

## สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

## บทที่ 6

## สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

## 6.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของโครงการ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 สามารถสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและข้อเสนอแนะต่อโครงการมีรายละเอียดดังนี้

## 6.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

## 1) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด 22 มาตรการ (ตารางที่ 6.1.1-1) แบ่งเป็น

- มีมาตรการที่ปฏิบัติ 15 มาตรการ
- มีมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 มาตรการ
- มีมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 5 มาตรการ

(1) รายละเอียดของมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
1. คุณภาพอากาศ	ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง	เนื่องจากโครงการอยู่ในระยะดำเนินการปีที่ 1 จึงอยู่ระหว่างประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง
2. ระดับเสียง	ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง	เนื่องจากโครงการอยู่ในระยะดำเนินการปีที่ 1 จึงอยู่ระหว่างประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง

(2) รายละเอียดของมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 5 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
1. ความสั่นสะเทือน	ผิวหน้าของถนนต้องได้รับการดูแลรักษาเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดูแลถนน เนื่องจากโครงการอยู่ในระยะเปิดดำเนินการ รอบปีที่ 1 สภาพผิวจราจรยังอยู่ในสภาพดี
2. คุณภาพน้ำ	1) ดูแลรักษาพืชคลุมดินให้เจริญงอกงามอยู่เสมอ และจะต้องบำรุงรักษามีให้ถนนและระบบป้องกันการกัดเซาะไหลทางชำรุดเสียหาย หากพบการชำรุดต้องทำการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดูแลถนน และซ่อมแซมไหลทางที่เกิดจากการกัดเซาะไหลทาง

(ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
	2) ในกรณีที่มีการบำรุงรักษาทาง โดยเฉพาะการบำรุงรักษาพิเศษการบำรุงรักษากรณีฉุกเฉิน เช่น การกัดเซาะของไหล่ทางชำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดินและซ่อมแซมไหล่ทางที่เกิดจากการกัดเซาะไหล่ทาง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ	การดำเนินการมีขั้นตอนเช่นเดียวกับมาตรการป้องกันฯ คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ ปัจจุบันยังไม่สามารถประเมินได้
4. การคมนาคมขนส่ง	ให้มีการซ่อมบำรุงผิวทาง อุปกรณ์ และสัญญาณช่วยในการจราจรและความปลอดภัยให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการซ่อมผิวทาง อุปกรณ์ และสัญญาณช่วยในการจราจร

ตารางที่ 6.1.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	จำนวนมาตรการ	จำนวนมาตรการที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
		●	○	△	⦿	⊗	□	⊖
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ								
1.1 คุณภาพอากาศ	2	1	-	1	-	-	-	-
1.2 ระดับเสียง	2	1	-	1	-	-	-	-
1.3 ความสั่นสะเทือน	3	2	-	-	-	1	-	-
1.4 คุณภาพน้ำ	2	-	-	-	-	2	-	-
รวม 1.	9	4	-	2	-	3	-	-
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ								
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	1	-	-	-	-	1	-	-
2.2 ทรัพยากรป่าชายเลนและสัตว์ป่า	1	1	-	-	-	-	-	-
รวม 2.	2	1	-	-	-	1	-	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์								
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1	1	-	-	-	-	-	-
3.2 การคมนาคมขนส่ง	6	5	-	-	-	1	-	-
รวม 3.	7	6	-	-	-	1	-	-
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต								
4.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	1	1	-	-	-	-	-	-
รวม 4.	1	1	-	-	-	-	-	-
5. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2558 วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2558	3	3	-	-	-	-	-	-
รวม 5.	3	3	-	-	-	-	-	-
รวมทั้งหมด 1.+2.+3.+4.+5.	22	15	-	2	-	5	-	-

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

## 6.1.2 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงระยะดำเนินการ มีจำนวน 5 แผน มาตรการที่ต้องปฏิบัติ 22 มาตรการ (ตารางที่ 6.1.2-1) แบ่งเป็น

- มีมาตรการที่ปฏิบัติ 20 มาตรการ
- มีมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 2 มาตรการ

