

---

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

## บทที่ 6

## สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

## 6.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของโครงการ ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567 สามารถสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและข้อเสนอแนะต่อโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

## 6.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

## 1) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด 22 มาตรการ (ตารางที่ 6.1.1-1) แบ่งเป็น

- มีมาตรการที่ปฏิบัติ 17 มาตรการ
- มีมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 5 มาตรการ

รายละเอียดของมาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ 5 มาตรการ มีดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการ	ผลการปฏิบัติ
1. ความสั่นสะเทือน	ผิวหน้าของถนนต้องได้รับการดูแลรักษาเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดูแล เนื่องจากโครงการอยู่ในระยะเปิดดำเนินการ รอบปีที่ 1 สภาพผิวจราจรยังอยู่ในสภาพดี
2. คุณภาพน้ำ	1) ดูแลรักษาพืชคลุมดินให้เจริญงอกงามอยู่เสมอ และจะต้องบำรุงรักษามีให้ถนนและระบบป้องกันการกัดเซาะไหลทางชำรุดเสียหาย หากพบการชำรุดต้องทำการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดูแล และซ่อมแซมไหลทางที่เกิดจากการกัดเซาะไหลทาง
	2) ในกรณีที่มีการบำรุงรักษาทาง โดยเฉพาะการบำรุงรักษาพิเศษการบำรุงรักษากรณีฉุกเฉิน เช่น การกัดเซาะของไหลทางชำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการบำรุงรักษาดูแล และซ่อมแซมไหลทางที่เกิดจากการกัดเซาะไหลทาง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ	การดำเนินการมีขั้นตอนเช่นเดียวกับมาตรการป้องกันฯ คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ จำนวน 2 มาตรการ ปัจจุบันยังไม่สามารถประเมินได้
4. การคมนาคมขนส่ง	ให้มีการซ่อมบำรุงผิวทาง อุปกรณ์ และสัญญาณช่วยในการจราจรและความปลอดภัยให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีตลอดเวลา	ยังไม่มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการซ่อมผิวทาง อุปกรณ์ และสัญญาณช่วยในการจราจร

ตารางที่ 6.1.1-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	จำนวน มาตรการ	จำนวนมาตรการที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
		●	○	△	⊙	⊗	□	⊖
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ								
1.1 คุณภาพอากาศ	2	2	-	-	-	-	-	-
1.2 ระดับเสียง	2	2	-	-	-	-	-	-
1.3 ความสั่นสะเทือน	3	2	-	-	-	1	-	-
1.4 คุณภาพน้ำ	2	-	-	-	-	2	-	-
รวม 1.	9	6	-	-	-	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	17	-	-	-	5	-	-

หมายเหตุ : ● มาตรการที่ปฏิบัติ ○ มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ △ มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ  
 ⊙ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ มาตรการที่ไม่สามารถประเมินได้ □ 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. กำหนดพิกัดน้ำหนักของรถที่สัญจรไป-มาบนสะพานของโครงการ	กรมทางหลวงชนบทอยู่ในขั้นตอนเตรียมการติดตั้งป้ายกำหนดประเภทหรือน้ำหนักของรถที่สัญจรไป-มาบนสะพานของโครงการ
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือร้องเรียนและแจ้งอุบัติเหตุไว้ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ	กรมทางหลวงชนบทอยู่ในขั้นตอนเตรียมการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือร้องเรียนและแจ้งอุบัติเหตุ

## 6.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะทำการตรวจวัดวิเคราะห์และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อย่างละเอียด โดยครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งสามารถสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุรายละเอียดของการปฏิบัติ ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงระยะดำเนินการจะดำเนินการติดตามตรวจสอบในปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 13 มาตรการ ได้แก่

- 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 สภาพพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นตลอดแนวเส้นทางโครงการยังเติบโตได้ดี และไม่พบการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ

- 3) ผลการศึกษาทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ครั้งที่ 3 (ตัวแทนฤดูแล้ง)

- วันที่ 14-16 พฤษภาคม พ.ศ. 2567

ผลการติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า สภาพพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นตลอดแนวเส้นทางโครงการยังเติบโตได้ดี 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 (คลองตุ้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองตุ้งด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองตุ้งด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ความขุ่น ออกซิเจนละลายน้ำ ความสกปรกในรูปบีโอดี ปริมาณสารแขวนลอย ปริมาณตะกอนทั้งหมด ฟอสเฟส ไนเตรท น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 อยู่ระหว่างการวิเคราะห์ข้อมูลโดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป

### 2) การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีที่ 1 คลองย่านซื่อ (คลองตุ้ง) บริเวณสะพานข้ามคลอง สถานีที่ 2 คลองตุ้งด้านเหนือพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร และสถานีที่ 3 คลองตุ้งด้านท้ายพื้นที่ก่อสร้างสะพานประมาณ 500 เมตร จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 อยู่ระหว่างการวิเคราะห์ข้อมูลโดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป

## 6.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านตันหยงละไน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 28 เมษายน - 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 มีรายละเอียดดังนี้

1) สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านตันหยงละไน พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 0.038-0.046 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) อยู่ในช่วง 0.017-0.019 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 0.50-0.60 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) อยู่ในช่วง 0.0092-0.0111 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

2) สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 0.033-0.037 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) อยู่ในช่วง 0.015-0.019 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 0.30-0.60 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) อยู่ในช่วง 0.0072-0.0075 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

3) สถานีที่ 3 มัสยิดสุโหงมุไซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 0.034-0.036 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) อยู่ในช่วง 0.014-0.015 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในช่วง 0.30-0.50 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) อยู่ในช่วง 0.0079-0.0096 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตัวแทนถดถ่วง พบว่า สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละไน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโหงมุไซ๊ะ และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโหงมุไซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) และฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) จะเห็นได้ว่าโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยรอบพื้นที่โครงการ

#### 6.2.4 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง

การตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L<sub>90</sub>) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละไน สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโหงมุไซ๊ะ และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโหงมุไซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัด ครั้งที่ 1 ตัวแทนถดถ่วง ช่วงวันที่ 28 เมษายน - 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 มีรายละเอียดดังนี้

1) สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นหยงละไน พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าอยู่ในช่วง 49.8-51.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มีค่าอยู่ในช่วง 80.9-83.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L<sub>90</sub>) มีค่าอยู่ในช่วง 38.9-40.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) มีค่าอยู่ในช่วง 56.9-58.6 เดซิเบล (เอ)

2) สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโหงมุไซ๊ะ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าอยู่ในช่วง 46.9-48.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มีค่าอยู่ในช่วง 73.8-79.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L<sub>90</sub>) มีค่าอยู่ในช่วง 40.4-42.1 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) มีค่าอยู่ในช่วง 51.1-52.1 เดซิเบล (เอ)

3) สถานีที่ 3 มัสยิดสุโหงมุไซ๊ะ (มัสยิดอัลมุตตกิน) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าอยู่ในช่วง 45.9-50.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มีค่าอยู่ในช่วง 74.8-76.8 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ 90 (L<sub>90</sub>) มีค่าอยู่ในช่วง 36.8-38.1 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) มีค่าอยู่ในช่วง 52.9-58.8 เดซิเบล (เอ)

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (Lmax) มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) และ 115 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด สำหรับค่ามาตรฐานของระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>) ยังไม่มีกำหนดค่ามาตรฐาน

## 6.2.5 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นยางละไ้ สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย และสถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ตัวแทนฤดูแล้ง ช่วงวันที่ 28 เมษายน – 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 มีรายละเอียดดังนี้

1) สถานีที่ 1 โรงเรียนบ้านต้นยางละไ้ พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือน น้อยกว่า 0.200 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่ไม่สามารถตรวจวัดได้ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) พบว่า ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

2) สถานีที่ 2 โรงเรียนสุโขทัย พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงน้อยกว่า 0.200-0.268 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วงไม่สามารถตรวจวัดได้ถึง 51 เฮิรตซ์ (Hz) เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) พบว่า ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

3) สถานีที่ 3 มัสยิดสุโขทัย (มัสยิดอัลมุตตกิน) พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วง 0.244-0.347 มิลลิเมตร/วินาที และมีค่าความถี่อยู่ในช่วง 15-18 เฮิรตซ์ (Hz) เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้ (Reiher and Meister) พบว่า ผลการตรวจวัดในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) พบว่า ไม่มีผลกระทบต่ออาคาร

ดังนั้นสรุปได้ว่า ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนมีค่ารู้สึกได้เพียงเล็กน้อยแต่ไม่ส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนของประชาชน และไม่มีผลกระทบต่ออาคาร ดังนั้น โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ

## 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. 2560-2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (ตารางที่ 5.8.5-1) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ทางหลวงหมายเลข 404 (ทางหลวงหมายเลข 416 เดิม) บริเวณ กม.88+727 ซึ่งเป็นจุดตรวจนับปริมาณการจราจรที่อยู่ใกล้กับทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ซึ่งเป็นทางแยกถนนเข้าสู่โครงการ ผลการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณดังกล่าวในปี 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

