

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล ตั้งอยู่ที่บ้านสุโงมูโซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสตูล เป็นโครงการก่อสร้างสะพานและถนนเชื่อมต่อระหว่างบ้านต้นหยงละไน้ หมู่ที่ 1 และบ้านสุโงมูโซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสตูล (รูปที่ 2.1-1)

2.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

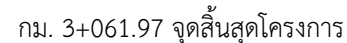
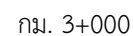
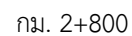
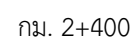
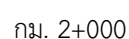
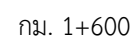
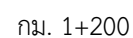
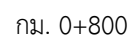
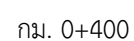
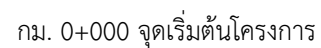
ผลการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล สิงหาคม พ.ศ. 2558 พบว่า รูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย การก่อสร้างถนนระดับพื้น การก่อสร้างทางยกระดับและการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 รูปแบบที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

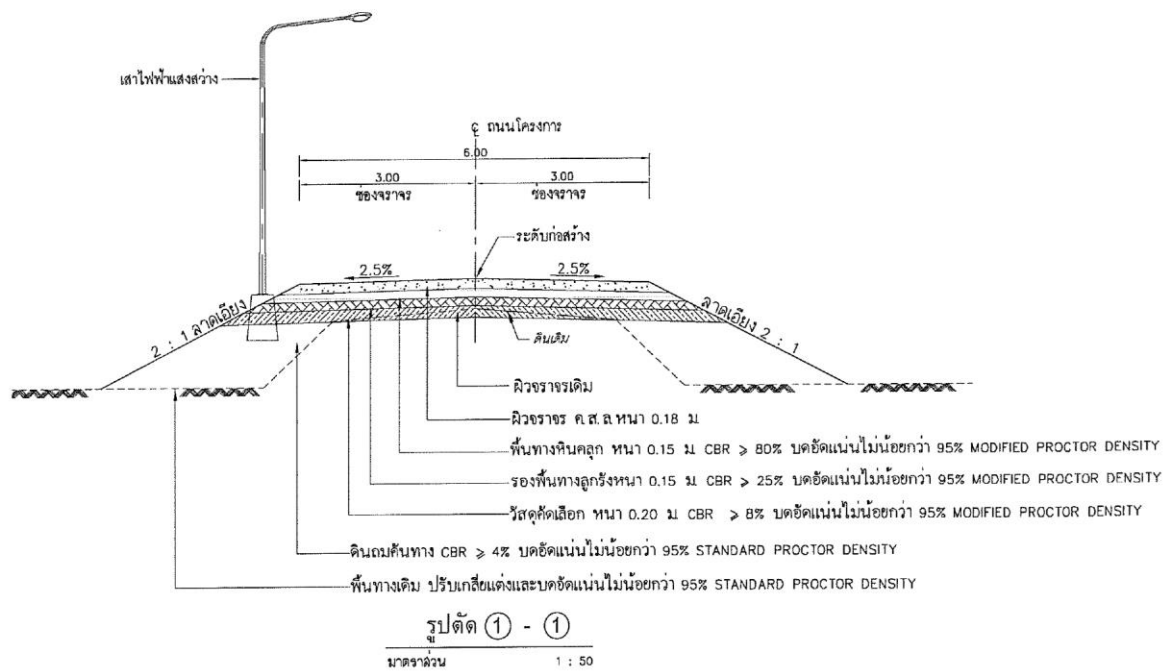
จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสตูล บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน้ – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงมูโซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสตูล บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกีน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร

2.2.1.1 ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600)

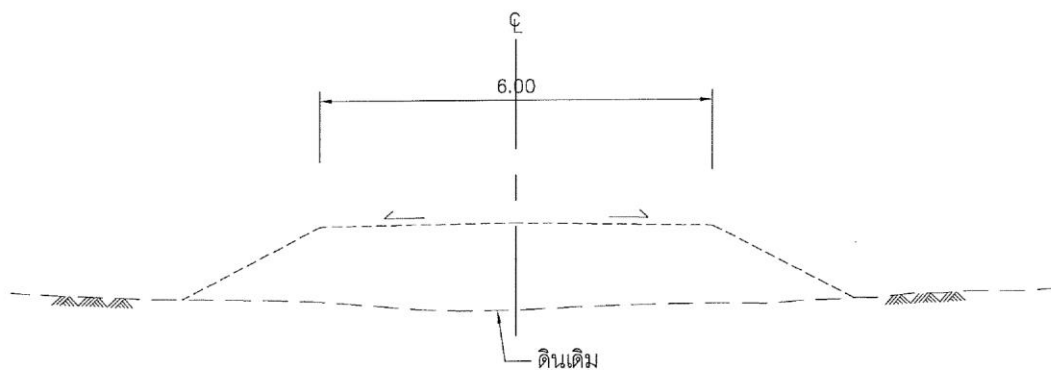
มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000) เชื่อมกับถนนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 บริเวณ กม.18+378.560 รูปแบบการก่อสร้างถนนโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 0.600 กิโลเมตร (รูปที่ 2.2.1-1) แนวสายทางอยู่นอกเขตป่าชายเลน แต่สภาพสองฝั่งข้างทางเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และพบบ้านเรือนของประชาชนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ทั้งนี้เส้นทางโครงการจะเป็นการต่อเชื่อมและปรับปรุงถนนดินเดิมขยหาดแดง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น



รูปที่ 2.1-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองตุ อำเภอละงู จังหวัดสตูล



กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600, กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106



กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการ ฝั่งบ้านสุโขทัย

รูปที่ 2.2.1-1 ถนน คสล. กว้าง 6.00 เมตร จากจุดเริ่มต้นโครงการบ้านต้นหยงละโน้และฝั่งบ้านสุโขทัย
และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 3+106 ฝั่งบ้านสุโขทัย