ตารางที่ 6.1.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการ

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จำนวนมาตรการ	จำนวนมาตรการที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
		●	○	△	⦿	⊗	□	⊖
1. แผนในระยะดำเนินการ								
1) แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์	7	5	-	2	-	-	-	-
2) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	7	7	-	-	-	-	-	-
3) แผนปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน	1	1	-	-	-	-	-	-
4) แผนปฏิบัติการฟื้นฟูสภาพป่าชายเลนและลดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า	3	3	-	-	-	-	-	-
5) แผนปฏิบัติการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	4	4	-	-	-	-	-	-
รวม	22	20	-	2	-	-	-	-

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

รายละเอียดของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 มาตรการ มีดังนี้

แผนปฏิบัติการ	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
แผนปฏิบัติการจัดการจราจรและการประชาสัมพันธ์	1. กำหนดพิกัดน้ำหนักรถที่สัญจรไป-มาบนสะพานของโครงการ	กรมทางหลวงชนบทอยู่ในขั้นตอนเตรียมการติดตั้งป้ายกำหนดประเภทหรือน้ำหนักรถที่สัญจรไป-มาบนสะพานของโครงการ
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือร้องเรียนและแจ้งอุบัติเหตุไว้ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ	กรมทางหลวงชนบทอยู่ในขั้นตอนเตรียมการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือร้องเรียนและแจ้งอุบัติเหตุ

## 6.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะทำการตรวจวัดวิเคราะห์และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อย่างละเอียด โดยครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งสามารถสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุรายละเอียดของการปฏิบัติ ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงระยะดำเนินการจะดำเนินการติดตามตรวจสอบในปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 13 มาตรการได้แก่

- 1) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน
  - 2) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
  - 3) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ
  - 4) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียง
  - 5) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน
  - 6) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าชายเลน
  - 7) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า
  - 8) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง
  - 9) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม
  - 10) มาตรการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจสังคม
  - 11) มาตรการติดตามตรวจสอบสาธารณสุขและความปลอดภัย
  - 12) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ
  - 13) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน
- สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

### 6.2.1 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน

- 1) ผลการศึกษาทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ครั้งที่ 1 (ตัวแทนฤดูฝน)
  - วันที่ 22-23 กรกฎาคม พ.ศ. 2566

ผลการติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ยังคงมีกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่อยู่บ้าง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นตลอดแนวเส้นทางโครงการ และไม่พบการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- 2) ผลการศึกษาทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ครั้งที่ 2 (ตัวแทนฤดูแล้ง)
  - วันที่ 23-24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ผลการติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า สภาพพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นตลอดแนวเส้นทางโครงการยังเจริญเติบโตได้ดี และไม่พบการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ

## 6.2.2 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

### 1) การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการได้เข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามตามประกาศกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เรื่อง กำหนดบริเวณพื้นที่ให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐเข้าใช้ประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ฉบับที่ 2/2564 ลงวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัดได้แก่ อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ความขุ่น ออกซิเจนละลายน้ำ ความสกปรกในรูปบีโอดี ปริมาณสารแขวนลอย ปริมาณตะกอนทั้งหมด ฟอสเฟส ไนเตรท น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้ง ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า น้ำมีอุณหภูมิ 28.50-29.10 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง 7.40-7.70 ความนำไฟฟ้า 33,276-37,696 ไมโครซีเมนต์/เซนติเมตร ความเค็ม 19.20-29.10 ส่วนในพันส่วน ความขุ่น 4.40-22.00 เอ็นทียู ออกซิเจนละลายน้ำ 5.00-5.40 มิลลิกรัม/ลิตร ความสกปรกในรูปบีโอดีน้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร สารแขวนลอย 6.9-51 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณตะกอนทั้งหมด 28,042-31,081 มิลลิกรัม/ลิตร ฟอสเฟต น้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท 0.01-0.05 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน น้อยกว่า 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดน้อยกว่า 1.80-79.00 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มน้อยกว่า 1.80-7.80 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร

สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และใช้เพื่อการเกษตร สำหรับผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินตัวแทนฤดูแล้ง พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และใช้เพื่อการเกษตร

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันคุณภาพน้ำในคลองย่านซื่อและคลองดูเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพธรรมชาติ

### 2) การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่กั้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและ

ฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เป็นตัวแทนคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้ง ผลการวิเคราะห์หัตถ์วิเคราะห์ทางน้ำ พบว่า

