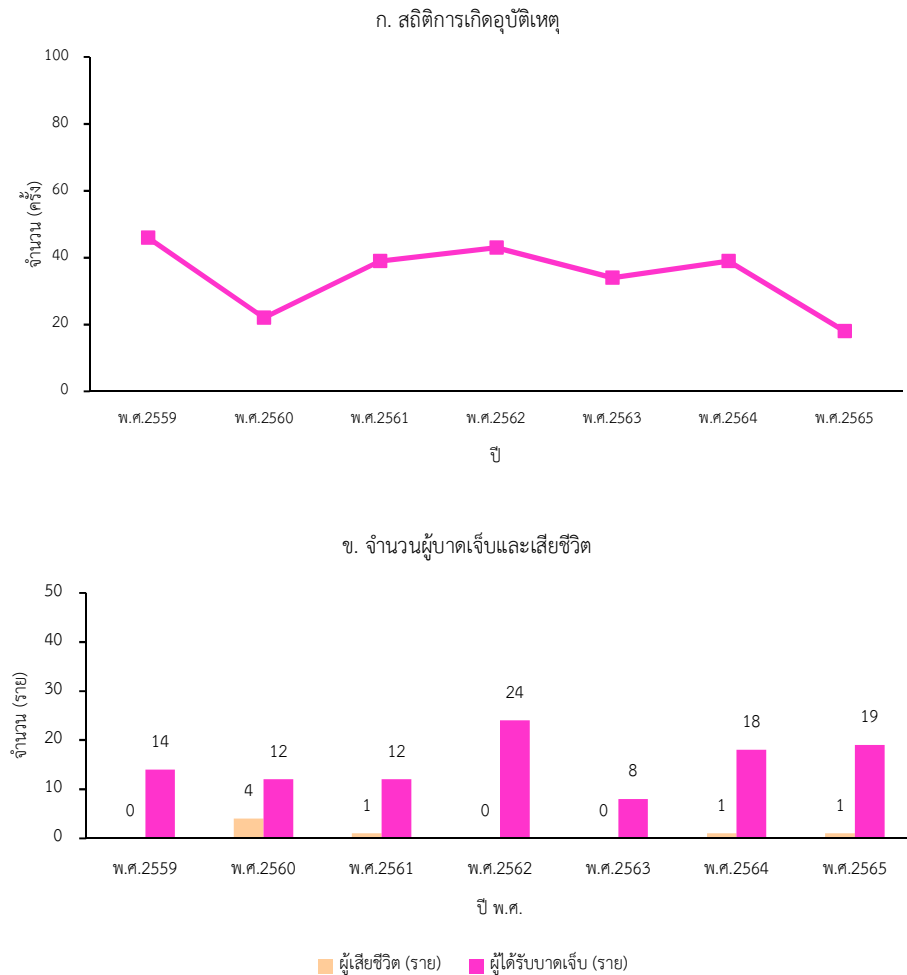


รูปที่ 5.2.5-2 ปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ

สถิติอุบัติเหตุ : จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ.2560 ถึงเดือนมิถุนายนพ.ศ.2565 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.5-4และรูปที่ 5.2.5-3

ตารางที่ 5.2.5-4 สถิติอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ						
ปี พ.ศ.	แขวงทางหลวงตรัง			แขวงทางหลวงพัทลุง		
	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้ได้รับบาดเจ็บ (ราย)	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้ได้รับบาดเจ็บ (ราย)
พ.ศ.2560	9	2	4	13	2	8
พ.ศ.2561	36	0	11	3	1	1
พ.ศ.2562	41	0	24	2	0	0
พ.ศ.2563	31	0	6	3	0	2
พ.ศ.2564	36	1	16	3	0	2
พ.ศ.2565	12	1	7	6	0	12

ที่มา :แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง กรมทางหลวง



รูปที่ 5.2.5-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ

จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : เมื่อพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี พ.ศ.2560-2565 (ตารางที่ 5.2.5-5) พบว่า บริเวณที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ 3 ครั้ง ขึ้นไป มีจำนวน 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตรัง

ตารางที่ 5.2.5-5 จุดเสี่ยงอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ						
ช่วงกิโลเมตร	2560	2561	2562	2563	2564	2565
กม.1128+700 ถึง กม.1129+000	-	-	7	5	7	3
กม.1129+600 ถึง กม.1129+900	4	16	17	4	17	1
กม.1133+000 ถึง กม.1133+300	6	6	5	8	6	1

ที่มา :แขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง กรมทางหลวง

เมื่อพิจารณาจากลักษณะของแนวเส้นทางโครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการอยู่บนภูเขาที่มีความลาดชัน เป็นผลให้มีข้อจำกัดทางด้านเรขาคณิต ทั้งในแนวนราบและแนวตั้ง ทำให้บางช่วงของเส้นทางที่เป็นทางโค้งลงเขา ต้องจำกัดความเร็วไว้ที่ 50-60 กม./ชม. โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ ไม่ได้เป็นผลมาจากการออกแบบ หรือสภาพผิวจราจรที่บกพร่อง แต่เป็นผลมาจากการที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้ความเร็วในการขับขี่เกินกว่าที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม แขวงทางหลวงตรัง ได้ดำเนินการเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกบนแนวเส้นทางโครงการเพื่อเสริมความปลอดภัยให้กับถนนของโครงการ ดังนี้

(1) ดำเนินการขุดไสยาบพื้นผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่มความเผื่อให้กับผิวจราจร

- กม.1128+600 ถึง กม.1129+100 (ด้านตรัง-พัทลุง)
- กม.1132+900 ถึง กม.1133+500 (ด้านตรัง-พัทลุง)
- กม.1133+650 ถึง กม.1133+920 (ด้านตรัง-พัทลุง)
- กม.1133+785 ถึง กม.1133+920 (ด้านพัทลุง-ตรัง)
- กม.1136+300 ถึง กม.1136+600 (ด้านตรัง-พัทลุง)
- กม.1137+750 ถึง กม.1137+900 (ด้านพัทลุง-ตรัง)

(2) ติดเส้นกั้นปลาเพื่อให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วและใช้ความระมัดระวังบริเวณทางโค้ง บริเวณ กม.1129+950 ถึง กม.1130+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง) และ บริเวณกม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง)

(3) เสริมผิวแอสฟัลต์ที่ กม. 1128+600 ถึง กม. 1130+300 (ด้านตรัง-พัทลุง)

ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว เป็นผลให้มีจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการลดลง

3.4) เปรียบเทียบผลการศึกษา



3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการศึกษที่ผ่านมา


จากข้อมูลปริมาณจราจร พบว่า ปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรเท่ากับ 6,991 คัน/วัน ซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปริมาณจราจรในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการที่ผ่านมา ที่มีปริมาณจราจรระหว่าง 9,058-9,997 คัน/วัน

ในด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง 21-41 ครั้ง/ปี โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมาจากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกำหนด ที่กำหนดให้ใช้ความเร็วบริเวณทางโค้งอยู่ที่ 50 - 60 กม./ชม.จึงทำให้หลุดโค้งจนเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันทางแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ที่ และขุดไสยาบพื้นผิวจราจรบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่มความเผื่อให้กับผิวจราจรทำให้ พ.ศ.2565 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ 18 ครั้งซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา และบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงเดิมมีอุบัติเหตุลดลงโดยจัดเป็นจุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตรัง มีรายละเอียดลักษณะแนวเส้นทางโครงการ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 5.2.5-5

