

บทที่ 7 สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

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

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ สามารถสรุปได้ดังนี้

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

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

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ :

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	31	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	2	มาตรการ
รวม	33	มาตรการ

2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	3	รายการ
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	0	รายการ
รวม	3	รายการ

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

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
5.ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ความหลากหลายชนิด ความอุดมสมบูรณ์ และสถานภาพสัตว์ป่า - สภาพนิเวศวิทยาของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์การแพร่กระจายของสัตว์ป่า	ผลการสำรวจความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่พบในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน กรกฎาคม และกันยายน พ.ศ.2565) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า ระหว่าง 86-219 ชนิด แม้ว่าการติดตามตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน กรกฎาคม และกันยายน พ.ศ.2565) ไม่พบสัตว์ป่าที่เคยพบในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2555) จำนวน 113 ชนิด ไม่ได้หมายความว่าสัตว์ป่าดังกล่าวได้สูญหายไปจากพื้นที่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากกิจกรรมการใช้เส้นทางพบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าเพิ่ม การศึกษาปัจจุบันพบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าเพิ่ม จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 39 ชนิด	-	-
6.การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย	- รวบรวมปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุจากการจราจร - จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	- ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 เท่ากับ 6,991 คัน/วัน ซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปริมาณจราจรในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการที่ผ่านมา ที่มีปริมาณจราจรระหว่าง 9,058-9,997 คัน/วัน - ระหว่างปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง 21-41 ครั้ง/ปี	- เป็นผลมาจากสภาพการจราจรโดยรวมของประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จึงทำให้ผู้สัญจรระหว่างจังหวัด ตรงกับพัทลุงมีปริมาณลดลง ไม่ได้เป็นผลมาจากสภาพถนนที่ส่งผลต่อการเลือกใช้ของผู้ใช้	- แนวทางหลวงตรงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และขุดไถถมพื้นที่ผิวจราจร ในบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบ เพื่อเพิ่มความถี่ให้กับผิวจราจร ทำให้ในปี พ.ศ.2565 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ลดลงเหลือ 20 ครั้ง

หมายเหตุ : - ไม่มี

D:/data/highway/2564/ตรัง-พัทลุง/Final/rp07.docx

รายงานขั้นสุดท้าย

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
6. การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - มีจุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> * บริเวณ กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 ด้านพัทลุง-ตรัง * บริเวณ กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 ด้านตรัง-พัทลุง * บริเวณ กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 ด้านพัทลุง-ตรัง - สภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ อยู่ในสภาพดี 	<ul style="list-style-type: none"> - ลักษณะของแนวเส้นทางเป็นทางโค้งซึ่งสามารถรองรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. รวมทั้งเป็นทางลงเขา เมื่อผู้ใช้เส้นทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินกำหนด จึงทำให้เกิดการหลุดโค้ง 	<ul style="list-style-type: none"> - แขวงทางหลวงตรงได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และขุดไถทางในพื้นที่ผิวจราจร ที่เป็นทางโค้งแคบ เพื่อเพิ่มความเสถียรให้กับผิวจราจร ทำให้ในปี พ.ศ.2565 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ลดลงเหลือ 20 ครั้ง
7.การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ - ลักษณะการไหลของน้ำและการดันขึ้นของน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างอาคารระบายน้ำส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี ไม่พบการสะสมของเศษวัสดุ และตะกอนดินในรางระบายน้ำ - การไหลของน้ำเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ไม่พบการดันขึ้นของน้ำ - ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือปัญหาน้ำท่วมขังในแนวเส้นทางโครงการ 	-	<ul style="list-style-type: none"> - แขวงทางหลวงตรงและแขวงทางหลวงพัทลุง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดยเนื่องจากมีการเปิดใช้งานเป็นเวลานาน มีผิวจราจรบางช่วงเริ่มมีการชำรุด ซึ่งในปี พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ที่ กม. 1128+600 ถึง กม. 1130+300 (ตรัง-พัทลุง) แล้วเสร็จ
8.การใช้ที่ดิน	การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง	มีจำนวนพื้นที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 แห่ง ภายนอกพื้นที่เขตทาง ซึ่งไม่ได้ผสมจากการดำเนินการของโครงการ	-	-

หมายเหตุ : - ไม่มี

D:/data/highway/2564/ตรัง-พัทลุง/Final/rp07.docx

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

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

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ระหว่าง 21-41 ครั้ง/ปี โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมาจากการที่ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะช่วงทางโค้ง ที่กำหนดให้ใช้ความเร็ว ระหว่าง 50-60 กม./ชม. จึงทำให้หลุดโค้งจนเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในปัจจุบันแนวทางหลวงตรง ได้ดำเนินการเสริมผิวแอสฟัลต์ และชุดใส่หยาบพื้นผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบ เพื่อเพิ่มความฝืดให้กับผิวจราจร ทำให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2565 ลดลงเหลือ 20 ครั้ง รวมทั้งบริเวณที่เคยจัดเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้ลดความรุนแรงลงเหลือเพียงจุดเฝ้าระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแนวทางหลวงตรง (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.2-1) ดังนั้น จึงยังคงจำเป็นต้องมีการติดตามตรวจสอบสถิติการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องปีละ 2 ครั้ง เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขต่อไป

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA




จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการนี้ พบว่า มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ดังนี้

1) ข้อเสนอแนะต่อการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.1) ในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 ควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีโอกาสเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณดังกล่าวที่อยู่ใกล้บริเวณเขตก่อสร้างได้