(1) แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) พบ 36-55 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 1,741,220-4,333,650 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 2.64-3.76 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีความเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนพืช

(2) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) พบ 9-16 ชนิด มีความหนาแน่นรวมทั้งหมดเท่ากับ 693,600-1,047,840 หน่วย/ลูกบาศก์เมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพมีค่าเท่ากับ 1.32-2.33 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris สามารถประเมินได้ว่า แหล่งน้ำนั้นมีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์จะอาศัยอยู่ได้

(3) สัตว์หน้าดิน (Benthos) พบ 4-9 ชนิด มีความหนาแน่นรวมเท่ากับ 165-375 ตัว/ตารางเมตร สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ มีค่าเท่ากับ 1.24-2.02 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris ประเมินได้ว่าแหล่งน้ำนั้นมีคุณสมบัติที่สัตว์หน้าดินจะอาศัยอยู่ได้

สรุปผลการวิเคราะห์หัตถ์วิเคราะห์ทางน้ำตัวแทนฤดูฝน พบว่า สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองดู่ก้าง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองดูด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองดูด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน

### 6.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูฝน ช่วงวันที่ 10-13 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และครั้งที่ 2 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 23-26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่าฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.033 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในช่วง 0.006-0.018 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ พบว่า สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 ดังนั้น โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

### 6.2.4 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง

การตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 ( $L_{90}$ ) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละโน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัด ครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูฝน ช่วงวันที่ 10-13 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และครั้งที่ 2 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 23-26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าอยู่ในช่วง 46.5-61.8

เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มีค่าอยู่ในช่วง 68.8-88.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) มีค่าอยู่ในช่วง 49.9-67.6 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) มีค่าอยู่ในช่วง 37.8-57.0 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $Leq$  24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) และ 115 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ พบว่า ทั้ง 3 สถานี ผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด สำหรับค่ามาตรฐานของระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) ยังไม่มีกำหนดค่ามาตรฐาน ดังนั้น โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อเสียงต่อชุมชนในพื้นที่

### 6.2.5 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละไน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตकिन) ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูฝน ช่วงวันที่ 10-13 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และครั้งที่ 2 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 23-26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.250-1.060 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วงตรวจไม่พบแรงสั่นสะเทือน-85 เฮิรตซ์ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

### 6.2.6 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าชายเลน

ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าชายเลนนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป

### 6.2.7 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

ผลการมาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าดำเนินการนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป

### 6.2.8 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

#### 1) ปริมาณจราจร

(1) ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) ในปี พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงชนบทได้ยุบรวมทางหลวงหมายเลข 416 เป็นทางหลวงหมายเลข 404 ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรบนถนนดังกล่าวที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 404 กับทางหลวงชนบทสาย สต.3018 คือ กม.94+836 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2565 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (ตารางที่ 5.8.5-1) มีรายละเอียดดังนี้



ก) ปี พ.ศ. 2560 ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) บริเวณ กม.88+727 ซึ่งเป็นจุดตรวจนับปริมาณการจราจรที่อยู่ใกล้กับทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ซึ่งเป็นทางแยกถนนเข้าสู่โครงการ ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณดังกล่าวในปี พ.ศ. 2560 พบว่า รถบรรทุกขนาด 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,355 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 6,355 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 5,833 คัน/วัน

ข) ปี พ.ศ. 2561 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,562 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,657 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,301 คัน/วัน

ค) ปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,281 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,597 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,265 คัน/วัน

ง) ปี พ.ศ. 2563 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2563 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,165 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,636 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,244 คัน/วัน

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

ฉ) ปี พ.ศ. 2565 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2565 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,271 คัน/วัน รองลงมา รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,396 คัน/วัน และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน 2,000 คัน/วัน

(2) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ทางหลวงชนบทสาย สด.3018 บ้านวังตง-บ้านต้นหยงละไน โดยจุดเริ่มต้นเริ่มจากจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) ผ่านบ้านวังตง บ้านท่าศาลา บ้านราไว จนถึงสุดที่บ้านต้นหยงละไน มีระยะทาง 10.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองฝั่ง ผลการรวบรวมสถิติข้อมูลการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) (กม.ที่ 12+250) - บ้านท่าศาลา - บ้านต้นหยงละไน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2565 จากสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2560 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 3,958 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางมากที่สุด 2,403 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,426 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 82 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 35 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 12 คัน/วัน