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

จากการคาดการณ์ผลกระทบด้านคมนาคม อุบัติเหตุ และความปลอดภัยในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า เมื่อโครงการขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ก่อให้เกิดผลกระทบด้านบวกต่อระบบคมนาคมขนส่งระหว่างชุมชน การเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง และเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางที่เป็นพื้นที่ภูเขาสูง ทางลาดชันและไหล่ทางแคบ รวมทั้งเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรเพิ่มขึ้นเมื่อพิจารณาผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร พบว่า ปริมาณการจราจรในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการในปัจจุบัน มีค่าน้อยกว่าผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณจราจร 19,181 คัน/วัน โดยเมื่อพิจารณาปริมาณจราจรของโครงข่ายข้างเคียง พบว่า มีปริมาณจราจรที่ลดลงเช่นกัน ดังนั้น การที่ปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ มีปริมาณลดลง และมีค่าต่ำกว่าการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่สอดคล้องกับการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น เป็นเพราะการคาดการณ์ทางเศรษฐกิจ การเพิ่มของจำนวนประชากร ที่ใช้ในแบบจำลองการคาดการณ์ปริมาณจราจร มีความแตกต่างกัน ซึ่งสภาพปริมาณจราจรโดยรวมของประเทศก็เป็นในลักษณะที่น้อยกว่าการคาดการณ์เช่นเดียวกัน โดยปริมาณที่ลดลง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-2019 ซึ่งมีการควบคุมและจำกัดการเดินทาง จึงไม่ได้เป็นผลมาจากสภาพถนนที่ส่งผลต่อการเลือกใช้ของผู้ขับขี่แต่อย่างใด ส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าจะมีสาเหตุจากการใช้ความเร็วเกินกำหนด และเกิดที่บริเวณทางโค้ง ซึ่งตรงกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบัน โดยจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยคือบริเวณทางโค้ง และสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกำหนด โดยการที่ทางแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และขุดไสยาบพื้นผิวจราจรบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่มความเผื่อให้กับผิวจราจร จึงทำให้อุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวลดลง

ตารางที่ 5.2.5-6 จุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
ตำแหน่ง	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ.2565 (ครั้ง)	สาเหตุ	การดำเนินการปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ
กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	3	บริเวณดังกล่าวเป็นทางโค้ง รองรับ ความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบ กับเป็นทางลงเขาผู้ใช้ทางที่ใช้ ความเร็วเกินกำหนดจึงเกิดการ หลุดโค้งในบริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นบริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการ ใช้ความเร็วเกินกำหนด	ดำเนินการขุดไสเทียบพื้นผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่ม ความเผื่อให้กับผิวจราจร	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง	 มิถุนายน พ.ศ.2565
กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 (ด้านตรัง-พัทลุง)	1	เป็นทางโค้ง รองรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทางลง เขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	เสริมผิวแอสฟัลต์	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง	 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.5-6 จุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)				
ตำแหน่ง	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ.2565 (ครั้ง)	สาเหตุ	การดำเนินการปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะ
กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	1	เป็นทางโค้ง รองรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทางลง เขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	ดำเนินการขุดไถยกปรับพื้นผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่ม ความเผื่อให้กับกับผิวจราจร	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง
				 <p>ภาพประกอบ</p> <p>พฤศจิกายน พ.ศ.2565</p>

4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง และการชำรุดขององค์ประกอบงานทางต่างๆ พบว่า อุปกรณ์งานทางต่างๆ อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ไม่พบอุปกรณ์งานทางในโครงการชำรุด ผู้ใช้ทางสามารถเห็นป้ายและเส้นจราจรได้ชัดเจน ส่วนสภาพผิวทางจราจร และโครงสร้างทาง พบว่า ส่วนใหญ่มีสภาพที่ดี เนื่องจากแขวงทางหลวงตรังและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากมีการเปิดใช้งานเป็นเวลานานมีผิวจราจรบางช่วงเริ่มมีการชำรุด จึงได้ทำการเสริมผิวแอสฟัลต์ที่ กม. 1128+600 ถึง กม. 1130+300 (ตรัง-พัทลุง)

สำหรับทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ พบว่า ทางเชื่อมเข้าสถานที่ต่างๆ จัดเตรียมไว้ได้มาตรฐาน มีการทำช่องจราจรสำหรับเลี้ยวเข้าและออก ทำให้ไม่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ไม่พบทางเข้าออกใดก่อให้เกิดปัญหาจราจร

ส่วนข้อมูลปริมาณจราจร พบว่า ปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรลดลงเมื่อเทียบกับปริมาณจราจรในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการที่ผ่านมา รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 โดยเมื่อพิจารณาปริมาณจราจรของโครงข่ายข้างเคียง พบว่า มีปริมาณจราจรที่ลดลงเช่นกัน ดังนั้น การที่ปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ มีปริมาณลดลง และมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์นั้น จึงเป็นผลมาจากสภาพปริมาณจราจรโดยรวมของประเทศ โดยไม่ได้เป็นผลมาจากสภาพถนนที่ส่งผลต่อการเลือกใช้ของผู้ขับขี่แต่อย่างใด

ด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง 21-41 ครั้ง/ปี โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมาจากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด โดยบริเวณทางโค้ง ได้มีการกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 50-60 กม./ชม.จึงทำให้หลุดโค้งจนเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันทางแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และชุดใส่หยาบพื้นผิวจราจรบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่มความฝืดให้กับผิวจราจรทำให้ พ.ศ.2565 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการลดลงเหลือ 18 ครั้งซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา และบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงเดิมมีอุบัติเหตุลดลงโดยจัดเป็นจุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตรัง มีรายละเอียดลักษณะแนวเส้นทางโครงการ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 5.2.5-6 ดังนั้น จึงยังคงจำเป็นต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ในระยะต่อไป โดยการที่ทางแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และชุดใส่หยาบพื้นผิวจราจรบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่มความฝืดให้กับผิวจราจร เป็นผลทำให้การเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางโค้งลดลงได้ชัดเจน แสดงว่ากิจกรรมการแก้ไขปัญหของแขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง มีประสิทธิภาพมาก

5.2.6 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำและทางระบายน้ำตามธรรมชาติ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิสภาพการระบายน้ำ และปัญหาการเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมชลประทาน องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล ฯลฯ รวมทั้งสอบถามจากผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่

2.2) ติดตามตรวจสอบ สํารวจสภาพการระบายน้ำ และภาวะน้ำท่วม บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

2.3) จะศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

2.4) การสำรวจภาคสนาม เพื่อตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมต่างๆ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้

2.4.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในแนวเส้นทางโครงการ การมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ รวมถึงปัญหาการกัดเซาะของโครงสร้างอาคารระบายน้ำ ซึ่งสำรวจพบจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ฯลฯ

2.4.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่กร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่

2.4.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือไม่มีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.4.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ

2.5) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) เป็นเวลา 2 ปี รวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง** โดยการดำเนินการที่ผ่านมา ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 มิถุนายน พ.ศ.2564
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 23-26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 27-30 มิถุนายน พ.ศ.2565
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-17 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ที่เทือกเขาบรรทัด โดยเลาะเลียบบขอบเขาและแนวร่องน้ำของน้ำราบที่เป็นสาขาของคลองกะช่อง ในฝั่งท้องที่จังหวัดตรัง และสาขาของคลองใหญ่ในฝั่งท้องที่จังหวัดพัทลุง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านลำน้ำที่สำคัญ แต่มีบางช่วงของแนวเส้นทางที่พาดผ่านร่องน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นแนวร่องน้ำสาขาของคลองใหญ่ และคลองกะช่อง ดังนั้นตลอดแนวเส้นทางโครงการจึงไม่มีสะพาน แต่มีอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 6 แห่ง เพื่อเชื่อมต่อการระบายน้ำของพื้นที่ลุ่มน้ำตอนบน เพื่อผ่านลงสู่สาขาของคลองกะช่อง และสาขาของคลองใหญ่ และท่อลอดกลม สำหรับระบายน้ำจากร่องน้ำขนาดเล็ก จำนวน 70 แห่ง

สำหรับทิศทางการระบายน้ำของคลองใหญ่ และคลองกะช่อง พบว่า คลองทั้งสองมีทิศทางการไหลของน้ำจากแนวเขาในเขตอุทยานแห่งชาติเขาปู่-เขาย่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาบรรทัด โดยน้ำที่ไหลไปทางทิศตะวันออกด้านจังหวัดพัทลุง จะไหลลงสู่สาขาของคลองใหญ่ ส่วนน้ำที่ไหลไปทางทิศตะวันตกด้านจังหวัดตรัง จะไหลลงสู่สาขาของคลองกะช่อง

การออกแบบขนาดของท่อลอดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการกำหนดตามความเหมาะสมของขนาดร่องน้ำ และพื้นที่รับน้ำของกลุ่มน้ำตอนบนด้านเหนือของทางหลวงโครงการ ซึ่งประกอบด้วยท่อลอดคอนกรีตกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80-1.50 เมตร สำหรับการระบายน้ำของร่องน้ำขนาดเล็ก และท่อลอดสี่เหลี่ยมขนาด 2.60 x 3.00 เมตร ถึง 3.60 x 3.60 เมตร สำหรับช่วงที่ทางหลวงโครงการตัดผ่านร่องน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ซึ่งจากการตรวจสอบความสามารถในการระบายน้ำของท่อลอดต่างๆ ในขณะทำการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่ไม่พบร่องรอยการกัดเซาะคันทางด้านข้างท่อลอด แต่จะพบการกัดเซาะด้านท้ายน้ำเล็กน้อย โดยเฉพาะบริเวณ กม.1136+402.500 (เดิม กม.39+237.500)

สำหรับการระบายน้ำของแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ตัดไหล่เขา จะมีรางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กประเภทที่ 2 ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยมีความกว้างของท้องรางไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร ลึก 50 เซนติเมตร และมีการพ่นคอนกรีตฉาบผิวหน้า (Shotcrete) เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน และฝั่งท่อระบายน้ำไว้ รวมทั้งมีการปลูกหญ้ายึดหน้าดินไม่ให้พังทลาย บริเวณไหล่ทางที่ลาดลงสู่ร่องน้ำ ทั้งฝั่ง Back Slope และ Side Slope ซึ่งสามารถป้องกันการชะล้างพังทลาย

จากการตรวจสอบความสามารถในการรองรับการระบายน้ำของท่อลอดต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า การก่อสร้างขยายเส้นทางให้เป็น 4 ช่องจราจร สามารถใช้ท่อลอดขนาดเดิมได้ โดยต่อความยาวให้เหมาะสมกับช่วงถนนที่ขยายขึ้นได้ และแก้ไขการกัดเซาะท้ายน้ำด้วยการปูแผ่น Geo-Textile ทราห์ยาบอัดแน่น และหินเรียง ซึ่งจะทำให้สภาพการระบายน้ำผ่านท่อระบายน้ำสี่เหลี่ยม มีลักษณะใกล้เคียงการระบายน้ำหลากในทางน้ำธรรมชาติมากที่สุด

ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านการระบายน้ำ พบว่า ภายหลังจากขยายแนวเส้นทางเป็น 4 ช่องจราจรแล้วเสร็จ จะมีการเปลี่ยนแปลงปริมาณน้ำหลากที่ไหลผ่านท่อลอดเหล็มน้อยมาก ซึ่งอาคารระบายน้ำต่างๆ ที่ออกแบบไว้ตลอดแนวเส้นทางโครงการสามารถรองรับปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ ผลกระทบต่อการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมจึงอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) ระยะก่อสร้าง (พ.ศ.2555-2557)

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า การก่อสร้างอาคารระบายน้ำของแนวเส้นทางโครงการ จะใช้ท่อระบายน้ำขนาดเดิม แต่ได้มีการเพิ่มความยาวของอาคารระบายน้ำเพิ่มเติม จากการตรวจสอบ พบตะกอนดินสะสมอยู่บริเวณปากท่อลอด แต่ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด สำหรับการติดตามตรวจสอบการพังทลายของดินบริเวณท่อลอด และอาคารระบายน้ำ พบการชะล้างพังทลายของดินในบริเวณท่อลอดและอาคารระบายน้ำตลอดแนวพื้นที่โครงการ ซึ่งเกิดจากการกัดเซาะของน้ำฝน มีผลทำให้เกิดการกัดเซาะผิวดินเป็นร่องลึก อย่างไรก็ตาม เมื่อกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้มีการปรับสภาพผิวดินบริเวณท่อลอดและอาคารระบายน้ำ โดยการถมดินเพื่อปรับระดับหน้าดิน การปลูกหญ้าคลุมดินและการทำ Block Sodding เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน

3.2.2) ระยะดำเนินการ (พ.ศ.2559-2560)

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในระยะเปิดใช้เส้นทางช่วงที่ผ่านมา พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านลำน้ำขนาดใหญ่ จึงไม่มีสะพาน โดยมีอาคารระบายน้ำหลักแบบท่อเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 6 แห่ง และท่อลอดกลม (Pipe Culvert) จำนวน 70 แห่ง สำหรับผลการติดตามตรวจสอบพบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำแต่ละแห่ง โดยรวมอยู่ในสภาพที่ยังสามารถรองรับและระบายน้ำได้โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ รวมทั้งไม่พบปัญหาการตกตะกอนในท่อลอดเหลี่ยม แต่พบว่า บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำมีเศษตะกอน ดิน หิน กองทับถมบ้าง

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบพบปัญหาการกัดเซาะของน้ำ บริเวณด้านท้ายน้ำของอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ กม.1130+787 (เดิม กม.11+853) กม.1132+475 (เดิม กม.43+165) กม.1134+545 (เดิม กม.41+095) กม.1134+755 (เดิม กม.40+885) และ กม.1136+355 (เดิม กม.39+285) ซึ่งมีสาเหตุมาจากความต่างระดับของอาคารระบายน้ำกับร่องน้ำธรรมชาติ ซึ่งมีความต่างระดับกันประมาณ 1-2 เมตร จึงทำให้อาคารระบายน้ำบริเวณทางออกบางแห่งชำรุด ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจอาคารระบายน้ำที่ชำรุดเพื่อนำข้อมูลไปประกอบการออกแบบซ่อมบำรุงให้ได้มาตรฐาน โดยเริ่มดำเนินการซ่อมบำรุง ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2560 ในบริเวณ กม.1130+787 (เดิม กม.44+853) และบริเวณ กม.1132+475 (เดิม กม.43+165) ส่วนอีก 3 แห่ง อยู่ระหว่างรองบประมาณในการซ่อมบำรุง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