1.2) สำหรับโครงการทางหลวงที่มีพื้นที่อนุรักษ์ประเภทอุทยานแห่งชาติ เขตห้ามล่าสัตว์ป่า หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าประชิดตลอดแนวเส้นทางโครงการ ควรพิจารณายกเลิกการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในระยะดำเนินการโครงการ เนื่องจากหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลพื้นที่อนุรักษ์ ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชประเภทดังกล่าว มีการดูแลพื้นที่อย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่สอดคล้องกับมาตรการการใช้ที่ดินในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

1.3) เพิ่มการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขต่อไป

ตารางที่ 7.2-1 ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
ตำแหน่ง	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ.2565 (ครั้ง)	สาเหตุ	การดำเนินการปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ
กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	2	บริเวณดังกล่าวเป็นทางโค้ง รongรับ ความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบ กับเป็นทางลงเขาผู้ใช้ทางที่ใช้ ความเร็วเกินกำหนดจึงเกิดการ หลุดโค้งในบริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นบริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการ ใช้ความเร็วเกินกำหนด	ดำเนินการขุดไสเทียบบนผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่ม ความเผื่อให้กับผิวจราจร	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง	 มิถุนายน พ.ศ.2565
กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 (ด้านตรัง-พัทลุง)	1	เป็นทางโค้ง รongรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทาง ลงเขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	เสริมผิวแอสฟัลต์	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง	 พฤศจิกายน พ.ศ.2565
กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ตรัง)	1	เป็นทางโค้ง รongรับความเร็วได้ 50 กม./ชม. ประกอบกับเป็นทาง ลงเขาผู้ใช้ทางที่ใช้ความเร็วเกิน กำหนดจึงเกิดการหลุดโค้งใน บริเวณนี้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณนี้ทั้งหมดมาจากการใช้ ความเร็วเกินกำหนด	ดำเนินการขุดไสเทียบบนผิวจราจร บริเวณที่เป็นทางโค้งแคบเพื่อเพิ่ม ความเผื่อให้กับผิวจราจร	เฝ้าระวังสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีละ 2 ครั้ง	 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

7.3 ข้อเสนอแนะด้านมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะต่อไป

เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ระบุให้มีการติดตามตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ส่วนในช่วงเปิดดำเนินการโครงการ ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 ปีติดต่อกัน หากมีผลการติดตามตรวจสอบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ให้ดำเนินการตรวจสอบทุกๆ 5 ปี ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ.2557 หรือคิดเป็นระยะเวลาที่เปิดดำเนินการมาแล้ว 8 ปี จึงควรดำเนินการติดตามตรวจสอบครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2567 หรือปีที่ 10 อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างช้าๆ การเว้นระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบเพียง 2 ปี อาจยังไม่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน ดังนั้น จึงควรดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า ครั้งต่อไป ในปี พ.ศ.2572 หรือปีที่ 15 ของการดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 7.3-1

ตารางที่ 7.3-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ปีที่ดำเนินการ	จำนวนอย่างน้อยที่สุด			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
		สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. การชะล้างพังทลายของดิน - สภาพการชะล้างพังทลาย - ความเสียหายของโครงสร้างป้องกัน การชะล้างพังทลายของดิน - สภาพพืชคลุมดิน	พ.ศ.2567	-	-	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝนและ ฤดูแล้ง	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
2. คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ - ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH) - ความนำไฟฟ้า - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - BOD - ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) - ปริมาณตะกอนทั้งหมด (TS) - ฟอสเฟต - ไนเตรท - น้ำมันและไขมัน - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด - ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	พ.ศ.2567	3	-	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝนและ ฤดูแล้ง	- คลองใหญ่ กม.1137+640 (เดิม กม.38+000) - คลองใหญ่ กม.1136+640 (เดิม กม.39+000) - คลองกะช่อง กม. 1128+564 (เดิม กม.47+076)
3. ระบบนิเวศ/ทรัพยากรป่าไม้ - การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศป่าไม้ ตามแนวเส้นทางโครงการ	พ.ศ.2572	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง
4. สัตว์ในระบบนิเวศ - ความหลากหลาย ความชุกชุมของ สัตว์ป่า - สภาพนิเวศของพื้นที่ การแพร่กระจายของสัตว์ป่า	พ.ศ.2572	-	-	2 ครั้ง/ปี	เดือน พฤศจิกายน และ เดือนมีนาคม	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง

ตารางที่ 7.3-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป (ต่อ)						
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ปีที่ดำเนินการ	จำนวนอย่างน้อยที่สุด			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
		สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
5. การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุจากการจราจร - จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ความเสียหายของผิวทางจราจร และป้ายเตือนต่างๆ 	พ.ศ.2567	-	-	1 ครั้ง/ปี	-	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะ บริเวณจุดเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้ง 3 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กม.1128+700 ถึง กม.1129+000 (ด้านพัทลุง-ต๋อง) - กม.1129+600 ถึง กม.1129+900 (ด้านต๋อง-พัทลุง) - กม.1133+000 ถึง กม.1133+300 (ด้านพัทลุง-ต๋อง)
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> - สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ - ลักษณะการไหลของน้ำและการตั้งเขื่อนของลำน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วม 	พ.ศ.2567	-	-	2 ครั้ง/ปี	ฤดูฝนและฤดูแล้ง	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

หมายเหตุ : เครื่องหมาย “-” หมายถึง ตามมาตรฐานเทคนิคและวิธีการตรวจวัดที่มีความเหมาะสม