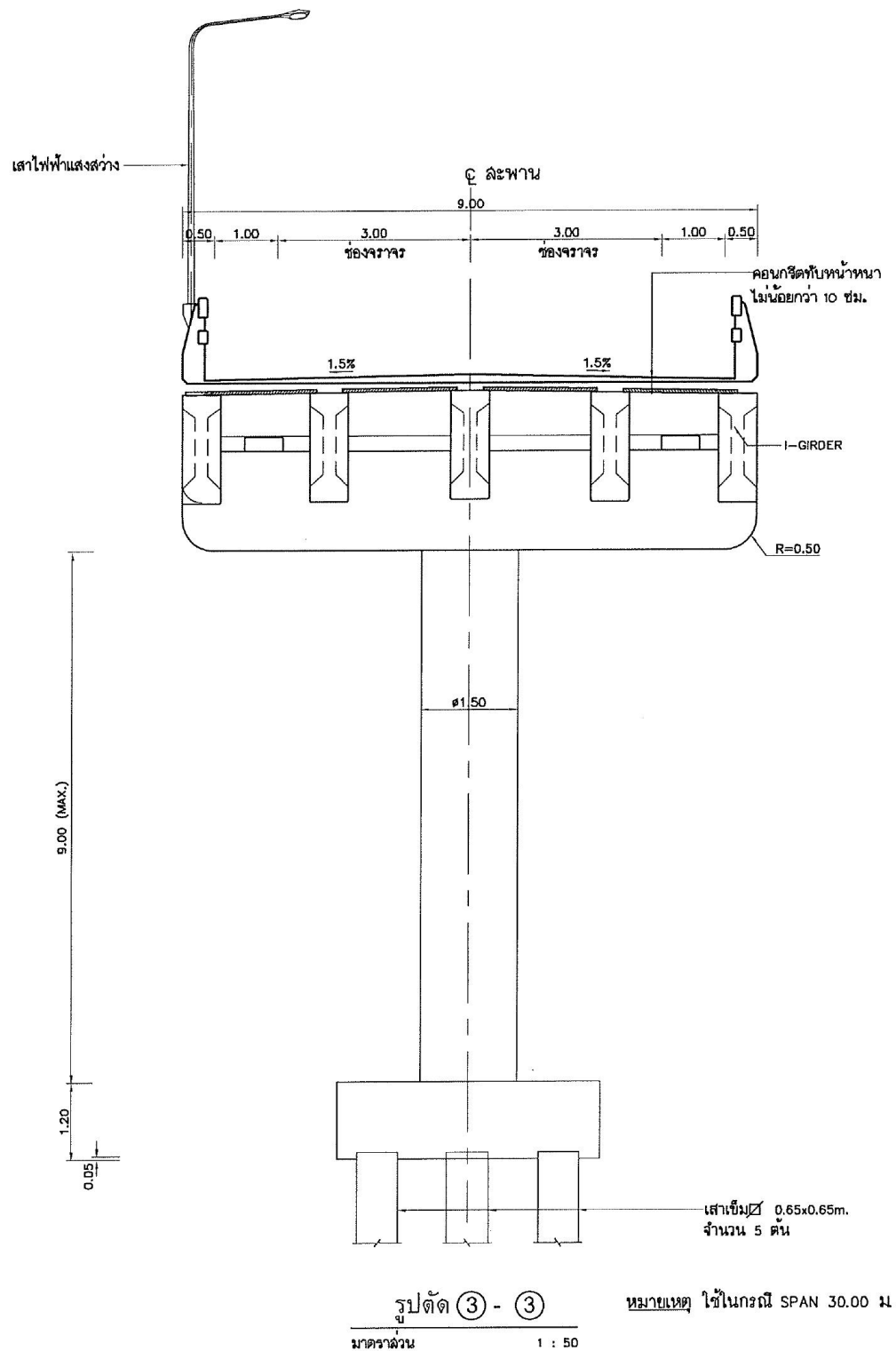
2.2.1.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นหยงละไน้) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโงมูโซ๊ะ) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 และฝั่งบ้านสุโงมูโซ๊ะ กม.ที่ 1+390 ถึงจุดสิ้นสุด กม.ที่ 1+900 ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็มมี 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) ดังรูปที่ 2.2.1-2

สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง มีจุดเริ่มที่ กม.1+050 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ และสิ้นสุดที่ กม.1+390 ฝั่งบ้านสุโงมูโซ๊ะ โดยมีรูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวสะพาน) รวมระยะทางของทางยกระดับและสะพาน 1.300 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.1-3

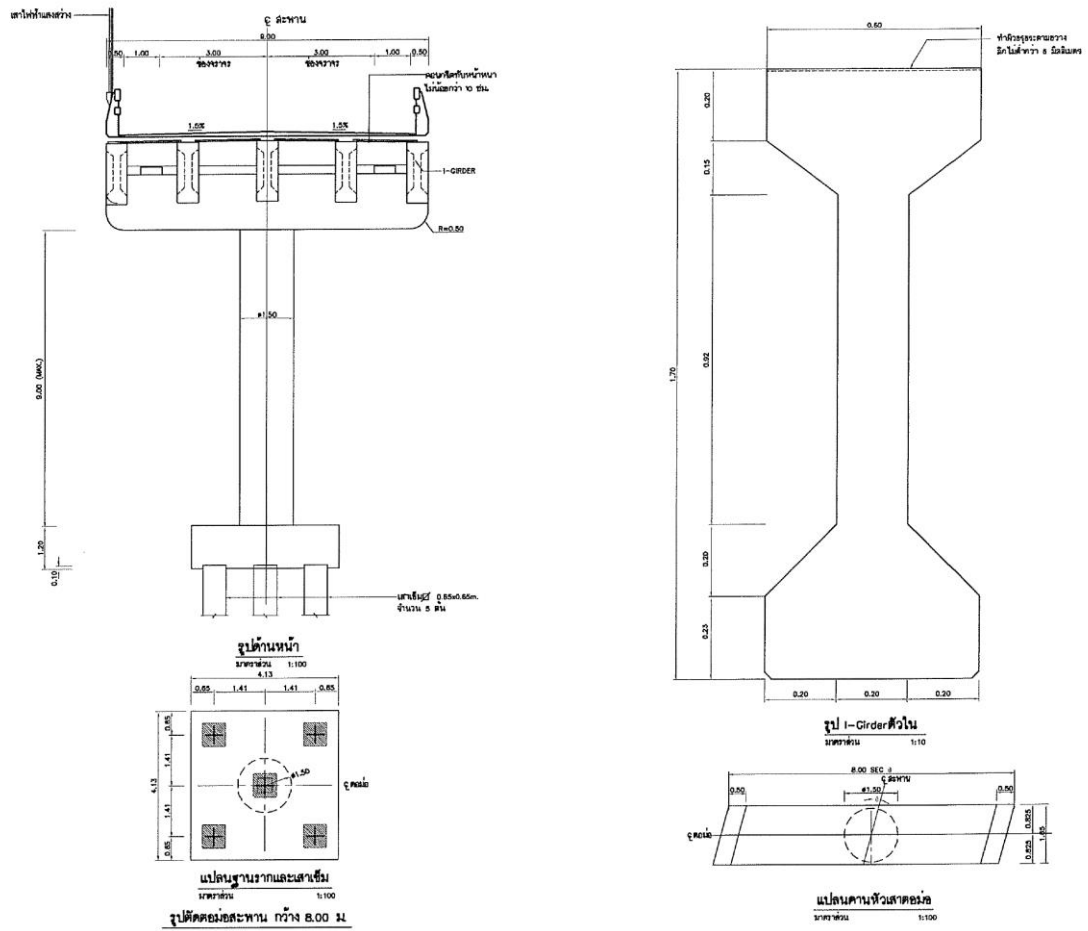
2.2.1.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโซ๊ะ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106)

เป็นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+900) และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตกีน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 1.206 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.1-4 ทั้งนี้สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และในบริเวณที่ดอนของหมู่บ้านเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนในหมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ ที่นา สวนมะพร้าว และสวนยางพารา รวมถึงมีบ้านเรือนของประชาชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางอย่างกระจัดกระจายและอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 20 เมตร



กม.ที่ 1+050 ถึง กม.ที่ 1+390

รูปที่ 2.2.1-3 สะพานข้ามคลองคู กว้าง 9.00 เมตร ช่าง 30.00 เมตร



รูปที่ 2.2.1-4 รูปตัดเสาและตอม่อสะพานข้ามคลองคู กว้าง 9.00 เมตร ช่วง 30.00 เมตร

2.2.2 รูปแบบที่ก่อสร้างจริง

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน้ – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงมูไช้ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,061.970 เมตร รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง (รูปที่ 2.2.2-1 ถึงรูปที่ 2.2.2-6) มีรายละเอียดดังนี้

2.2.2.1 ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)

มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000) บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน้ – บ้านราไว (ถนนลาดยางกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างดี) กับซอยหาดแดง (ถนนดินกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุด) ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างถนนโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 0.599 กิโลเมตร (รูปที่ 2.2.2-7) แนวสายทางอยู่นอกเขตป่าชายเลน แต่สภาพสองฝั่งข้างทางเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และพบบ้านเรือนของประชาชนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ทั้งนี้เส้นทางโครงการจะเป็นการต่อเชื่อมและปรับปรุงถนนดินเดิมซอยหาดแดง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น