ข) ปี พ.ศ. 2561 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 4,796 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 2,976 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,657 คัน/วัน รถโดยสารขนาดใหญ่ 83 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 55 คัน/วัน และรถบรรทุก 10 ล้อ 25 คัน/วัน

ค) ปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 4,770 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 3,024 คัน/วัน รองลงมา เป็นรถยนต์นั่ง 1,670 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 68 คัน/วัน และรถบรรทุก 10 ล้อ 5 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 3 คัน/วัน

ง) ปี พ.ศ. 2563 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2563 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,576 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางตรงนี้มากที่สุด 2,809 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 1,701 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 50 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ 11 คัน/วัน และรถโดยสารขนาดใหญ่ 5 คัน/วัน

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

ฉ) ปี พ.ศ. 2565 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท สาย สด. 3018 ในปี พ.ศ. 2565 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,544 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางตรงนี้มากที่สุด 2,884 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 1,576 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 63 คัน/วัน รถโดยสารขนาดใหญ่ 12 คัน/วัน และรถบรรทุก 10 ล้อ 9 คัน/วัน

## 2) ข้อมูลอุบัติเหตุ

### (1) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม)

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) จากกระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 116 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 131 ราย และเสียชีวิต 16 ราย

### (2) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 จากกระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 5 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 4 ราย และเสียชีวิต 2 ราย

## 6.2.9 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่ระหว่างวันที่ 22-23 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 และครั้งที่ 2 ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่ระหว่างวันที่ 8-9 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสองข้างทางช่วงบริเวณ กม.0+000 ถึง กม.0+599 พบว่า โครงการขุดร่องระบายน้ำขนาดกว้าง 1.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร ตลอดแนวยาวสองข้างทาง ดังนี้

### 1) จุดที่ 1 บริเวณ กม.18+405.00 (บนทางหลวงชนบทสาย สด.3018)

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่ แทนจุดที่ยกเลิก เพื่อขยับตำแหน่งใหม่ให้สอดคล้องตามการออกแบบของถนนโครงการ และช่วยเพิ่มพื้นที่ในการระบายน้ำ โดยวางท่อกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 18.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**2) จุดที่ 2 บริเวณ กม.0+019.759**

ท่อกลมเดิมมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 เมตร ความยาว 8.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ ทางโครงการได้ต่อความยาวท่อทางด้านซ้าย ยาว 1.00 เมตร และต่อท่อด้านขวา ยาว 3.00 เมตร พร้อมก่อสร้างกำแพงคอนกรีตเสริมเหล็กกันน้ำกัดเซาะทั้ง 2 ด้าน เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**3) จุดที่ 3 บริเวณ กม.0+250.00**

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่ เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 11.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**4) จุดที่ 4 บริเวณ กม.0+490.00**

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 14.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**6.2.10 การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม**

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนตามแนวเส้นทางโครงการทั้งหมด 302 ตัวอย่าง แบ่งเป็นแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ จำนวน 78 ตัวอย่าง บ้านต้นหยงละไน หมู่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล จำนวน 121 ตัวอย่าง และบ้านสุโงมูไซ หมู่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล จำนวน 103 ตัวอย่าง โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างช่วงระหว่างวันที่ 3-5 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

**1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างตลอดแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ****(1) ความคิดเห็นต่อโครงการ**

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 94.87 รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 62.82 และทำให้น้ำที่ท่วมเหือดแห้งเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 41.03

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย ร้อยละ 91.03 และมีผลเสีย ร้อยละ 8.97 โดยมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 85.71 รองลงมา ฝุ่นละอองจากยานพาหนะที่สัญจรไป-มา และเสียงดังที่เกิดจากยานพาหนะที่สัญจรไป-มา ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 42.86

## (2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองที่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.26 รองลงมา ระดับปานกลาง ร้อยละ 34.62 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 5.13 นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบอกทาง บริเวณแนวเส้นทางโครงการและใกล้เคียง ร้อยละ 21.79
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวสะพานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนสะพาน ร้อยละ 7.69
- อื่น ๆ (ป้ายเตือนขับรถเร็วหน้าโรงเรียนวังตง และประชาสัมพันธ์ให้เป็นพื้นที่ท่องเที่ยว) ร้อยละ 7.69

