

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ



บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล ตั้งอยู่ที่บ้านสุโงมูโง๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล เป็นโครงการก่อสร้างสะพานและถนนเชื่อมต่อระหว่างบ้านตันหยงละไน้ หมู่ที่ 1 และบ้านสุโงมูโง๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (รูปที่ 2.1-1)

2.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

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

2.2.1 รูปแบบที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านตันหยงละไน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณทางแยก ระหว่างถนนสายบ้านตันหยงละไน้ – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงมูโง๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร

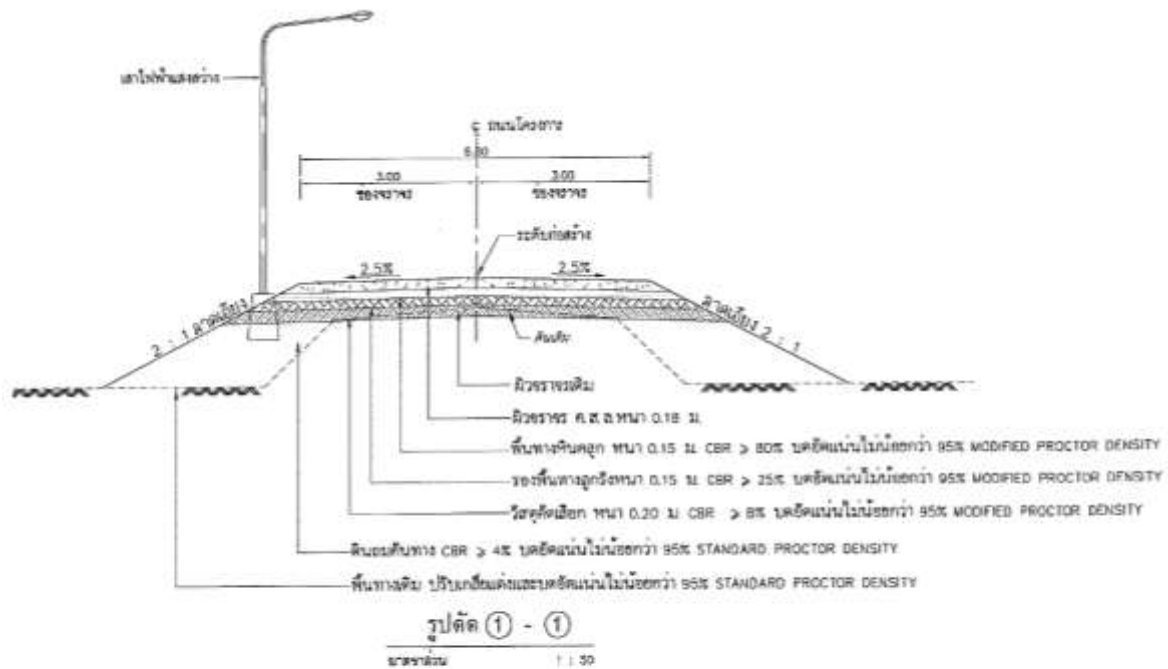
2.2.1.1 ช่วงถนนฝั่งบ้านตันหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600)

มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านตันหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000) เชื่อมกับถนนทางหลวงชนบท สาย สต.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 ทั้งนี้เส้นทางโครงการจะเป็นการต่อเชื่อมและปรับปรุงถนนดินเดิมซอยหาดแดง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น

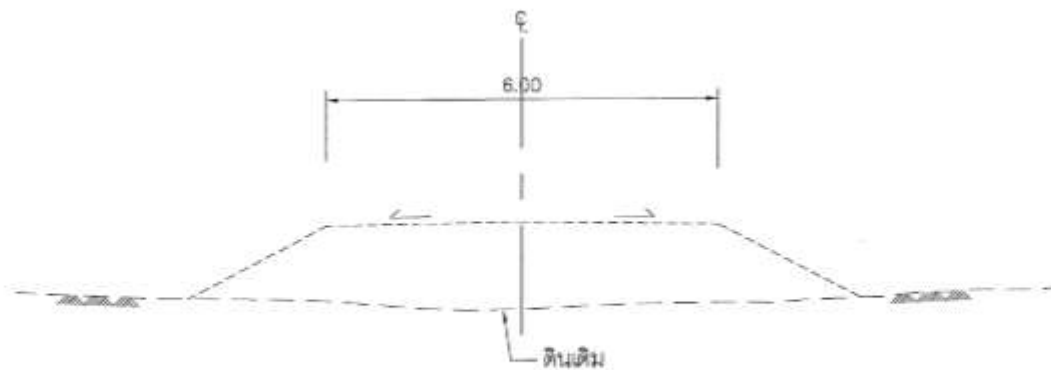


รูปที่ 2.1-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู อำเภอละงู จังหวัดสตูล