ช) ปี พ.ศ. 2566 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 404 บริเวณ กม.94+836 ในปี พ.ศ. 2566 พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 6,420 คัน/วัน รองลงมา รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2,202 คัน/วัน และรถบรรทุกขนาด 2 เพลอ (6 ล้อ) 2,019 คัน/วัน

(2) ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 ทางหลวงชนบทสาย สต.3018 บ้านวังตง-บ้านต้นหยงละโน้ โดยจุดเริ่มต้นเริ่มจากจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) ผ่านบ้านวังตง บ้านท่าศาลา บ้านราไวย์ จนถึงที่บ้านต้นหยงละโน้ มีระยะทาง 10.5 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนดังกล่าวเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองฝั่ง ผลการรวบรวมสถิติข้อมูลการจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สต.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 404 (416 เดิม) (กม.ที่ 12+250) - บ้านท่าศาลา - บ้านต้นหยงละโน้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2566 จากสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา) มีรายละเอียดดังนี้

ก) ปี พ.ศ. 2560 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2560 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 3,958 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางมากที่สุด 2,403 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 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 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,796 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 2,976 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 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 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,770 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 3,024 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 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 โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 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 โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 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 โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 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

ช) ปี พ.ศ. 2566 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท สาย สด. 3018 ในปี พ.ศ. 2565 พบว่ามีปริมาณจราจรรวม 4,502 คัน/วัน โดยรถจักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้มากที่สุด 2,907 คัน/วัน รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 1,488 คัน/วัน รถบรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง 89 คัน/วัน รถโดยสารขนาดใหญ่ 9 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. 2567 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 161 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 199 ราย และเสียชีวิต 19 ราย

### (2) ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018

ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทสาย สด.3018 จากกระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 6 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 5 ราย และเสียชีวิต 2 ราย

## 6.2.9 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

การติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ครั้งที่ 1 ดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่ระหว่างวันที่ 14-16 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณสองข้างทางช่วงบริเวณ กม.0+000 ถึง กม.3+970 พบว่า โครงการขุดร่องระบายน้ำขนาดกว้าง 1.0 เมตร ลึก 1.0 เมตร ตลอดแนวยาวสองข้างทาง รายละเอียดดังนี้

### 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

### 5) จุดที่ 5 บริเวณ กม.2+152.00

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 8.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**6) จุดที่ 6 บริเวณ กม.2+655.00**

โครงการได้วางท่อระบายน้ำในตำแหน่งใหม่เป็นท่อกลม ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ความยาว 8.00 เมตร จำนวน 1 ท่อ เนื่องจากโครงการได้กำหนดตำแหน่งใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นผลกระทบทางบวก ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ท่อระบายน้ำไม่ชำรุดเสียหายและสามารถระบายน้ำได้ดี

**6.2.10 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม**

การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนตามแนวเส้นทางโครงการทั้งหมด 300 ตัวอย่าง แบ่งเป็นแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ จำนวน 80 ตัวอย่าง บ้านต้นหยงละไน หมู่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล จำนวน 119 ตัวอย่าง และบ้านสุโงมูโ๊ะ หมู่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล จำนวน 101 ตัวอย่าง รายละเอียดดังนี้

**1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างตลอดแนวเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ****(1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่แบ่งเป็นเพศหญิง ร้อยละ 63.75 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 36.25 โดยส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 50-59 ปี ร้อยละ 33.75 รองลงมา อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.75 และอายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี ร้อยละ 20.00 สถานภาพส่วนใหญ่สมรสแล้ว ร้อยละ 82.50 รองลงมา โสด ร้อยละ 13.75 และม่าย ร้อยละ 3.75 สถานภาพในครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส ร้อยละ 45.00 รองลงมา เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 41.25 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 6.25 ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 45.00 รองลงมา จบระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 22.50 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 15.00 การนับถือศาสนา ส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 92.50 และนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 7.50

**(2) ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ**

ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับเมื่อเปิดใช้สะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงที่ยังไม่มีสะพานข้ามคลองคู ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ด้านเสียงและแรงสั่นสะเทือน ด้านคมนาคมและอุบัติเหตุ ด้านสัตว์ป่า/สัตว์น้ำ ด้านขยะมูลฝอย และด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว

**(3) ความคิดเห็นต่อโครงการ**

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 96.25 รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 57.50 และทำให้น้ำที่ท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 37.50