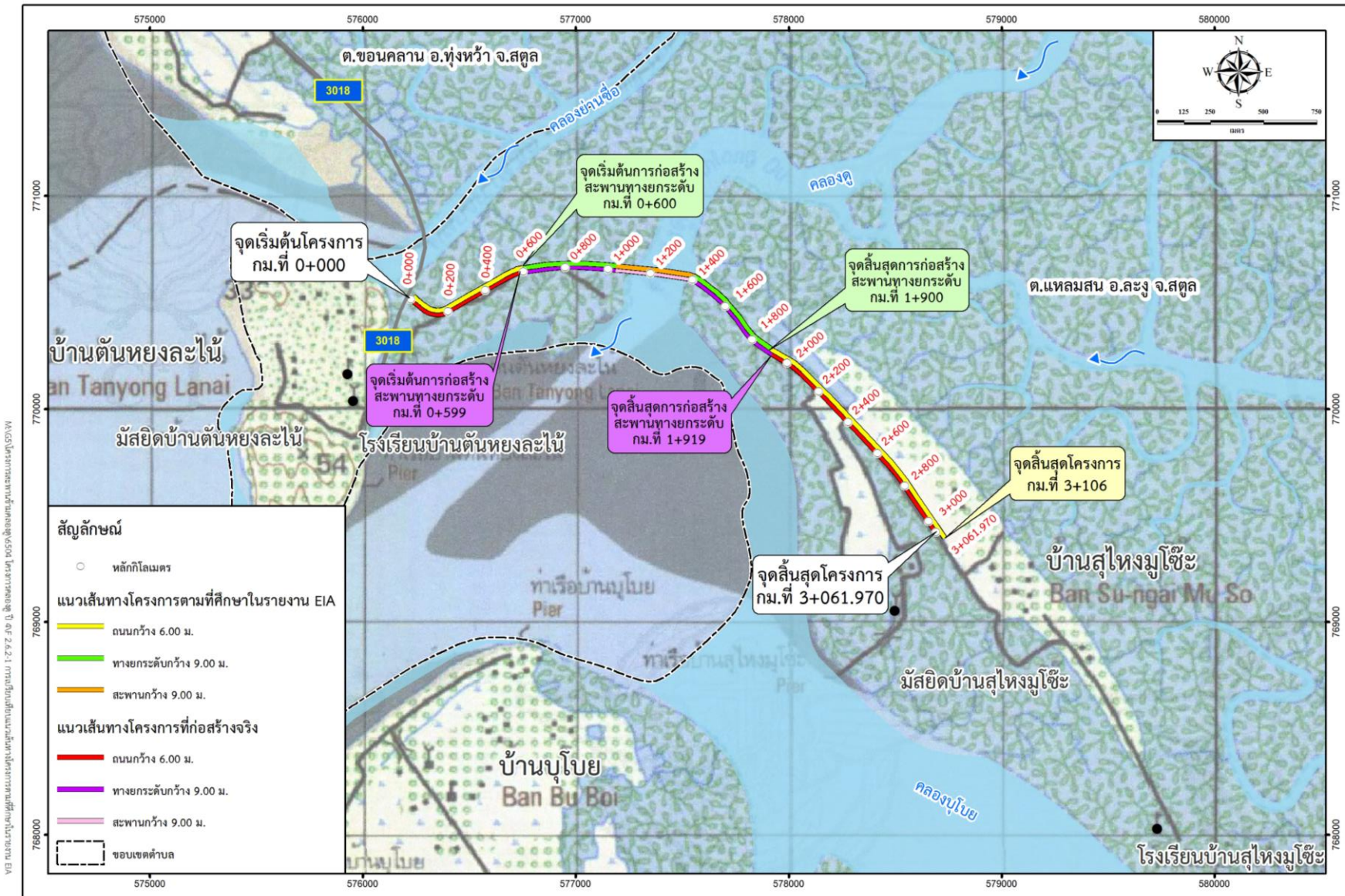
2.2.2.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละไน้) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโงมูไช้) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และฝั่งบ้านสุโงมูไช้ กม.ที่ 1+419 ถึงจุดสิ้นสุด กม.ที่ 1+919 ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็มมี 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) ดังรูปที่ 2.2.2-8 ถึงรูปที่ 2.2.2-9

สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีจุดเริ่มต้นที่ กม.1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ และสิ้นสุดที่ กม.1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูไช้ โดยมีรูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวสะพาน) รวมระยะทางของทางยกระดับและสะพาน 1.320 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.2-10

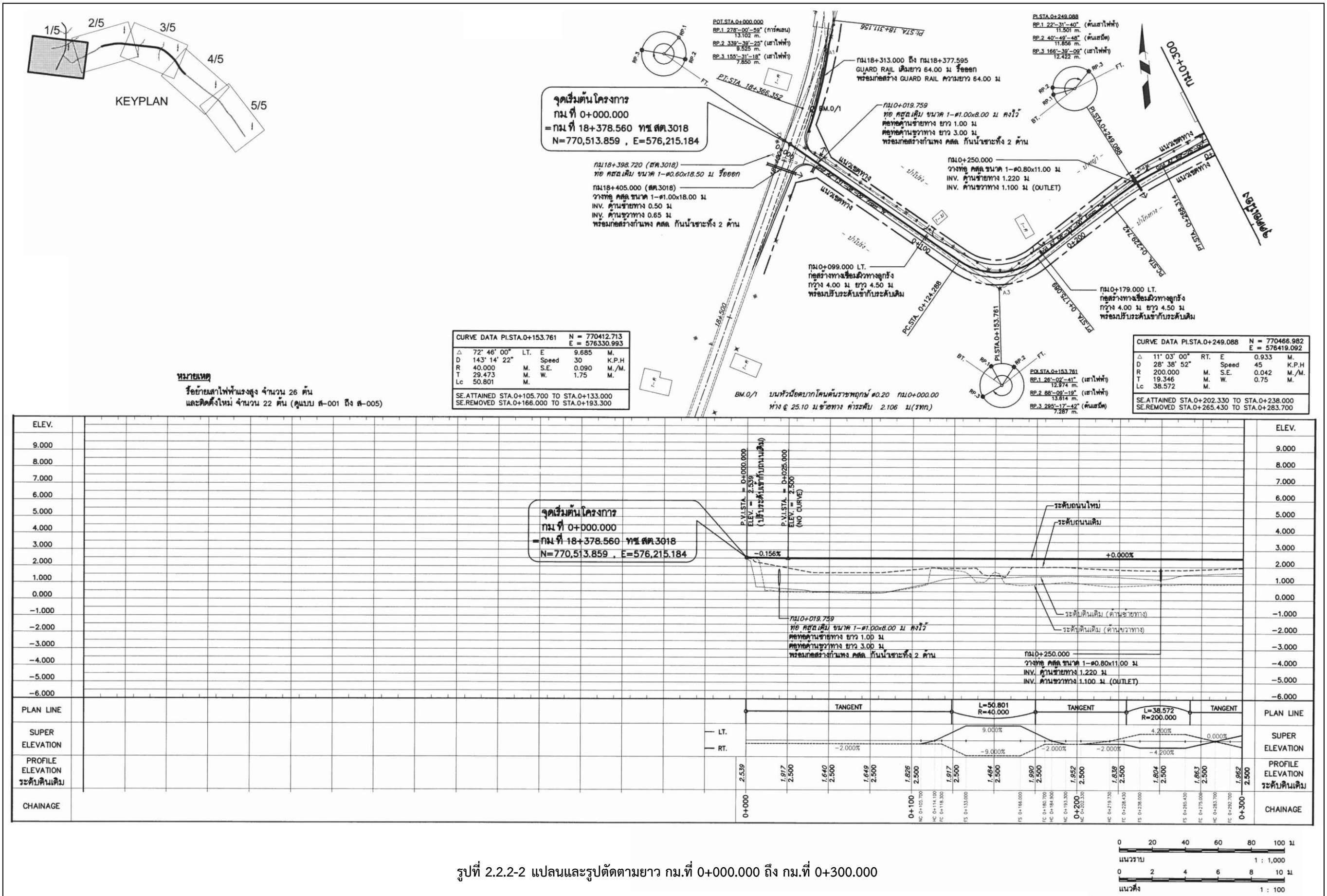
2.2.2.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูไช้ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+061.970)