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 จากจุดเริ่มต้นโครงการบ้านต้นหยงละไน้และฝั่งบ้านสุโขทัย
และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 3+106 ฝั่งบ้านสุโขทัย



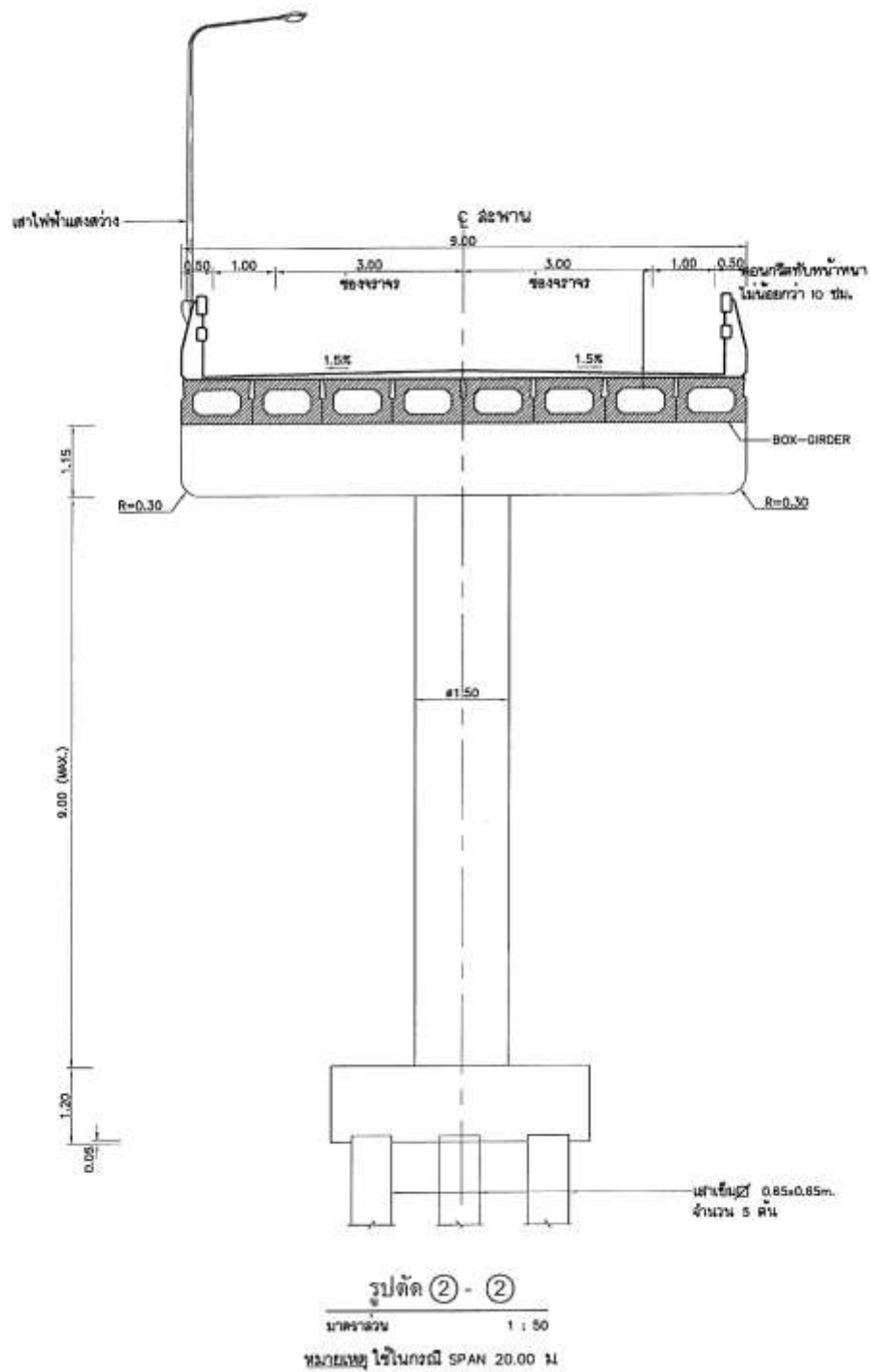
2.2.1.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นยางละไ้) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโงมูโ้) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นยางละไ้ กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 และฝั่งบ้านสุโงมูโ้ 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

สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีจุดเริ่มที่ กม.1+050 ฝั่งบ้านต้นยางละไ้ และสิ้นสุดที่ กม.1+390 ฝั่งบ้านสุโงมูโ้ 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

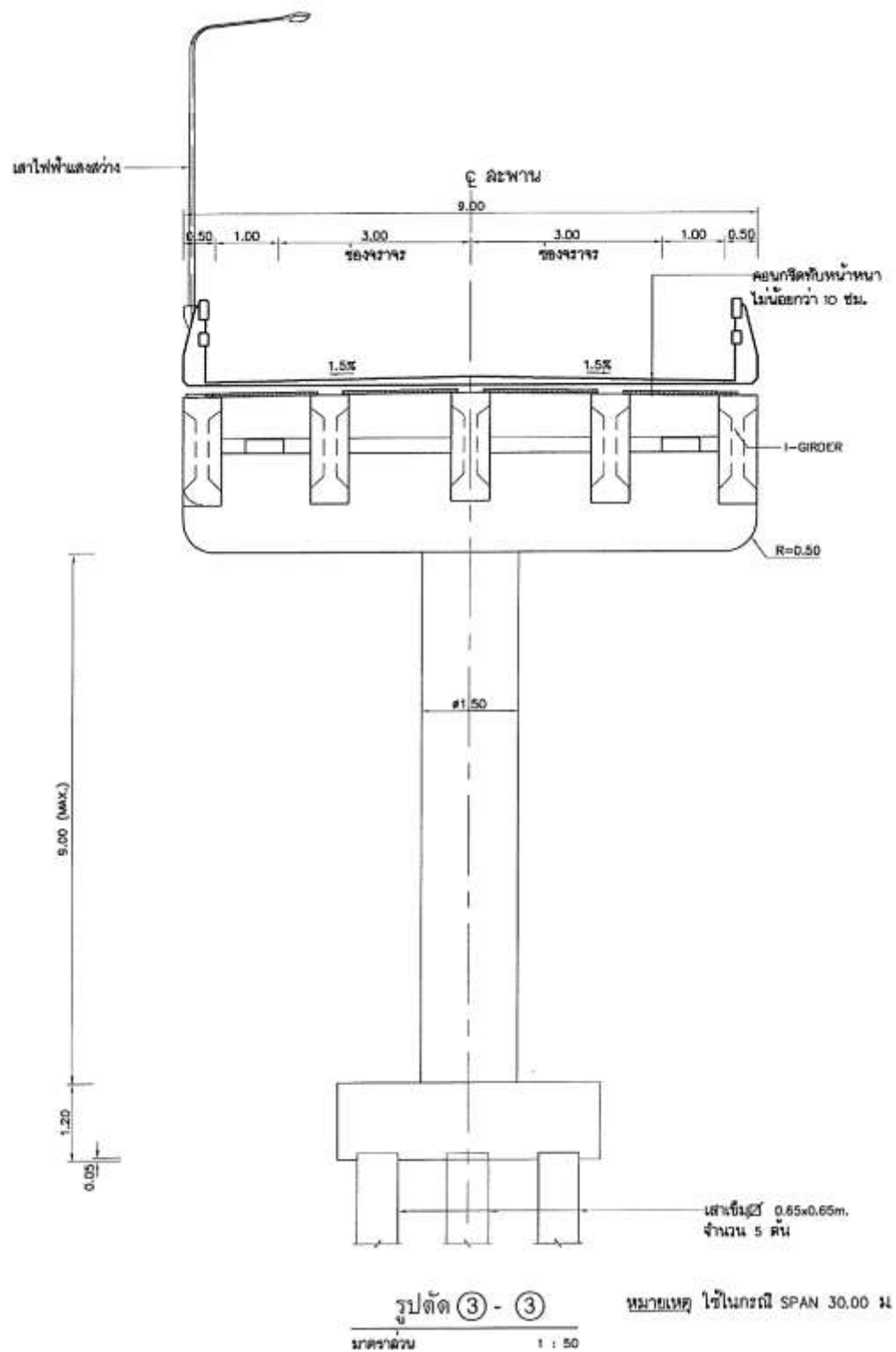
2.2.1.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโ้ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106)