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะได้ใช้ประโยชน์สะพานข้ามคลองคู ร้อยละ 83.75 และไม่ได้ใช้ประโยชน์ ร้อยละ 16.25 โดยส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์เพื่อไปท่องเที่ยว ร้อยละ 86.57 รองลงมา ใช้เพื่ออื่นๆ (เยี่ยมญาติ และกลับบ้าน) ร้อยละ 32.84 และใช้เพื่อไปธุระ ร้อยละ 17.91

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะมีข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 83.75 รองลงมา จำเป็น เพราะน้อยไป ควรเพิ่มในเรื่องประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ร้อยละ 8.75 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 7.50 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนใหญ่ต้องการให้ประชาสัมพันธ์/แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 83.75 รองลงมา ประชาสัมพันธ์ผ่านอินเทอร์เน็ต ร้อยละ 10.00 และทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง และบอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 8.75

#### (4) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองคูอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 95.00 รองลงมา ระดับปานกลาง ร้อยละ 3.75 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 1.25 นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ควรมีสะพานเชื่อมจากบ้านต้นหยงละโน้ไปบ้านบุโยย และบริเวณสามแยกบ้านท่าศิลา
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทางเข้าสะพานเพิ่ม
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์ว่ามีการก่อสร้างสะพานเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยว
- ควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาช่วยเหลือเด็กในชุมชน
- จัดสถานที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และจัดภูมิทัศน์ให้มีความสวยงาม

### 2) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านต้นหยงละโน้

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่แบ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 63.03 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 36.97 โดยส่วนใหญ่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 45.38 รองลงมา อายุอยู่ในช่วง 50-59 ปี ร้อยละ 27.73 และอายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี ร้อยละ 18.49 สถานภาพส่วนใหญ่สมรสแล้ว ร้อยละ 65.55 รองลงมา ม่าย ร้อยละ 23.53 และโสด ร้อยละ 5.88 สถานภาพในครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 72.27 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 15.97 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 8.40 ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 81.51 รองลงมา จบระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 9.24 และไม่ได้ศึกษา ร้อยละ 6.72 การนับถือศาสนาส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 93.28 รองลงมา นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 5.88 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.84

#### (2) ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับเมื่อเปิดใช้สะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงที่ยังไม่มีสะพานข้ามคลองคู ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ด้านเสียงและแรงสั่นสะเทือน คมนาคมและอุบัติเหตุ ด้านสัตว์ป่า/สัตว์น้ำ ด้านขยะมูลฝอย และด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบ

#### (3) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 58.82 รองลงมา สร้างความเจริญในชุมชน ร้อยละ 42.86 และได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ร้อยละ 20.17

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย ร้อยละ 92.44 และมีผลเสีย ร้อยละ 7.56 โดยมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 66.67 รองลงมา ทำให้เกิดปัญหาสังคมเพิ่มขึ้น เช่น ขโมยขูขุม ร้อยละ 22.22 และเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น เสียงดังที่เกิดจากยานพาหนะที่สัญจรไป-มา ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 11.11

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะได้ใช้ประโยชน์สะพานข้ามคลองคู โดยส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์เพื่อไปท่องเที่ยว ร้อยละ 63.03 รองลงมา ใช้เพื่อไปธุระ ร้อยละ 34.45 และใช้เพื่อไปทำงาน ร้อยละ 15.97



ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะมีข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 57.14 รองลงมา จำเป็น เพราะน้อยไป ควรเพิ่มในเรื่อง (ประชาสัมพันธ์ท่องเที่ยวผ่านเสียงตามสายชุมชน) ร้อยละ 40.34 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.52 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการให้จัดประชุมชี้แจงประชาชน ร้อยละ 57.98 รองลงมา แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชนร้อยละ 31.93 และบอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ และหอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 6.72

#### (4) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองคูอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 99.16 และระดับปานกลาง ร้อยละ 0.84 นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- ป้ายบอกทาง ไฟกระพริบตามสามแยก
- ป้ายแจ้งเตือนห้ามทิ้งเศษขยะบนสะพาน
- อยากรให้มีหอกระจายข่าวในหมู่บ้าน และมีป้อมยาม

### 3) ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มตัวอย่างบ้านสุโขทัย

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่แบ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 57.43 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 42.57 โดยส่วนใหญ่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 48.51 รองลงมา อายุอยู่ในช่วง 50-59 ปี ร้อยละ 23.76 และอายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี ร้อยละ 12.87 สถานภาพส่วนใหญ่สมรสแล้ว ร้อยละ 59.41 รองลงมา ม่าย ร้อยละ 21.78 และโสด ร้อยละ 11.88 สถานภาพในครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 98.02 และคู่สมรส และบุตร/ธิดา ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.99 ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 63.37 รองลงมา จบระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 12.87 และระดับมัธยมปลาย/ปวช. ร้อยละ 8.91 การนับถือศาสนาส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 92.08 และนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 7.92