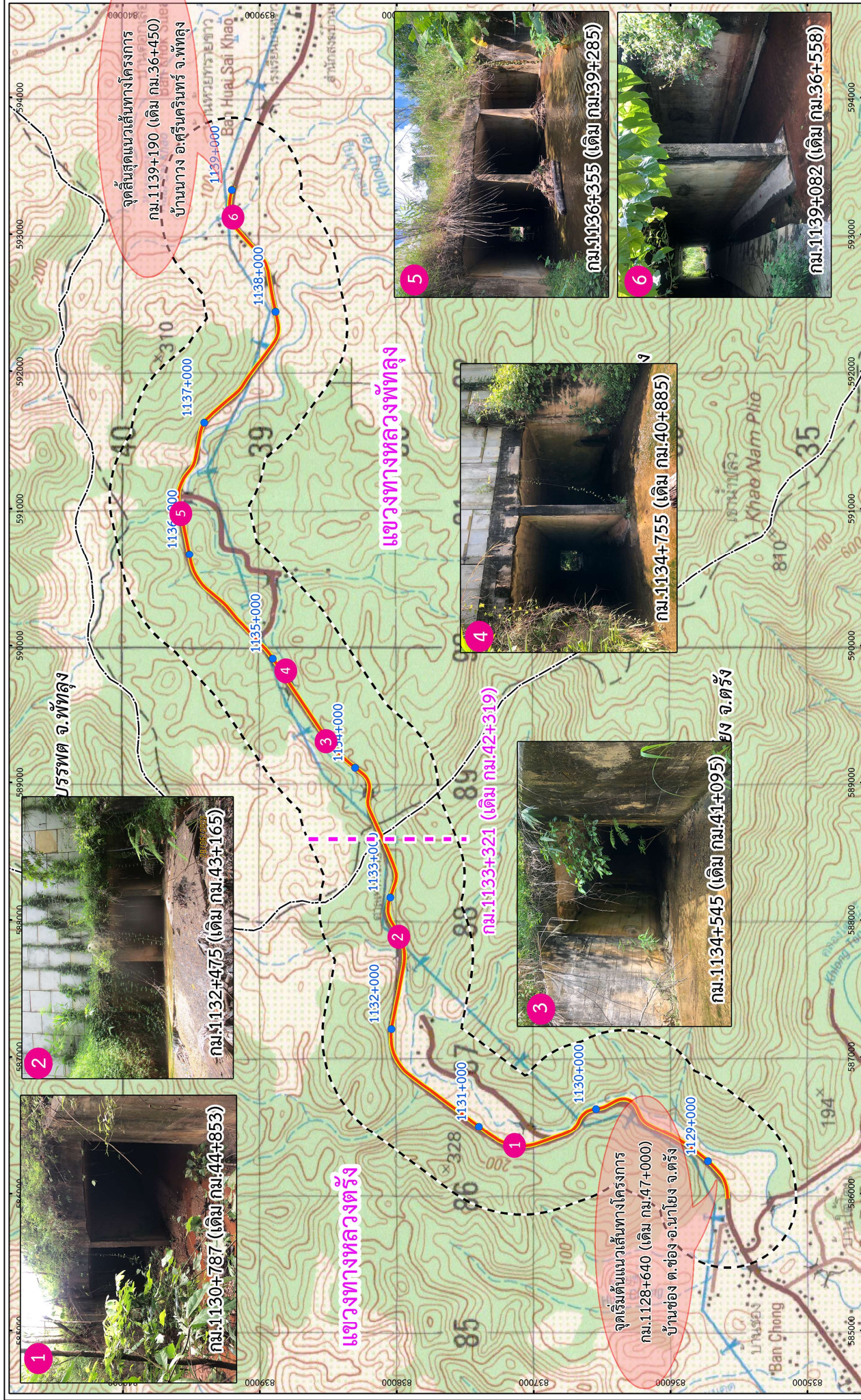
เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านลำน้ำขนาดใหญ่ จึงไม่มีอาคารระบายน้ำในรูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีอาคารระบายน้ำหลักแบบท่อเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 6 แห่ง และท่อลอดกลม (Pipe Culvert) จำนวน 70 แห่ง ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.6-1 ตารางที่ 5.2.6-1 และภาพที่ 5.2.6-1)

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำตามขวางอยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาการตกตะกอนขนาดใหญ่ในท่อลอดเหลี่ยม บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำมีเศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย ไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำ ส่วนอาคารระบายน้ำตามยาว เช่น รางระบายน้ำ มีการขุดลอกตะกอนดินออก ทำให้อาคารระบายน้ำสามารถใช้งานได้สมบูรณ์ตามที่ได้ทำการออกแบบไว้ บริเวณอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 5 แห่ง ที่เคยพบปัญหาการกัดเซาะทางด้านท้ายน้ำของอาคารระบายน้ำ จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงบริเวณดังกล่าวโดยไม่พบปัญหาด้านการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำ

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำตามขวางส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาการตกตะกอนขนาดใหญ่ในท่อลอดเหลี่ยม บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำมีเศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย ไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำ ยกเว้น บริเวณท่อลอดกลมขนาด 2 -Ø 0.80 ม. ที่ กม. 1131+800 (ด้านพัทลุง-ตรัง) ชำรุดเนื่องจากที่ผ่านมามีฝนตกหนัก และมีน้ำรั่วบริเวณรอยต่อของอาคารระบายน้ำจนเกิดการกัดเซาะ ทำให้บริเวณท้ายท่อหลุดออกจากตำแหน่ง ซึ่งทางแขวงตรังอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณเพื่อซ่อมแซม สำหรับอาคารระบายน้ำตามยาว เช่น รางระบายน้ำ มีการขุดลอกตะกอนดินออก ทำให้อาคารระบายน้ำสามารถใช้งานได้สมบูรณ์ตามที่ได้ทำการออกแบบไว้ บริเวณอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 5 แห่ง ที่เคยพบปัญหาการกัดเซาะทางด้านท้ายน้ำของอาคารระบายน้ำ จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ โดยไม่พบปัญหาด้านการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำ โดยจากตรวจสอบพบปัญหาอาคารระบายน้ำ ท่อกลม

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำตามขวางส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาการตกตะกอนขนาดใหญ่ในท่อลอดเหลี่ยม บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำมีเศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย ไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำ บริเวณอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 5 แห่ง ที่เคยพบปัญหาการกัดเซาะทางด้านท้ายน้ำของอาคารระบายน้ำ จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงบริเวณดังกล่าวโดยไม่พบปัญหาด้านการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำ และ แขวงทางหลวงตรังได้ดำเนินการซ่อมแซมท่อลอดกลมขนาด 2 -Ø 0.80 ม. ที่ กม. 1131+800 (ด้านพัทลุง-ตรัง) ซึ่งชำรุดเสียหายเนื่องจากที่ผ่านมามีฝนตกหนัก และมีน้ำรั่วบริเวณรอยต่อของอาคารระบายน้ำจนเกิดการกัดเซาะ แล้วเสร็จ สำหรับอาคารระบายน้ำตามยาว เช่น รางระบายน้ำ มีการขุดลอกตะกอนดินออก ทำให้อาคารระบายน้ำสามารถใช้งานได้สมบูรณ์ตามที่ได้ทำการออกแบบไว้