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 และในบริเวณที่ตอนของหมู่บ้านเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนในหมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ ที่นา สวนมะพร้าว และสวนยางพารา รวมถึงมีบ้านเรือนของประชาชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางอย่างกระจัดกระจาย และอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 20 เมตร



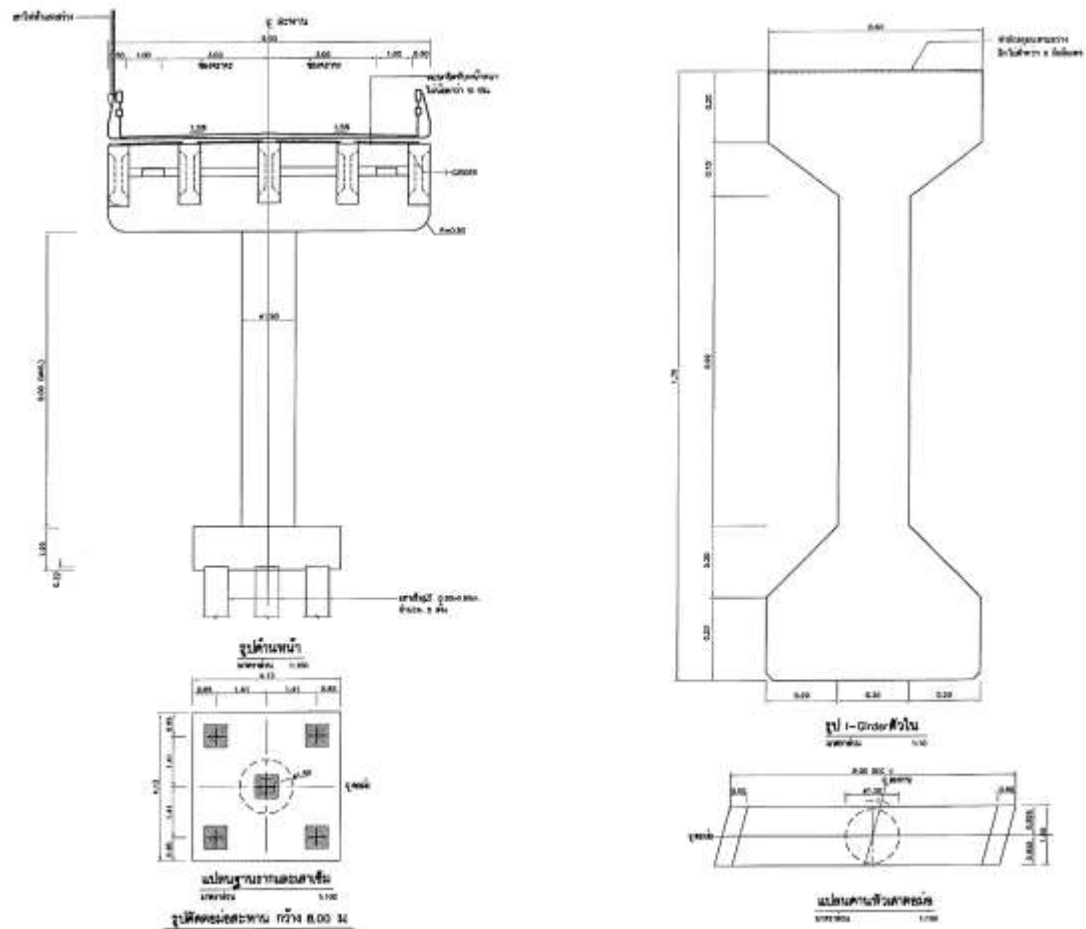
กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050, กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900

รูปที่ 2.2.1-2 ทางยกระดับกว้าง 9.00 เมตร ช่วง 20.00 เมตร ฝั่งบ้านต้นหยงละโน้และฝั่งบ้านสุโงมูโซ๊ะ



กม.ที่ 1+050 ถึง กม.ที่ 1+390

รูปที่ 2.2.1-3 สะพานข้ามคลองดู 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

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงมูโ๊ะ 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 ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)

มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน (กม.ที่ 0+000) บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน – 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 เพื่อทำให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น

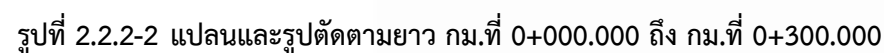
2.2.2.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