## 2) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านต้นหยงละไ้

### (1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยสร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 50.41 รองลงมา ได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ร้อยละ 18.18 และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง และทำให้นักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 14.05

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย ร้อยละ 71.90 และมีผลเสีย ร้อยละ 28.10 โดยมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 82.35 และเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ผู้ลงละออกจากยานพาหนะที่สัญจรไป-มา เสียงดังที่เกิดจากยานพาหนะที่สัญจรไป-มาในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 5.88

### (2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองที่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 94.21 รองลงมา ระดับปานกลาง ร้อยละ 4.13 และระดับน้อย และไม่แสดงความคิดเห็น ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.83 นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบอกทาง บริเวณแนวเส้นทางโครงการและใกล้เคียง ร้อยละ 68.60
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวสะพานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนสะพาน ร้อยละ 34.71
- ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.65

## 3) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านสุโหงมูไซ้

### (1) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยสร้างความเจริญในชุมชน เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง เป็นต้น

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย

### (2) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองที่อยู่ในระดับมาก ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบอกทาง บริเวณแนวเส้นทางโครงการและใกล้เคียง ร้อยละ 91.26
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวสะพานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนสะพาน ร้อยละ 90.29

- อื่น ๆ (ต้องการป้ายบอกทางเข้าหมู่บ้านสุโงมูโซ๊ะ) ร้อยละ 16.50
- ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 3.88

#### 6.2.11 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขและอาชีวอนามัย ดำเนินการให้ความรู้ด้านการใช้สารเคมี และการเจ็บป่วยของชุมชนบ้านสุโงมูโซ๊ะ และติดตามตรวจสอบทางสาธารณสุขและความปลอดภัยรวมทั้ง ธรณรังค์ให้ผู้ใช้ทางร่วมมือกันในการลดมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ โดยได้ประสานขอความร่วมมือจาก ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านต้นหยงละไน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ให้เข้ามาอบรมให้ความรู้ กลุ่มเกษตรกรและชาวบ้านในเรื่องการใช้สารเคมีของเกษตรกร การร่วมมือกันในการลดมลพิษทางอากาศจาก ยานพาหนะที่จะส่งผลกระทบต่อด้านสุขภาพอนามัยของประชาชน ความก้าวหน้าในการดำเนินงานอบรมให้ความรู้ จากการเจ็บป่วยจากการใช้สารเคมีของเกษตรกรแก่ชุมชนบ้านสุโงมูโซ๊ะ ผลการดำเนินงานนำเสนอในรายงาน ฉบับถัดไป

#### 6.2.12 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู ข้อมูลที่ทำการศึกษา สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุ ผลการติดตามตรวจสอบดังนี้

- 1) การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 การสัญจรทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคูบริเวณพื้นที่โครงการ ไม่พบเรือโดยสารหรือเรือขนส่งสินค้า ผ่านพื้นที่โครงการ มีเพียงเรือประมงของชาวบ้านในพื้นที่ชุมชนโดยรอบโครงการ
- 2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคูบริเวณพื้นที่โครงการ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่พบอุบัติเหตุจากการสัญจรทางน้ำ

#### 6.2.13 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน

ผลการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2566 พบว่า โครงการได้ดำเนินการสำรวจระดับพื้นที่ที่มีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณพื้นที่เหนือน้ำและท้ายน้ำจากสะพานออกไป ข้างละ 150 เมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นอย่างน้อย 300 เมตร ค่าความลึกอ้างอิงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) การสำรวจความลึกท้องน้ำได้ใช้เครื่องหยั่งน้ำ (Echo Sounding) พร้อมติดตั้งระบบ GPS ผลการสำรวจของแผนที่ แสดงความลึกท้องน้ำ

### 6.3 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

- 1) ปัจจุบันโครงการได้เปิดใช้งานสะพานในระยะดำเนินการ ปีที่ 1 ในกรณีสะพานชำรุดเสียหายควร ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- 2) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนอันเกิดจากกิจกรรมของโครงการต้องรีบเข้าไปช่วยแก้ไขอย่าง ทันที