เป็นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+919) และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 1,142.97 เมตร ดังรูปที่ 2.2.2-1 ทั้งนี้สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และในบริเวณที่ดอนของหมู่บ้านเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนในหมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ ที่นา สวนมะพร้าว และสวนยางพารา รวมถึงมีบ้านเรือนของประชาชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางอย่างกระจัดกระจายและอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 20 เมตร

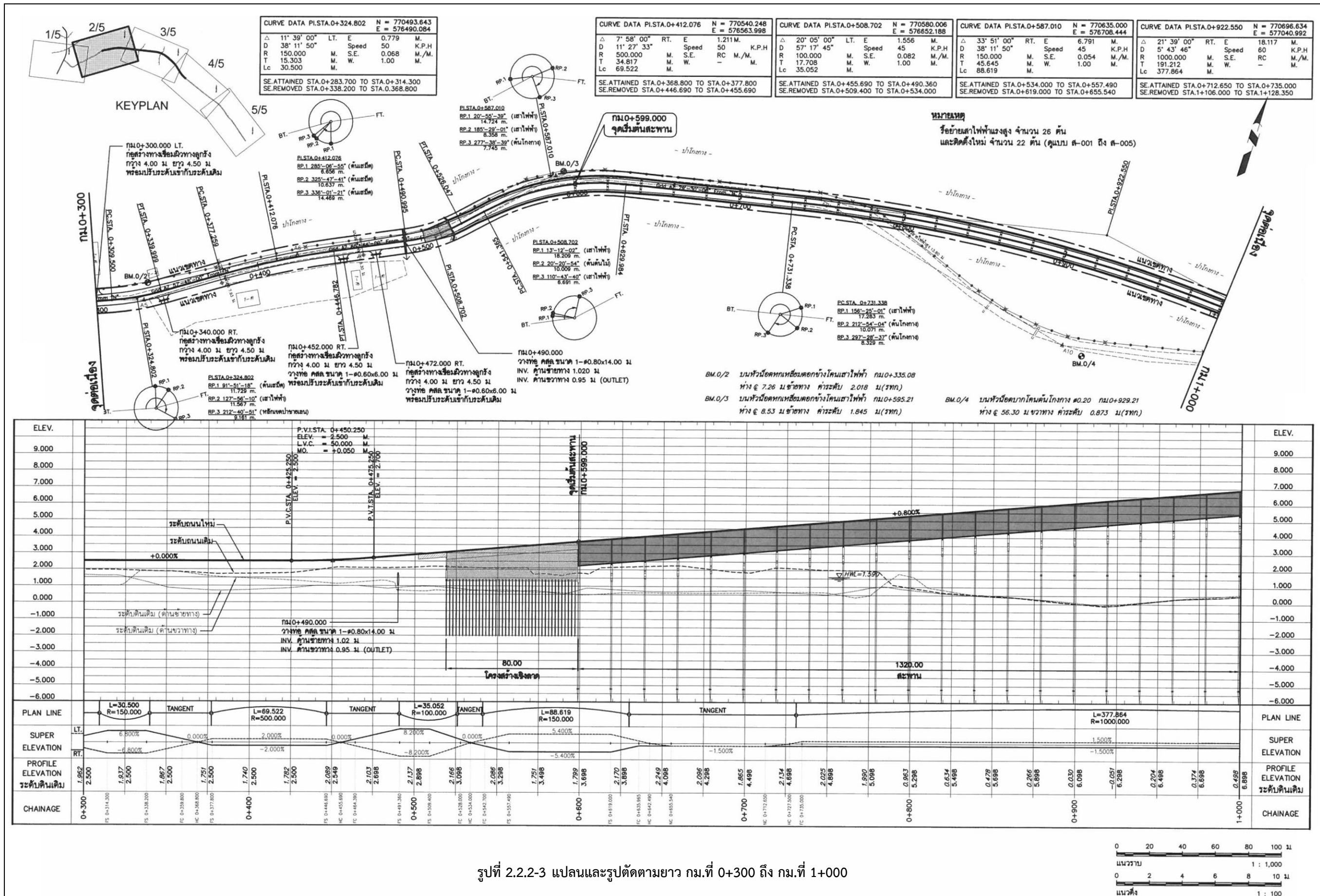


รูปที่ 2.2.2-1 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการตามที่ศึกษาในรายงาน EIA กับแนวเส้นทางโครงการที่ก่อสร้างจริง