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่า โครงสร้างของอาคารระบายน้ำตามขวางอยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาการตกตะกอนขนาดใหญ่ในท่อลอดเหลี่ยม บริเวณปากทางเข้าอาคารระบายน้ำมีเศษตะกอน ดิน หิน เล็กน้อย ไม่เป็นปัญหาต่อการระบายน้ำ บริเวณอาคารระบายน้ำแบบท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 5 แห่ง ที่เคยพบปัญหาการกัดเซาะทางด้านท้ายน้ำของอาคารระบายน้ำ และท่อลอดกลมขนาด 2 -Ø 0.80 ม. ที่ กม. 1131+800 (ด้านพัทลุง-ตรัง) โดยหลังจาก แขวงทางหลวงตรัง และแขวงทางหลวงพัทลุง ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงบริเวณดังกล่าว จากการตรวจสอบ ผลของการดำเนินการซ่อมแซมสามารถแก้ปัญหาการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำได้เป็นอย่างดี สำหรับอาคารระบายน้ำตามยาว เช่น รางระบายน้ำ มีการขุดลอกตะกอนดินออก ทำให้อาคารระบายน้ำสามารถใช้งานได้สมบูรณ์ตามที่ได้ทำการออกแบบไว้



สัญลักษณ์

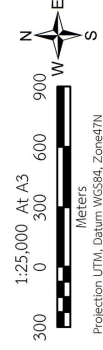
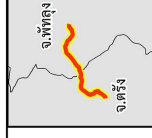
แนวเส้นทางโครงการ





ระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการ

อำเภอ

ตำแหน่งตลอดเดเลีย

รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณตลอดเดเลีย



ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ บริเวณท่อลอดเหลี่ยม				
ตำแหน่งอาคารระบายน้ำ	ผลการตรวจสอบ			
	มิถุนายน พ.ศ.2564	พฤศจิกายน พ.ศ.2564	มิถุนายน พ.ศ.2565	พฤศจิกายน พ.ศ.2565
1.กม.1130+787 (เดิม กม.44+853) R.C. BOX CULVERT ขนาด 2 - (3.0x3.0) เมตร	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ
				
2.กม.1132+475 (เดิม กม.43+165) R.C. BOX CULVERT ขนาด 3 - (3.0x3.0) เมตร	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.30 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.30 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.30 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ
				

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ บริเวณท่อลอดเหลี่ยม (ต่อ)				
ตำแหน่งอาคารระบายน้ำ	ผลการตรวจสอบ			
	มิถุนายน พ.ศ.2564	พฤศจิกายน พ.ศ.2564	มิถุนายน พ.ศ.2565	พฤศจิกายน พ.ศ.2565
3.กม.1134+545 (เดิม กม.41+095) R.C. BOX CULVERT ขนาด 1 - (3.6x3.6) เมตร	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.30 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.30 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ
4.กม.1134+755 (เดิม กม.40+885) R.C. BOX CULVERT ขนาด 2 - (3.0x3.0) เมตร	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าๆไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ บริเวณท่อลอดเหลี่ยม (ต่อ)				
ตำแหน่งอาคารระบายน้ำ	ผลการตรวจสอบ			
	มิถุนายน พ.ศ.2564	พฤศจิกายน พ.ศ.2564	มิถุนายน พ.ศ.2565	พฤศจิกายน พ.ศ.2565
5.กม.1136+355 (เดิม กม.39+285) R.C. BOX CULVERT ขนาด 3 - (3.0x3.0) เมตร	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.20 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ
6.กม.1139+082 (เดิม กม.36+558) R.C. BOX CULVERT ขนาด 2 - (3.0x2.7) เมตร	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ	น้ำไหลช้าไปขวา ระดับน้ำสูง 0.10 ม. มีวัชพืชกีดขวางเล็กน้อย มีตะกอน เล็กน้อยไม่พบการชำรุดของอาคาร ระบายน้ำ ไม่พบการท่วมขังของน้ำ ถ้า น้ำไม่เต็มเงินน้ำไหลได้ปกติ



รางระบายน้ำ กม.1131+200 (เดิม กม.44+440)



กม.1131+455 (เดิม กม.44+185)



กม.1132+100 (เดิม กม.43+540)



รางระบายน้ำ กม.1132+370 (เดิม กม.43+270)



รางระบายน้ำ กม.1132+700 (เดิม กม.42+940)



รางระบายน้ำ กม.1132+800 (เดิม กม.42+840)



รางระบายน้ำ กม.1133+200 (เดิม กม.42+440)



รางระบายน้ำ กม.1133+830 (เดิม กม.41+810)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-29 มิถุนายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
บริเวณรางระบายน้ำและท่อลอดกมตลอดแนวเส้นทางโครงการ



รางระบายน้ำ กม.1129+020 (เดิม กม.46+620)



รางระบายน้ำ กม.1129+700 (เดิม กม.45+940)



รางระบายน้ำ กม.1129+950 (เดิม กม.45+690)



รางระบายน้ำ กม.1131+200 (เดิม กม.44+440)



ท่อลอดกลม กม.1131+408 (เดิม กม.44+232)



รางระบายน้ำ กม.1132+238 (เดิม กม.43+402)



รางระบายน้ำ กม.1133+590 (เดิม กม.42+050)



รางระบายน้ำ กม.1134+110 (เดิม กม.41+530)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
บริเวณรางระบายน้ำและท่อลอดกลมตลอดแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)



รางระบายน้ำ กม.1130+400 (เดิม กม.45+200)



รางระบายน้ำ กม.1130+780 (เดิม กม.44+860)



ท่อลอดกลม กม.1131+408 (เดิม กม.44+232)



รางระบายน้ำ กม.1131+655 (เดิม กม.43+975)



ท่อลอดกลม กม.1132+100 (เดิม กม.43+540)



รางระบายน้ำ กม.1132+250 (เดิม กม.43+390)



รางระบายน้ำ กม.1132+700 (เดิม กม.42+940)



รางระบายน้ำ กม.1136+600 (เดิม กม.39+040)

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 27-30 มิถุนายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
บริเวณรางระบายน้ำและท่อลอดกลมตลอดแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)



รางระบายน้ำ กม.1130+600 (เดิม กม.45+040)



รางระบายน้ำ กม.1131+655 (เดิม กม.43+975)



ท่อลอดกลม กม.1132+100 (เดิม กม.43+540)



รางระบายน้ำ กม.1132+500 (เดิม กม.43+140)



รางระบายน้ำ กม.1132+700 (เดิม กม.42+940)



รางระบายน้ำ กม.1133+450 (เดิม กม.42+190)



รางระบายน้ำ กม.1135+400 (เดิม กม.40+240)



รางระบายน้ำ กม.1138+200 (เดิม กม.37+440)

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 14-17 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
บริเวณรางระบายน้ำและท่อลอดกลมตลอดแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, พฤศจิกายน พ.ศ.2564, และมิถุนายน พ.ศ.2565) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม และธันวาคม พ.ศ.2548) พบว่า อาคารระบายน้ำส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี สามารถระบายน้ำได้ดี ซึ่งแนวทางหลวงตรง และแนวทางหลวงพัทลุง ได้มีการขุดลอกตะกอนดินออกจากอาคารระบายน้ำ รวมทั้งซ่อมแซมอาคารระบายน้ำที่ชำรุดเสียหายแล้วเสร็จ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำ

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลกระทบด้านการระบายน้ำในระยะดำเนินการโครงการ จะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากได้มีการออกแบบอาคารระบายน้ำที่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณน้ำหลากที่เกิดขึ้นภายหลังการขยายช่องทางจราจรได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากลักษณะภูมิประเทศตลอดแนวเส้นทางโครงการที่ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นภูเขา เมื่อมีฝนตกชุกอาจมีปัญหการระบายน้ำจากลาดไหล่เขาได้ เมื่อพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ ในปัจจุบัน พบว่า กิจกรรมการดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ รวมทั้งอาคารระบายน้ำต่างๆ สามารถรองรับปริมาณน้ำหลากในช่วงฝนตกหนักได้อย่างเพียงพอ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า อาคารระบายน้ำตามแนวขวางที่เป็นท่อลอดกลมและท่อลอดเหลี่ยม อยู่ในสภาพที่ดีและมีความสามารถระบายน้ำได้เป็นอย่างดี ไม่พบการท่วมขังของน้ำในพื้นที่โครงการ โดยที่ผ่านมาได้มีการปรับปรุงปัญหาการกัดเซาะบริเวณท้ายน้ำของท่อลอดเหลี่ยมโดยใช้การวางหิน ส่งผลให้ไม่เกิดการกัดเซาะในบริเวณดังกล่าวอีก และจากการซ่อมแซมอาคารระบายน้ำที่ กม.1131+800 (ด้านพัทลุง-ตรัง) ซึ่งเป็นอาคารระบายน้ำประเภทท่อลอดกลมขนาด 2 - Ø 0.80 ม. ที่ชำรุดเสียหาย โดยผลของการดำเนินการซ่อมแซมสามารถแก้ปัญหาการกัดเซาะด้านท้ายของอาคารระบายน้ำได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 5.2.6-2 การซ่อมแซมอาคารระบายน้ำที่ บริเวณ กม.1131+800 (ด้านพัทลุง-ตรัง)

ส่วนอาคารระบายน้ำตามยาวที่เป็นรางคอนกรีต มีการบำรุงรักษาขุดลอกตะกอนออกส่งผลให้อาคารระบายน้ำสามารถใช้งานได้ตามสมรรถนะ โดยทางแนวทางหลวงตรง และแนวทางหลวงพัทลุง ได้ดำเนินการตรวจสอบอาคารระบายน้ำหากพบว่ามีน้ำขังจะดำเนินการซ่อมแซมเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทาง

แม้ว่าการดำเนินการในปัจจุบันยังไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำภายในแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศตลอดแนวเส้นทางโครงการที่ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นภูเขา รวมทั้งมีปริมาณฝนตกชุกเกือบตลอดทั้งปี จึงยังคงมีความจำเป็นต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการระบายน้ำอย่างต่อเนื่องต่อไป

5.2.7 การใช้ที่ดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางตัดผ่านในรัศมี 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยเน้นประเด็นด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้ข้อมูล ภาพถ่ายดาวเทียม และภาพถ่ายจากอากาศยานไร้คนขับ (Drone) ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม

2.2) วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิคทางระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System) ด้วยระบบพิกัดทางภูมิศาสตร์ (Coordinate system) แบบ UTM หมดหลักฐานในแนวระนาบ WGS84 โซน 47 และใช้ข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ.2545 ในการปรับแก้เชิงเรขาคณิต (Geometric correction) ของชั้นข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม และเป็นชั้นข้อมูลฐาน (Base map) ในการสร้างชั้นข้อมูลถนน และชั้นข้อมูลอื่นๆ ให้มีความถูกต้องในเชิงระบบพิกัดทางภูมิศาสตร์

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยการดำเนินการที่ผ่านมา ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2564

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน และสำรวจเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

2.4) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ : แสดงผลการตรวจสอบแต่ละครั้งในรูปตารางการแสดงผลภาพและรูปประกอบ ทั้งนี้เพื่อเปรียบเทียบผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง ในแต่ละบริเวณตลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งสรุปข้อมูล

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3.1.1) สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ผลการจำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2557 ซึ่งถือว่าเป็นปีเริ่มเปิดดำเนินการ พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69.94 ครอบคลุมพื้นที่ตลอดทั้งสองข้างของเส้นทาง โดยเฉพาะบริเวณตอนกลางทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษาที่ปรากฏเป็นพื้นที่ป่าไม้บริเวณกว้างใหญ่ รองลงมา เป็นพื้นที่ปลูกยางพารา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.88 พบกระจายอยู่เป็นหย่อมๆ บริเวณตอนกลางทางด้านทิศเหนือ และพบเป็นพื้นที่ปลูกยางพาราขนาดใหญ่ทางด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา รายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1 สัดส่วนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2557		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ไร่	ร้อยละ
ป่าไม้	4,860.43	69.94
ยางพารา	964.83	13.88
ไม้ละเมาะ	319.27	4.59
สวนผลไม้	302.58	4.35
ถนน	188.13	2.71
ที่โล่ง	186.49	2.68
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	44.51	0.64
ป่าลุ่มน้ำ	21.73	0.31
สถานที่ราชการ	20.41	0.29
ทุ่งหญ้า	16.49	0.24
พื้นที่น้ำ	10.17	0.15
สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	9.67	0.14
ที่ลุ่ม	2.88	0.04
สถานประกอบการ	1.21	0.02
สถานที่ศักดิ์สิทธิ์	0.45	0.01
รวม	6,949.26	100.00

3.1.2) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

(1) เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2557 และ พ.ศ.2559

ผลการศึกษาเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2557 กับ พ.ศ.2559 พบว่าประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมากที่สุด ได้แก่ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยในปี พ.ศ. 2557 มีพื้นที่ประเภนี้ 9.67 ไร่ เป็นรีสอร์ต จำนวน 2 แห่ง จากนั้นในปี พ.ศ.2559 พื้นที่เพิ่มขึ้นอีก 10.67 ไร่ โดยมีจุดพักผ่อนหย่อนใจ ตรังอันดามัน เกทเวย์ ระยะ 1 ที่เพิ่มขึ้นมา ตั้งอยู่บริเวณ กม.1131+600 (เดิม กม.44+040) ส่วนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ลดลงมากที่สุด ได้แก่ พื้นที่ไม้ละเมาะ โดยลดลง 11.52 ไร่

จากการศึกษาสาเหตุการเปลี่ยนแปลง โดยใช้วิธีสัมภาษณ์เจ้าของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบางราย จำนวน 7 แห่ง จากทั้งหมด 10 แห่ง (ตารางที่ 5.2.7-2) พบว่า สาเหตุการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นผลมาจากการดำเนินการของแนวเส้นทางโครงการฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 71.43 โดยแบ่งเป็นสาเหตุ

- (1) เพื่อรองรับผู้ที่มาเที่ยวชม ตรังอันดามัน เกทเวย์ จำนวน 2 แห่ง (สวนตาแสงและที่โล่งข้างสวนตาแสง)
- (2) เพื่ออยู่อาศัยเอง (บ้านกำลังก่อสร้าง) จำนวน 1 แห่ง
- (3) เพื่อลดปัญหาการบุกรุกพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาปู่-เขาย่า (ตรังอันดามัน เกทเวย์) จำนวน 1 แห่ง
- (4) เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนสายเก่าเขาพับผ้าบริเวณศาลาทวดหลักเขต

และอีกร้อยละ 25.87 เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีสาเหตุมาจากการดำเนินการของแนวเส้นทางโครงการฯ เนื่องจากการขยายถนนทำให้เจ้าของพื้นที่คาดการณ์ว่าจะมีผู้ใช้เส้นทางมากขึ้น เจ้าของพื้นที่จึงสนใจที่จะเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสร้างสถานที่บริการผู้ใช้เส้นทาง จำนวน 2 แห่ง (ตฤณ วิลเลทและที่โล่งข้างร้านอาหารเขาพับผ้า)