#### (2) ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับเมื่อเปิดใช้สะพานข้ามคลองคู อำเภอลำดวน จังหวัดสตูล เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงที่ยังไม่มีสะพานข้ามคลองคู ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับเมื่อเปิดใช้สะพานข้ามคลองคู ด้านฝุ่นละออง ด้านเสียงและแรงสั่นสะเทือน ด้านคมนาคมและอุบัติเหตุ ด้านสัตว์ป่า/สัตว์น้ำ ด้านขยะมูลฝอย และด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว

#### (3) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ก) ผลดี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลดี โดยสร้างความเจริญในชุมชน เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

ข) ผลเสีย ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าโครงการไม่มีผลเสีย

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าเมื่อเปิดใช้สะพานแล้วจะได้ใช้ประโยชน์สะพานข้ามคลองคู โดยใช้ประโยชน์เพื่อไปตลาด ไปธุระ ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 100.00 และไปทำงาน ไปขายของ และไปท่องเที่ยว ในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 99.01 และอื่นๆ (ไปโรงพยาบาล ไปโรงเรียน สะดวกขึ้น) ร้อยละ 2.97

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการไม่จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม เพราะมีข้อมูลมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอแล้ว ร้อยละ 99.01 และจำเป็น เพราะน้อยไปควรเพิ่มข้อมูล ร้อยละ 0.99 ในกรณีที่มีการประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม รูปแบบหรือวิธีที่เหมาะสมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้แทน/ผู้นำชุมชน และจัดประชุมชี้แจงประชาชนในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 98.02 รองลงมา หอกระจายเสียง/วิทยุชุมชน ร้อยละ 1.98 และทำจดหมายข่าว/เอกสารประชาสัมพันธ์แจ้งต่อประชาชนโดยตรง บอร์ดประชาสัมพันธ์ในสถานที่สาธารณะ และอินเทอร์เน็ตในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.99

#### (4) ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความพึงพอใจต่อการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเพื่อรับฟังปัญหาที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานข้ามคลองคูอยู่ในระดับมาก ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการที่จะให้ดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์/ป้องกันผลกระทบต่อชุมชน ดังนี้

- อยากให้มีป้ายบอกทางเข้าหมู่บ้านสุโง้งมูโง้ง
- อยากให้มีป้ายแจ้งเตือนห้ามทิ้งขยะบนสะพาน
- อยากให้มีป้ายแจ้งเตือนลดความเร็วเวลาขับรถเร็วในชุมชน

#### 6.2.11 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขและอาชีวอนามัย ดำเนินการให้ความรู้ด้านการใช้สารเคมีและการเจ็บป่วยของชุมชนบ้านสุโง้งมูโง้ง และติดตามตรวจสอบทางสาธารณสุขและความปลอดภัยรวมทั้งรณรงค์ให้ผู้ใช้ทางร่วมมือกันในการลดมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ ได้ดำเนินการอบรมให้ความรู้กลุ่มเกษตรกรและชาวบ้านในเรื่องการใช้สารเคมีของเกษตรกร การร่วมมือกันในการลดมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนแล้ว เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 เวลา 13.00 น. ณ มัสยิดสุโง้งมูโง้ง (มัสยิดอัลมุตกิน)

#### 6.2.12 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู ข้อมูลที่ทำการศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจำแนกตามประเภทของเรือ ความถี่ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการติดตามตรวจสอบดังนี้

- 1) การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมทางน้ำ พบว่า การสัญจรทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคูบริเวณพื้นที่โครงการ ไม่พบเรือโดยสารหรือเรือขนส่งสินค้าผ่านพื้นที่โครงการ มีเพียงเรือประมงของชาวบ้านในพื้นที่ชุมชนโดยรอบโครงการ
- 2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำในคลองย่านซื่อและคลองคูบริเวณพื้นที่โครงการไม่พบอุบัติเหตุจากการสัญจรทางน้ำ

#### 6.2.13 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอน

ผลการติดตามตรวจสอบด้านการกัดเซาะดินและการตกตะกอนนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป

### 6.3 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

- 1) ปัจจุบันโครงการได้เปิดใช้งานสะพานในระยะดำเนินการ ปีที่ 1 ในกรณีสะพานชำรุดเสียหายควรปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- 2) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนอันเกิดจากกิจกรรมของโครงการต้องรีบเข้าไปช่วยแก้ไขอย่างทันท่วงที