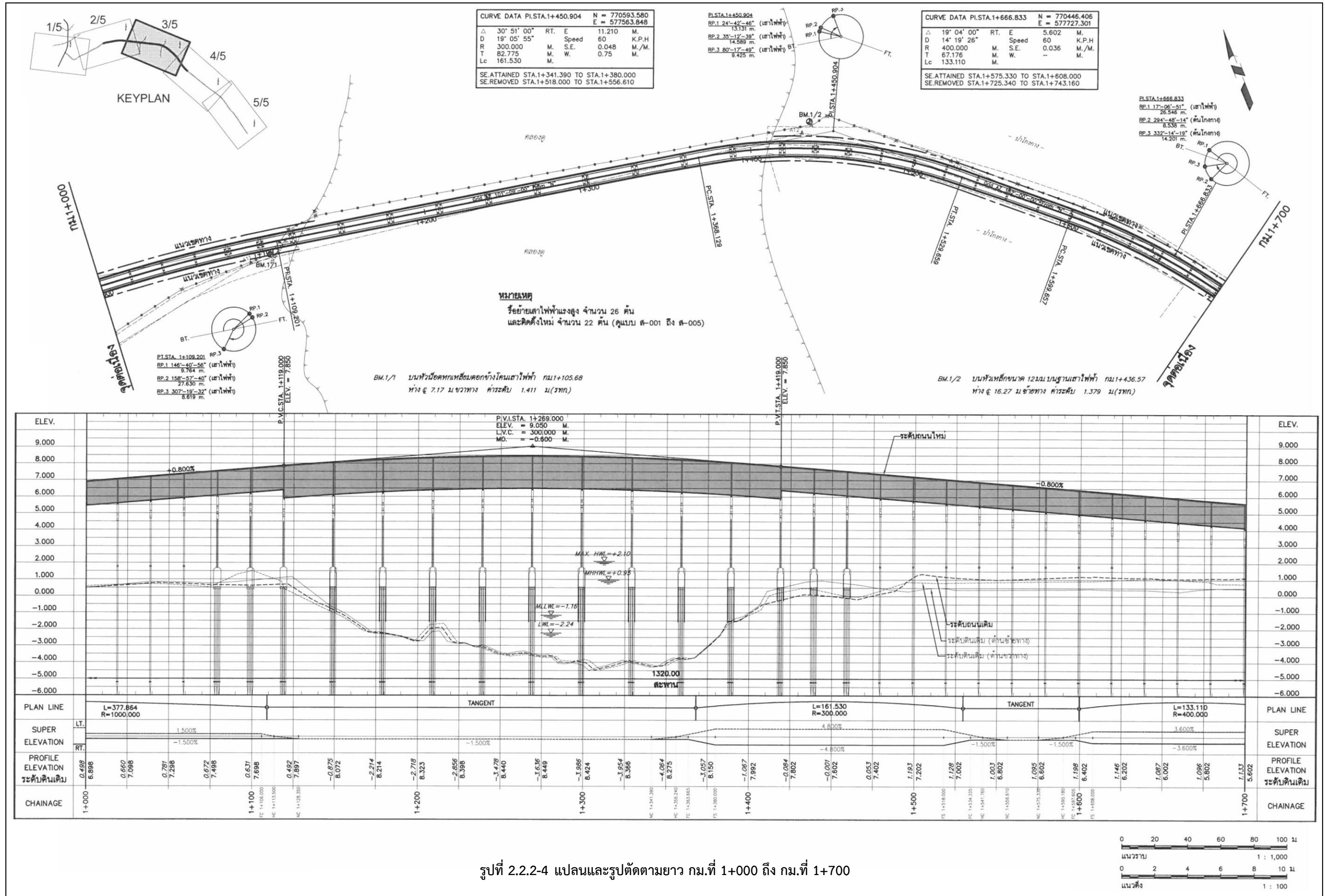


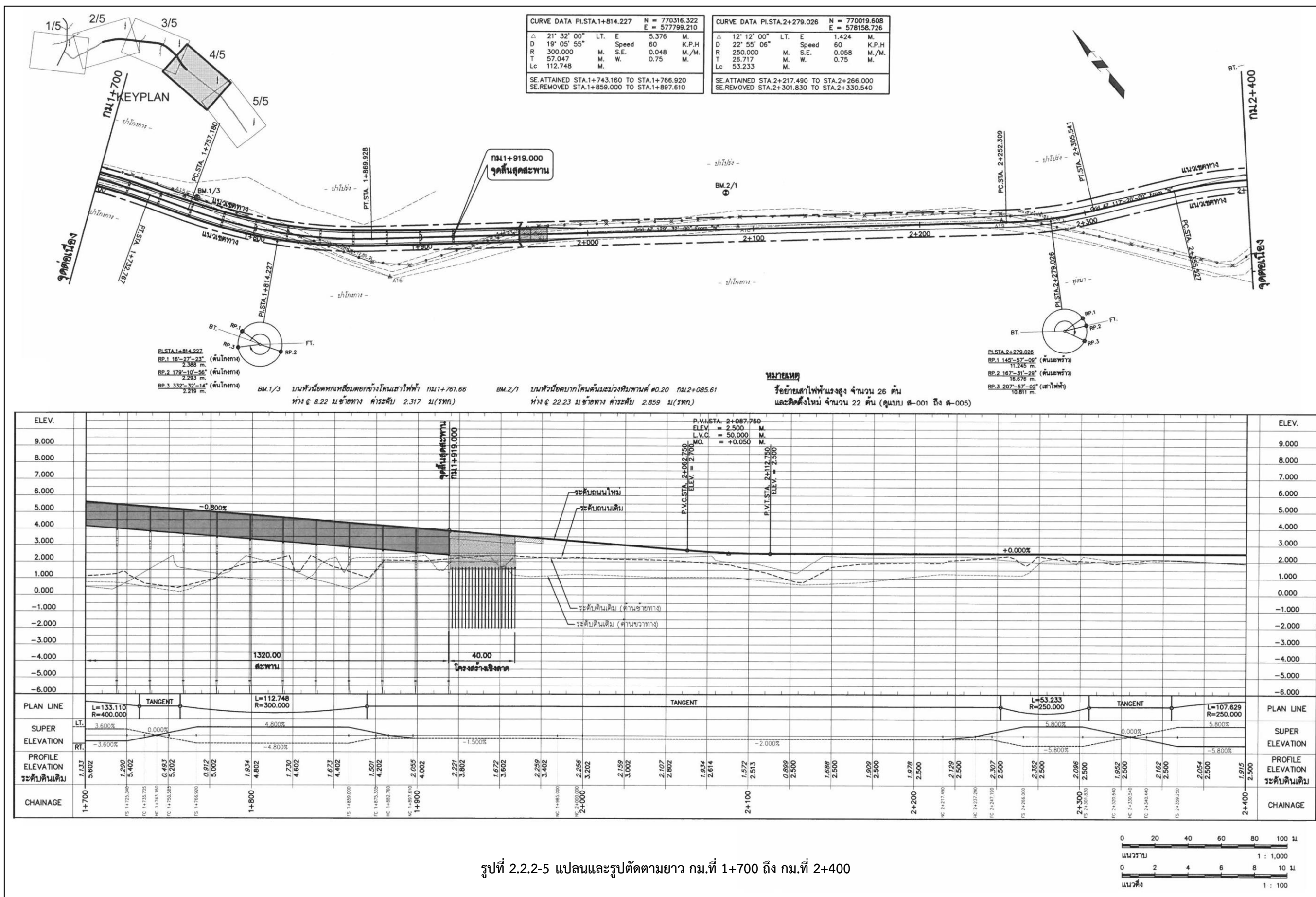


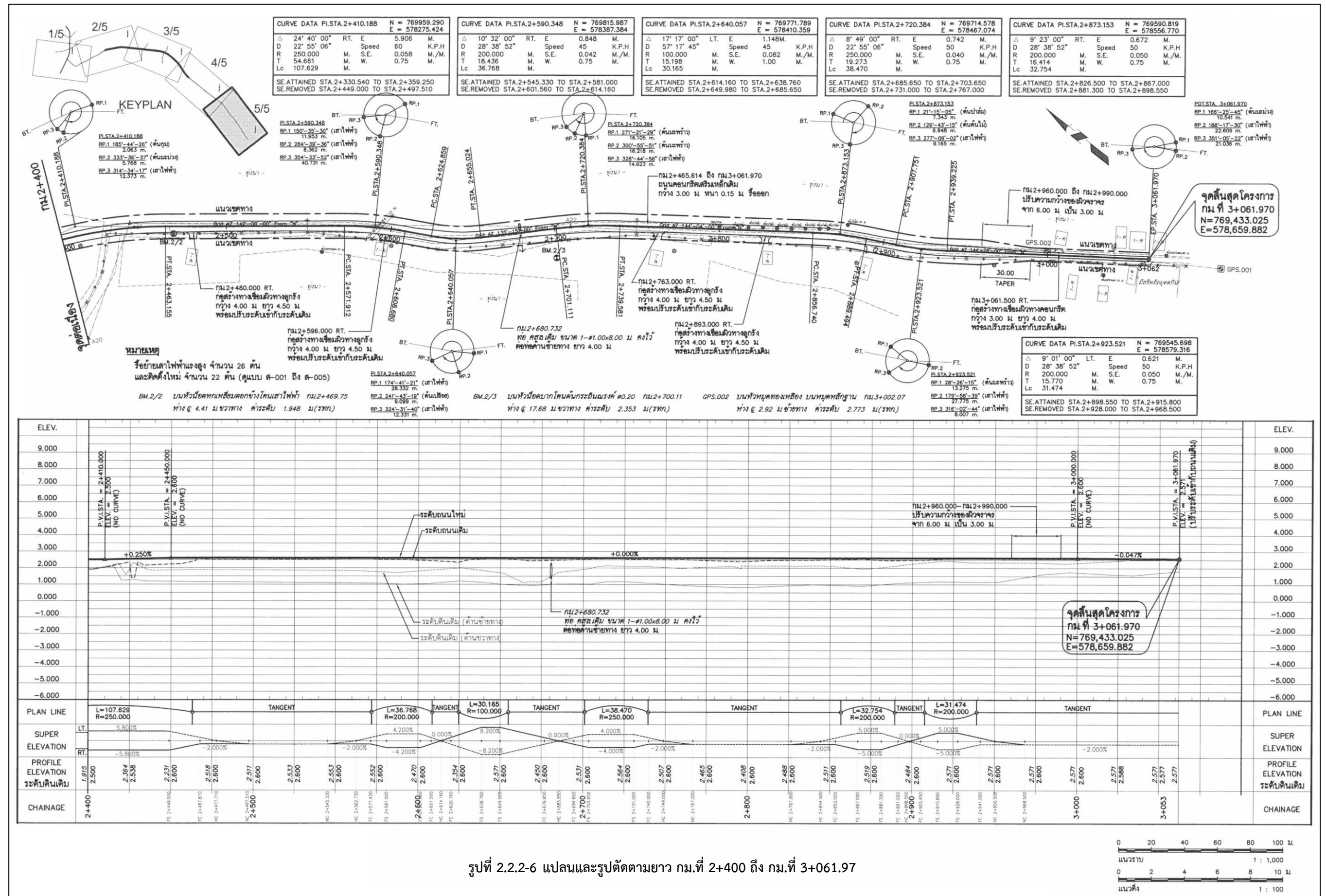
รูปที่ 2.2.2-2 แพลนและรูปตัดตามยาว กม.ที่ 0+000.000 ถึง กม.ที่ 0+300.000