ตารางที่ 5.2.7-2 สัดส่วนสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2557 และ พ.ศ.2559		
สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	จำนวน*	ร้อยละ**
- ไม่ได้เป็นผลมาจากการขยายถนน		
- รองรับผู้ที่มาเที่ยวชม ตรังอันดามัน เกทเวย์	2	28.57
- สร้างบ้านเพื่ออยู่อาศัยเอง	1	14.29
- ลดปัญหาการบุกรุกพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาปู่-เขาย่า	1	14.29
- ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนสายเก่าเขาพับผ้า	1	14.29
รวม	5	71.43
- เป็นผลมาจากการขยายถนน		
- มีผู้ใช้เส้นทางมากขึ้น	2	28.57
รวม	7	100.00

หมายเหตุ * จำนวนเฉพาะที่มีผู้ให้ข้อมูล

** คำนวณร้อยละเฉพาะที่มีผู้ให้ข้อมูล

(2) เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2559 และ พ.ศ.2560

ผลการศึกษาเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2559 กับ พ.ศ.2560 จากการสำรวจวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ.2560 พบว่า มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ได้แก่ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยในปี พ.ศ.2559 มีพื้นที่ 20.34 ไร่ จากนั้นในปี พ.ศ.2560 พื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 66.34 ไร่ โดยเป็นพื้นที่ก่อสร้าง ตรัง อันดามัน เกทเวย์ ระยะ 2 และพื้นที่เขาพับผ้ารีสอร์ทขยายเพิ่มเติม ส่วนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ลดลงมี 2 ประเภท ได้แก่ พื้นที่ไม้ละเมาะ โดยลดลง 65.40 ไร่ และที่โล่ง 0.94 ไร่

จากการศึกษาสาเหตุการเปลี่ยนแปลง โดยใช้วิธีรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 แห่ง (ตารางที่ 5.2.7-3) พบว่า สาเหตุการเปลี่ยนแปลงทั้ง 2 แห่ง ไม่ได้เป็นผลมาจากการดำเนินการของแนวเส้นทางโครงการฯ

ตารางที่ 5.2.7-3 สัดส่วนสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2559 และ พ.ศ.2560		
สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	จำนวน	ร้อยละ
- ไม่ได้เป็นผลมาจากการขยายถนน - เป็นการอนุรักษ์สวนศรีตรังและเป็นแหล่งเรียนรู้ประวัติศาสตร์และ อย่างพารา	1	50
- มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว เพิ่มจำนวนห้องพักของเขาค่ายพักรีสอร์ท	1	50
รวม	1	100

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2563 และ พ.ศ.2564

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด 2 แห่ง โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ได้แก่ ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง เพิ่มขึ้น 0.74 ไร่ และที่โล่ง เพิ่มขึ้น 1.18 ไร่ ส่วนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ลดลง ได้แก่ สวนผลไม้ ลดลง 1.92 ไร่ ตามลำดับ รายละเอียดพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน แสดงในตารางที่ 5.2.7-4 ถึง ตารางที่ 5.2.7-5 รูปที่ 5.2.7-1 และภาพที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-4 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2564			
การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2563	การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2564 (ไร่)		
	ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	ที่โล่ง	รวม
สวนผลไม้	0.74	1.18	1.92
รวม	0.74	1.18	1.92



ภาพที่ 5.2.7-1 บรรยากาศการลงสำรวจข้อมูลและการสัมภาษณ์เจ้าของพื้นที่ ปี พ.ศ.2564



รูปที่ 5.2.7-1 บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ ปี พ.ศ.2564

จากการศึกษาสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้วิธีสัมภาษณ์เจ้าของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2564 จำนวน 2 แห่ง พบว่า ทั้งหมดไม่ได้เป็นผลมาจากการกิจกรรมการดำเนินการของแนวเส้นทางโครงการฯ โดยเจ้าของพื้นที่มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว โดยก่อสร้างบ้านเพื่ออยู่อาศัยเอง และปรับพื้นที่เป็นที่โล่งเพื่อเตรียมใช้ประโยชน์อย่างอื่นต่อไป รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.2.7-6

ตารางที่ 5.2.7-6 สัดส่วนสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2563 และ พ.ศ.2564		
สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	จำนวน	ร้อยละ
- ไม่ได้เป็นผลมาจากการขยายถนน		
- มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว ก่อสร้างบ้านอยู่อาศัยเอง	1	50
- มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว ปรับพื้นที่เพื่อเตรียมใช้ประโยชน์อย่างอื่นต่อไป	1	50
รวม	1	100

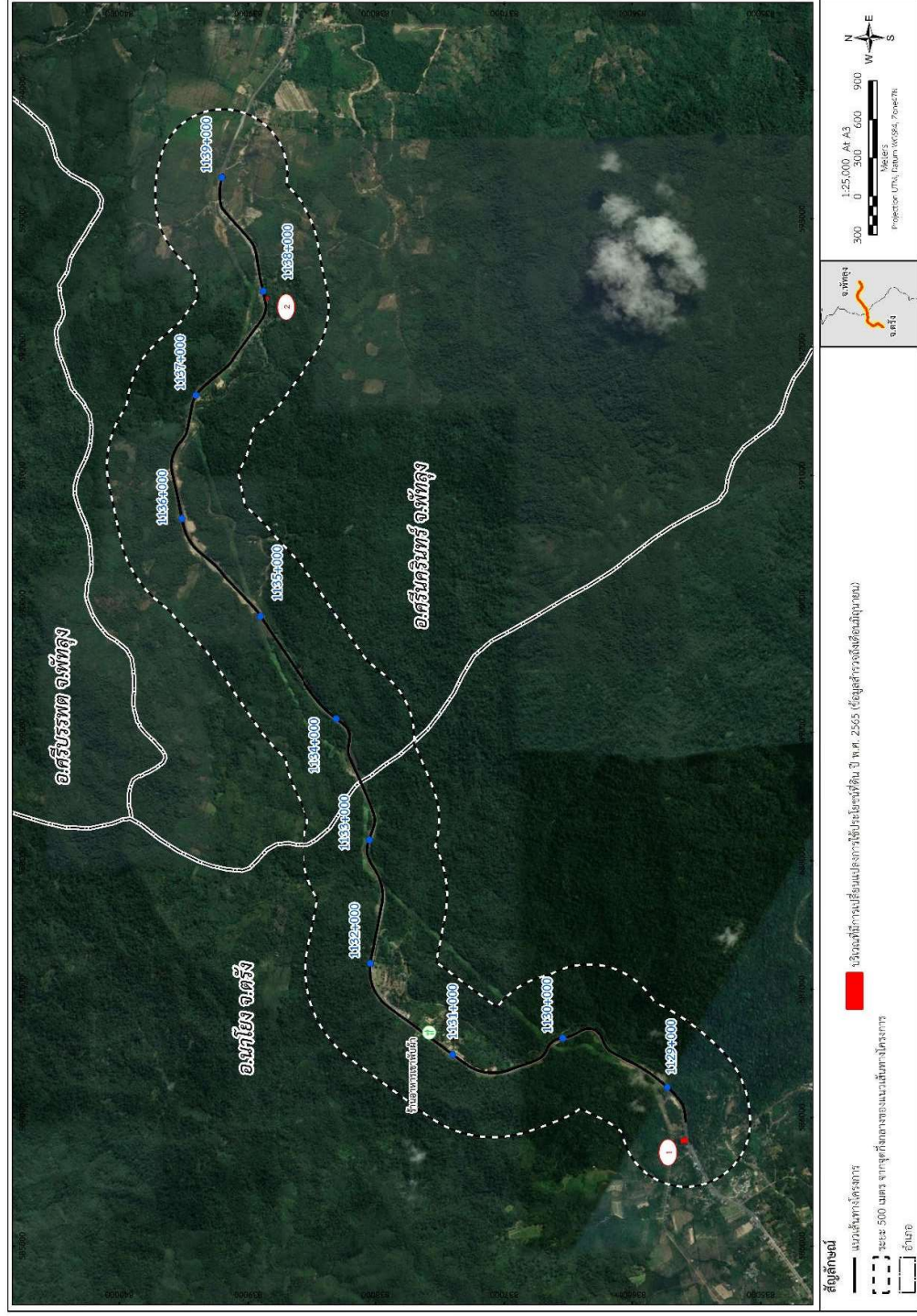
3.2.2) เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2564 และ พ.ศ.2565

ผลการศึกษาเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2565 เทียบกับ พ.ศ.2564 ข้อมูลสำรวจถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด 2 แห่ง โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ได้แก่ ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง เพิ่มขึ้น 0.57 ไร่ จำนวน 2 แห่ง รายละเอียดการพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.2.7-7 ถึง ตารางที่ 5.2.7-9 รูปที่ 5.7-2 และภาพที่ 5.2.7-2



ตารางที่ 5.2.7-7 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2565	
การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2564	การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2565 (ไร่)
	ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง
สวนผลไม้	0.03
ไม้ยืนต้น	0.39
ไม้ละเมาะ	0.15
รวม	0.57

จากการศึกษาสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้วิธีสัมภาษณ์เจ้าของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 1 แห่ง และประเมินโดยที่ปรึกษา จำนวน 1 แห่ง (เนื่องจากไม่พบเจ้าของพื้นที่) พบว่า ทั้งหมดไม่ได้เป็นผลมาจากการกิจกรรมการดำเนินการของแนวเส้นทางโครงการฯ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.2.7-8

ตารางที่ 5.2.7-8 สัดส่วนสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2564 และ พ.ศ.2565		
สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	จำนวน	ร้อยละ
- ไม่ได้เป็นผลมาจากการขยายถนน		
- ก่อสร้างที่ทำการสายตรวจและจุดบริการประชาชนตำบลช่อง เพื่อสนับสนุนกิจกรรมของสถานีตำรวจภูธรนาโยงในการอำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยของพื้นที่	1	50
- ปลูกบ้านเพื่ออยู่อาศัยเอง และเฝ้าสวน	1	50
รวม	2	100



รูปที่ 5.2.7-2 บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2565 (ข้อมูลถึงเดือนพฤศจิกายน)

ตารางที่ 5.2.7-9 รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2565 แต่ละแห่ง จากการสำรวจจนถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565)										
ลำดับ	กม.	ระยะห่าง จากถนน (ม.)	พื้นที่ (ไร่)*	การใช้ประโยชน์ที่ดิน		สาเหตุการเปลี่ยนแปลง การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ชื่อ-นามสกุล	ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้	โทรศัพท์	ภาพประกอบ
				พ.ศ.2564	พ.ศ.2565					
1	1128+500 ด้านตรงไป พัทลุง	0	0.54	ไม่ยื่นต้น	ชุมชนและ สิ่งปลูก สร้าง (อาคาร ก่อสร้าง ใหม่)	ไม่มีผลมาจากโครงการฯ (กำลังก่อสร้างที่ทำการ สายตรวจและจุดบริการ ประชาชนตำบลช่อง อยู่ ในแผนงานของสถานี ตำรวจภูธรนาโยง มี วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวก ความสะดวกและดูแล ความปลอดภัยให้ ประชาชนในบริเวณ ตำบลช่องและบริเวณ ใกล้เคียง)	สถานีตำรวจ นาโยง (สัมภรณ์ ผู้กำกับการสถานี ตำรวจภูธรนาโยง พ.ต.อ.ภูมิสิทธิ์ นา วัง)	ต.นาโยง อ.นาโยง จ.ตรัง	075-299310	
2	1137+200 ด้านพัทลุง ไปตรง	7	0.03	สวนผลไม้	ชุมชนและ สิ่งปลูก สร้าง บ้าน ก่อสร้าง ใหม่)	ไม่มีผลมาจากโครงการฯ (จากการประเมินของที ปรึกษา พบว่าลักษณะ อาคารปลูกเพื่ออยู่อาศัย และใช้เฝ้าสวน)	-	-	-	

หมายเหตุ : * คำนวณพื้นที่ด้วยเทคนิคทางด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ โดยใช้พิกัดทางภูมิศาสตร์ ได้จากการสำรวจภาคสนามด้วย เครื่อง GPS (Garmin รุ่น 60CX) ด้วยวิธี Absolute Positioning Method (แบบ 1 เครื่อง) ที่ระดับความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 10 เมตร แล้วนำมาปรับแก้ตำแหน่งให้มีความผิดพลาดในการคำนวณพื้นที่ไม่เกินร้อยละ 20 ด้วยภาพถ่ายทางอากาศออร์โธรี ปี พ.ศ.2545 มาตราส่วน 1:4,000



ภาพที่ 5.2.7-2 บรรยายภาพการลงสำรวจข้อมูล ปี พ.ศ.2565

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ.2564 พบว่า มีจำนวนพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 แห่ง โดยพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้มีผลจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ เจ้าของพื้นที่มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว

เมื่อเปรียบเทียบกับเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงเปิดดำเนินการช่วงปีแรก (พ.ศ.2559-2560) พบว่ามีพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจำนวน 2 แห่งเท่ากัน โดยสาเหตุที่มีพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินน้อย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ มีการดูแลพื้นที่อย่างเข้มงวด มีพื้นที่ชุมชนอยู่เพียงเล็กน้อย อิทธิพลการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ชุมชนจึงมีอยู่ในระดับน้อย ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยยังคงอยู่ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด19 ทำให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะเกิดขึ้นจากการขยายตัวของชุมชน การขยายตัวของเศรษฐกิจจึงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าสถานการณ์ปกติ

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ.2565 ข้อมูลสำรวจถึงเดือนพฤศจิกายน พบว่ามีจำนวนพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 แห่ง ซึ่งจากการประเมินพื้นที่ทั้งหมดไม่ได้มีผลจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ โดย 1 แห่ง เป็นการดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้ประชาชนในบริเวณตำบลช่องและบริเวณใกล้เคียง ของสถานีตำรวจภูธรนาโยง และอีก 1 แห่ง เป็นบ้านก่อสร้างใหม่อยู่ในสวนผลไม้ ซึ่งน่าจะมาจากการต้องการของเจ้าของพื้นที่เอง เพื่อให้อยู่อาศัยและเฝ้าสวน เนื่องจากโครงการฯ ในช่วงก่อสร้างไม่ได้มีการเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่น่าจะมาจากสาเหตุการก่อสร้างเพื่อทดแทนสิ่งปลูกสร้างเดิม

จากผลการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการน้อยมาก โดยพบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพียง 2 แห่ง ซึ่งอยู่ภายนอกพื้นที่เขตทาง รวมทั้งสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าว ไม่ได้เป็นผลกระทบมาจากการเปิดใช้เส้นทางโครงการ นอกจากนี้ ตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่พาดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาปู่-เขาย่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาบรรทัด ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จึงมีการดูแลการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเข้มงวด ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะต่อไป