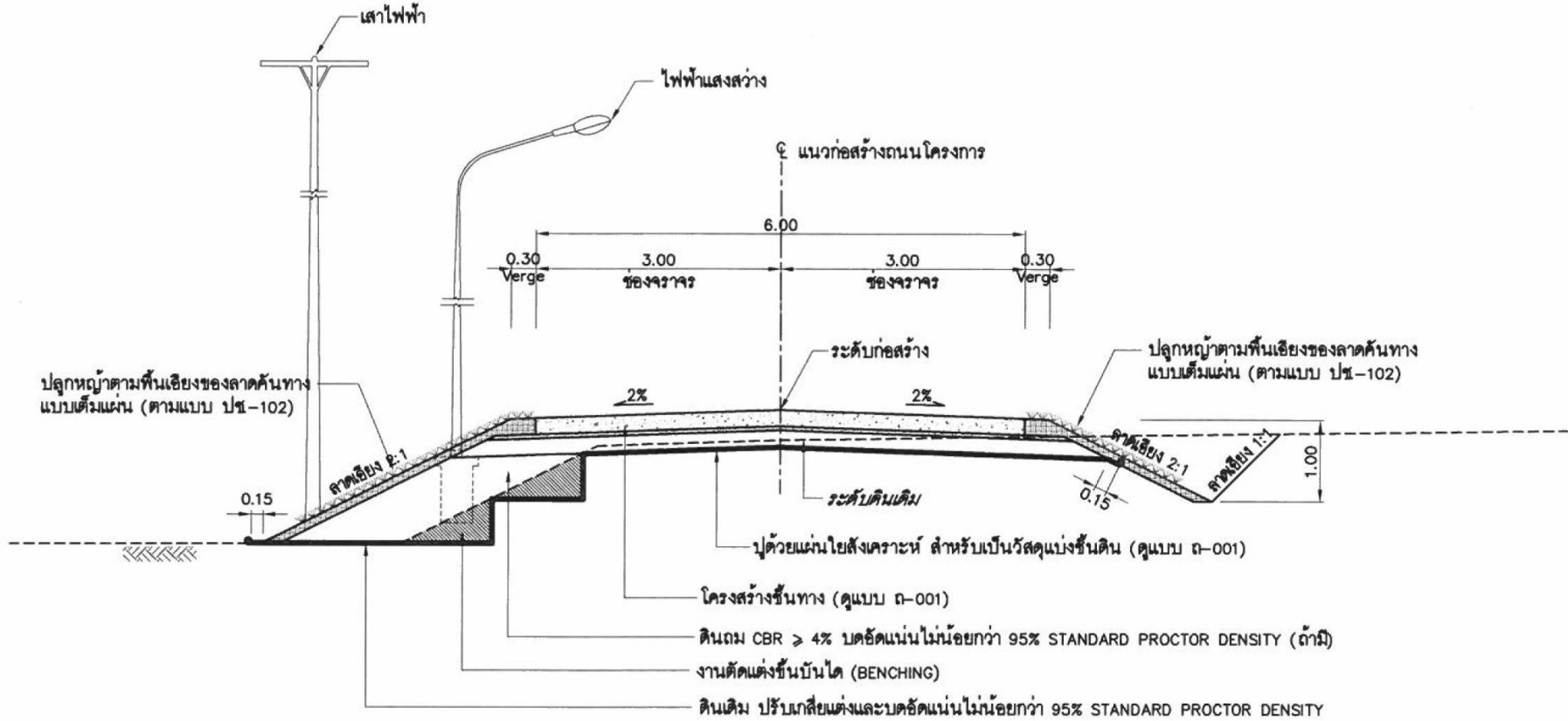


รูปที่ 2.2.2-3 แพลนและรูปตัดตามยาว กม.ที่ 0+300 ถึง กม.ที่ 1+000









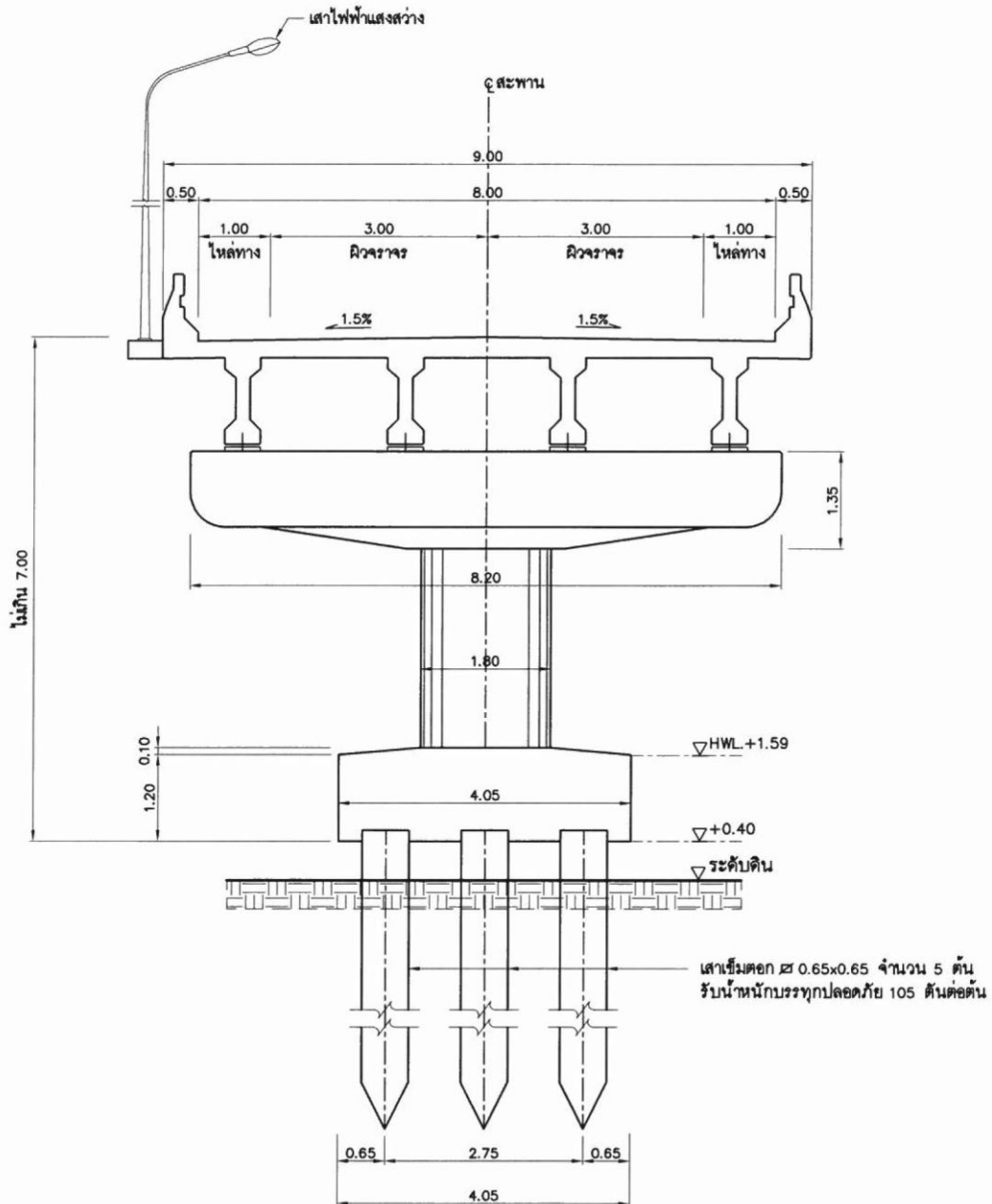
รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ

มาตรฐาน

A1=1 : 50
A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-7 รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ





รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองดู

ช่วง กม1+079.000- กม1+099.000 และช่วง กม1+439.000- กม1+459.000

มาตราส่วน

A1=1 : 50
A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-9 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองดูช่วง กม.ที่ 1+079 ถึง กม.ที่ 1+099 และช่วง กม.ที่ 1+439 ถึง กม.ที่ 1+459

2.2.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ตารางที่ 2.2.3-1) พบว่า โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการ ซึ่งแต่เดิมแนวถนนโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 3+061.970 รวมระยะทางก่อสร้าง 3,061.97 เมตร ทั้งนี้ตามผลการสำรวจแนวพื้นที่ที่จะใช้ก่อสร้างจริงทำให้ถนนโครงการมีความยาวลดลงจาก 3,106.00 เมตร เป็น 3,061.97 เมตร (ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร) แต่แนวถนนโครงการยังอยู่ในขอบเขตพื้นที่เดิม เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนแต่อย่างใด ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริงมีรายละเอียดดังนี้

2.2.3.1 ถนนฝังบ้านตันหยงละไน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)

ถนนระดับดินฝังบ้านตันหยงละไนมีความยาวลดลงจากเดิม 600 เมตร เป็น 599 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

2.2.3.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานข้ามคลองได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรในการก่อสร้างจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+919 เพื่อให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **ทางยกระดับ** จุดเริ่มต้นทางยกระดับฝังบ้านตันหยงละไนได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรในการก่อสร้างจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และจุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝังบ้านตันหยงละไนจาก กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 เพื่อให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **สะพานข้ามคลอง** จุดเริ่มต้นสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+099 ฝังบ้านตันหยงละไน และจุดสิ้นสุดสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝังบ้านตันหยงละไน สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

2.2.3.3 ถนนฝังบ้านสุมะฮะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+061.970)

จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับจากเดิม กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+919 และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการจาก กม.ที่ 3+106 เป็น กม.ที่ 3+061.970 ความยาวของถนนฝังบ้านสุมะฮะ ลดลงจาก 1,206.00 เมตร เป็น 1,142.97 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองคู <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นยางละโน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000) - จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูไซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+106) - ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร 	1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองคู <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นยางละโน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000) - จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูไซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+061.970) - ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,061.970 เมตร 	<p>โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริงตามผลการสำรวจโครงการพบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดสิ้นสุดโครงการเดิมอยู่ กม.ที่ 3+106 เปลี่ยนเป็น กม.ที่ 3+061.970 - ความยาวลดลงจาก 3,106 เมตร เป็น 3,061.970 เมตร (ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร) 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใดเพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม
2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600) <ul style="list-style-type: none"> - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - รวมระยะทาง 0.600 กิโลเมตร 	2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599) <ul style="list-style-type: none"> - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - รวมระยะทาง 0.599 กิโลเมตร 	<p>โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริงของช่วงถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน้มีความยาวลดลงจากเดิม 0.600 กิโลเมตร เป็น 0.599 กิโลเมตร (ความยาวของถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน้ลดลง 1 เมตร)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใด เพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม

ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นหยงละน้ำ) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโหงมุโห๊ะ))</p> <p>ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.300 กิโลเมตร</p> <p>ทางยกระดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นของทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละน้ำ กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 - จุดสิ้นสุดของทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโหงมุโห๊ะ กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 - รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม มี 2 ช่องจราจร - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) 	<p>3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละน้ำ) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโหงมุโห๊ะ))</p> <p>ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.320 กิโลเมตร</p> <p>ทางยกระดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นของทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละน้ำ กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 - จุดสิ้นสุดของทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโหงมุโห๊ะ กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 - รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม มี 2 ช่องจราจร - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) 	<p>โครงการได้สำรวจแนวกอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางยกระดับและสะพานข้ามคลองจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+919 - ความยาวสะพานรวมเพิ่มขึ้นจาก 1.300 กิโลเมตร เป็น 1.320 กิโลเมตร (ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวมเพิ่มขึ้น 20 เมตร) <p>โครงการได้สำรวจแนวกอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นของทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละน้ำจากเดิม กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+119 - จุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝั่งบ้านสุโหงมุโห๊ะจากเดิม กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใดเพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใดเพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม

ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
สะพานข้ามคลอง <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+050 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ - จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+390 ฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ - รูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - รวดสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมรวดสะพาน) 	สะพานข้ามคลอง <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ - จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ - รูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - รวดสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมรวดสะพาน) 	<p>โครงการได้สำรวจแนวกอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นสะพานจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+119 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ - จุดสิ้นสุดสะพานจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใด เพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม
4. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106) <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+900) - จุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร - กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - ระยะทาง 1,206.00 เมตร 	4. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+016.970) <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+919) - จุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร - กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - ระยะทาง 1,142.97 เมตร 	<p>โครงการได้สำรวจแนวกอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับจากเดิม กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+919 - จุดสิ้นสุดถนนของโครงการจาก กม.ที่ 3+106 เป็น กม.ที่ 3+061.97 - ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ ลดลงจาก 1,206.00 เมตร เป็น 1,142.97 เมตร (ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโง๊ะ ลดลง 63.03 เมตร) 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือประชาชนที่ใช้เส้นทางแต่อย่างใด เพราะพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตแนวพื้นที่เดิม - เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริง - กิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม

2.3 แผนการก่อสร้าง

บริษัท วณิชชัยก่อสร้าง (1979) จำกัด เป็นบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ เริ่มสัญญาวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 1,216 วัน รายละเอียดแผนงานก่อสร้างโครงการมีดังนี้ (ตารางที่ 2.3-1)

1) งานก่อสร้างสะพาน

(1) งานเสาเข็มฐานราก ประกอบด้วย งานเสาเข็มตอก งานเสาเข็มเจาะ งานนั่งร้านเหล็กรูปพรรณ งานหล่อเสาเข็มเจาะ และงานทดสอบความสมบูรณ์ของเสาเข็มเจาะ เริ่มงานก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2565

(2) งานโครงการฐานราก ประกอบด้วย งานคอนกรีต งานเหล็กเสริม งานขุดดิน และงานแผงปิดฐานตอม่อ เริ่มงานก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565

(3) งานโครงการตอม่อ ประกอบด้วย งานคอนกรีตและงานเสริมเหล็ก เริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565

(4) งานโครงการ Abutment A0 และ A1 ประกอบด้วย งานคอนกรีต งานเหล็กเส้น และงานขุดดิน และกลบกลับ เริ่มงานก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565

(5) งานพื้นสะพานช่วง 20.00 เมตร ประกอบด้วย งานหล่อคานอัดแรง ชนิด I-Girder งานติดตั้งคานอัดแรง ชนิด I-Girder งานหล่อคานขวางยึดคานอัดแรง เริ่มงานก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565

(6) งานพื้นสะพานช่วง 30.00 เมตร ประกอบด้วย งานหล่อคานอัดแรง ชนิด I-Girder งานติดตั้งคานอัดแรง ชนิด I-Girder งานหล่อคานขวางยึดคานอัดแรง งานพื้นคอนกรีตทับหน้า และงานส่วนประกอบอื่น ๆ ของพื้นสะพาน เริ่มงานก่อสร้างในเดือนมกราคม พ.ศ. 2564 จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565

(7) งานโครงสร้างราวสะพาน ประกอบด้วย งานหล่อขึ้นราวสะพานส่วนหล่อสำเร็จรูป งานสะพานแบบหล่อในที่ งานป้ายชื่อสะพาน งานแท่นติดตั้งเสาไฟฟ้า (บนสะพาน) งานผนังบนราวสะพานกันทิ้งของ เริ่มงานก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2564 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566

(8) งานระบบระบายน้ำบนสะพาน เริ่มงานก่อสร้างในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566

(9) งานอื่น ๆ ของสะพาน เริ่มงานก่อสร้างในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566

(10) งานโครงสร้าง Approach Structure เริ่มงานก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2566

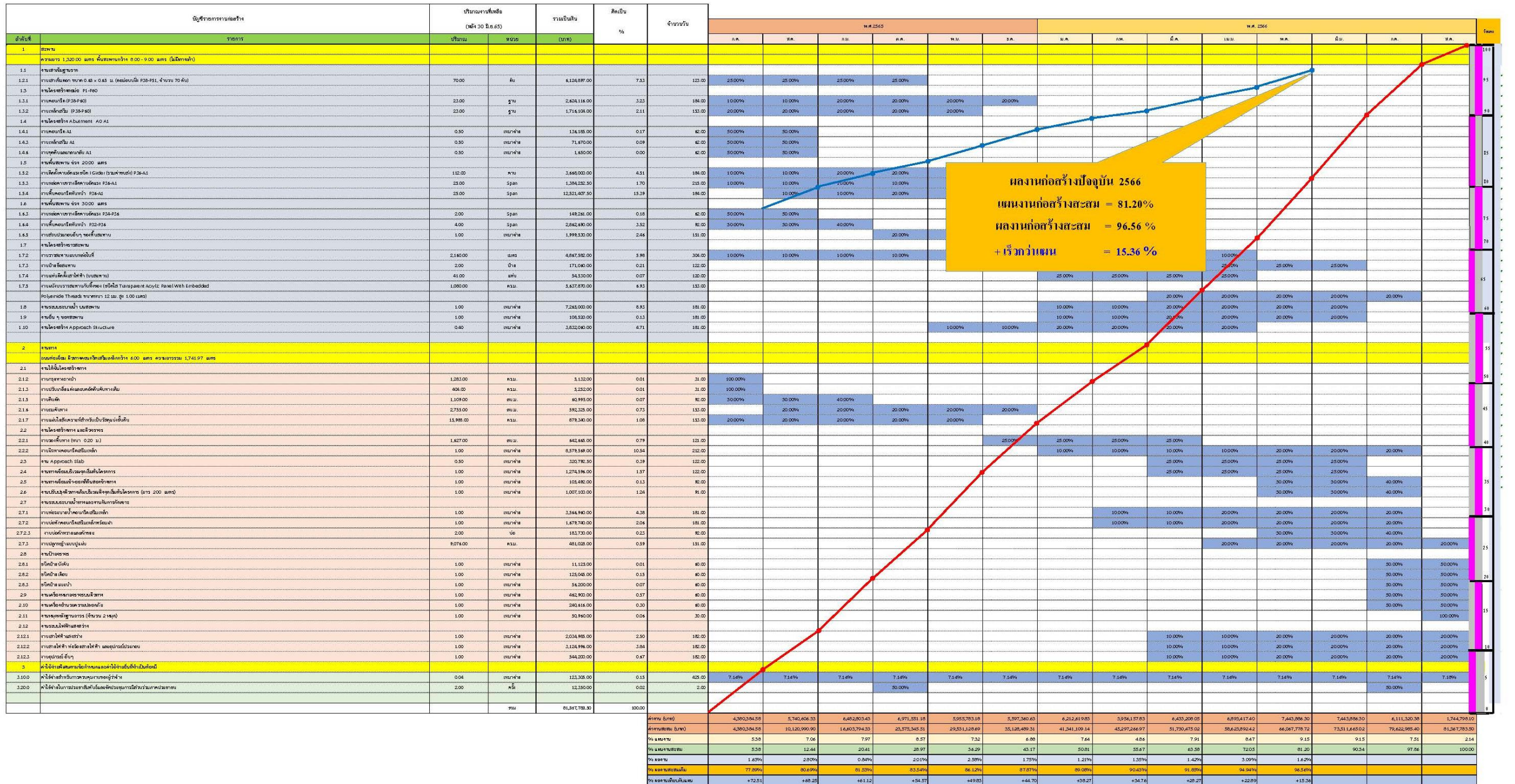


ตารางที่ 2.3-1 ความก้าวหน้าในงานก่อสร้างโครงการ

แผนการดำเนินการก่อสร้าง (ปรับปรุง) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองตุ อำเภอละงู จังหวัดสตูล

ผู้วิจัย : กรมทางหลวงชนบท
สัญญาจ้างเลขที่ 116/2562 ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2562
ผู้รับจ้าง : บริษัท ตรีเพชรอีซูมคอส (1979) จำกัด
ค่าก่อสร้างเป็นเงิน 291,013,110.00 บาท
แผนงานเดิมจากเดิมสัญญาจ้างก่อสร้างทางหลวงชนบทให้ร่วมช่วยเหลือผู้ประกอบธุรกิจในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด 19) ได้รับจ้างซ่อมฝาท่อลอดทางคู่ปรับเป็นระยะ 0

ระยะเวลาทำการ	1,216 วัน
วันเข้ามาพบแพทย์	1 พฤษภาคม 2563
วันสิ้นสุดสัญญา	11 มีนาคม 2566
เปิดสัญญาจ้างก่อสร้างทางราชการให้ชาวบมเพื่อใช้ประกอบการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (ครั้งที่ 3)	29 สิงหาคม 2566
ค่าปรับบม	291,013.11 บาท



2) งานทาง

- (1) งานใต้ชั้นโครงสร้างทาง ประกอบด้วย งานรื้อย้าย งานกรูยทางถางป่า งานปรับเกลี่ยแต่ง และ บดอัดดินคันทางเดิม งานขุดวัสดุไม่เหมาะสม งานดินตัด งานถมคันทาง และงานแผ่นใยสังเคราะห์สำหรับเป็นวัสดุ แบ่งชั้นดิน โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565
- (2) งานโครงสร้างทางและงานผิวจราจร ประกอบด้วย งานรองพื้นทาง งานผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566
- (3) งาน Approach Slab โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566
- (4) งานทางเชื่อมบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566
- (5) งานทางเชื่อมเข้า-ออกที่ดินสองข้างทาง โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566
- (6) งานปรับปรุงผิวทางเดินบริเวณฝั่งจุดเริ่มต้นโครงการ (ยาว 200 เมตร) โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2564 จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566
- (7) งานระบบระบายน้ำทางและงานกันการกัดเซาะ ประกอบด้วย งานท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก งานบ่อพักคอนกรีตเสริมเหล็กพร้อมฝา โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 ส่วนงานบ่อดักทรายและตกขยะ และงานปลูกหญ้าแบบปูแผ่น ก่อสร้างในเดือนมกราคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566
- (8) งานป้ายจราจร ประกอบด้วย งานเตรียมป้ายเตือนและงานป้ายแนะนำ โดยเริ่มงานก่อสร้าง ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566
- (9) งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2566
- (10) งานเครื่องหมายความปลอดภัย โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2566
- (11) งานหมุดหลักฐานถาวร จำนวน 2 หมุด โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนมกราคม พ.ศ. 2566 จนถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566
- (12) งานเสาไฟฟ้าแสงสว่าง ประกอบด้วย งานเสาไฟฟ้า งานสายไฟฟ้า ท่อร้อยสายไฟฟ้า และ งานอุปกรณ์อื่นๆ โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566
- (13) งานป้องกันผลกระทบการจราจรในขณะก่อสร้าง โดยเริ่มงานก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566
- (14) งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยในขณะก่อสร้าง ตามแบบแนะนำของกรมทางหลวงชนบท เริ่มงาน ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566



3) ความก้าวหน้าในงานก่อสร้าง

ผลงานการก่อสร้างโครงการตั้งแต่เริ่มงานในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 สรุปได้ว่า

- แผนงานสะสมรวม	ร้อยละ 81.20
- ผลงานสะสมรวม	ร้อยละ 96.56
การก่อสร้างเร็วกว่าแผนงาน	ร้อยละ 15.36