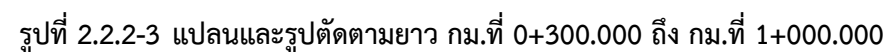
ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละไน) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโงมูโ๊ะ) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ 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

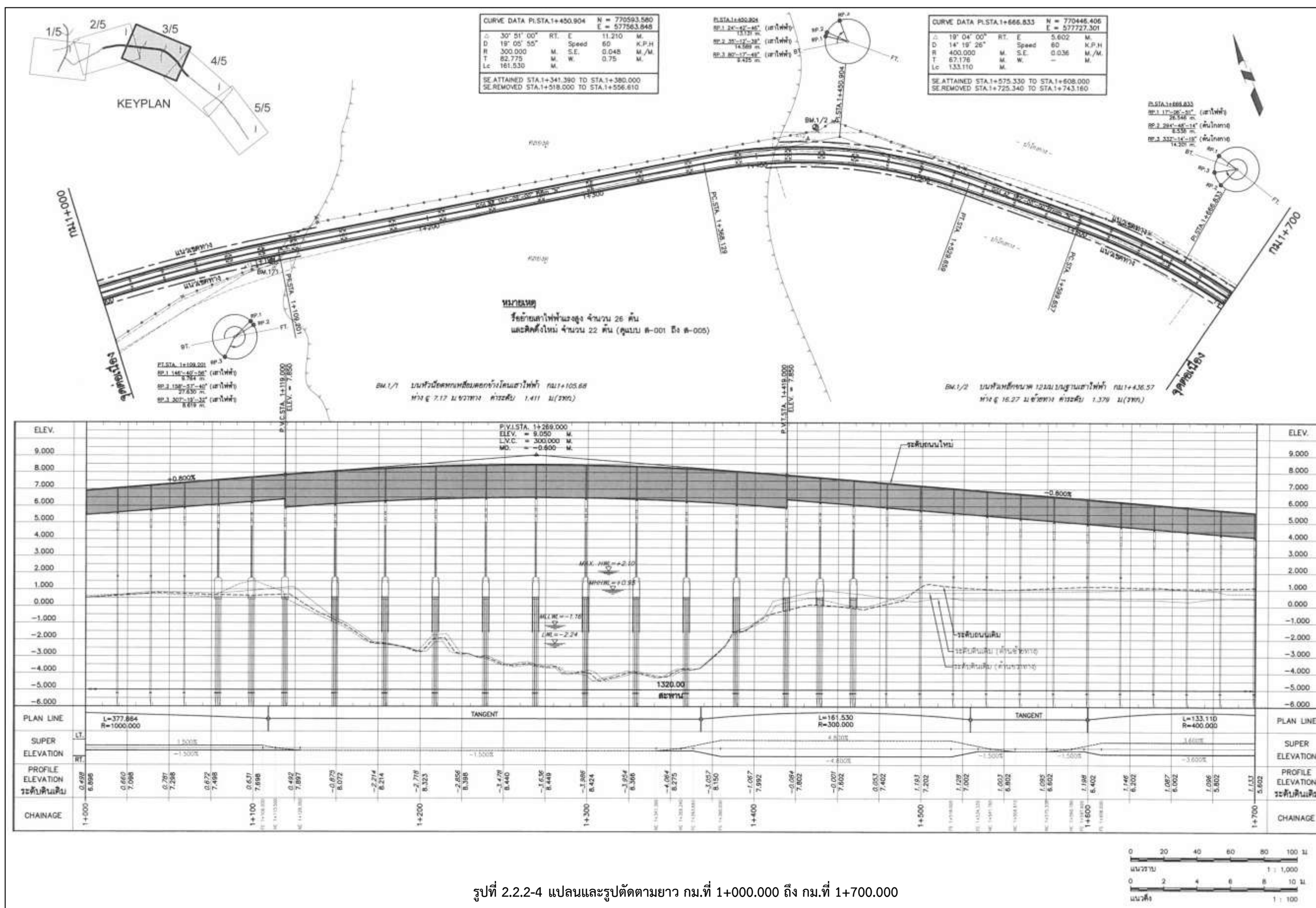
สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีจุดเริ่มที่ กม.1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน และสิ้นสุดที่ กม.1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ โดยมีรูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวสะพาน) รวมระยะทางของทางยกระดับและสะพาน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

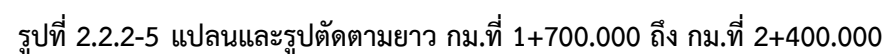
2.2.2.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+061.970)

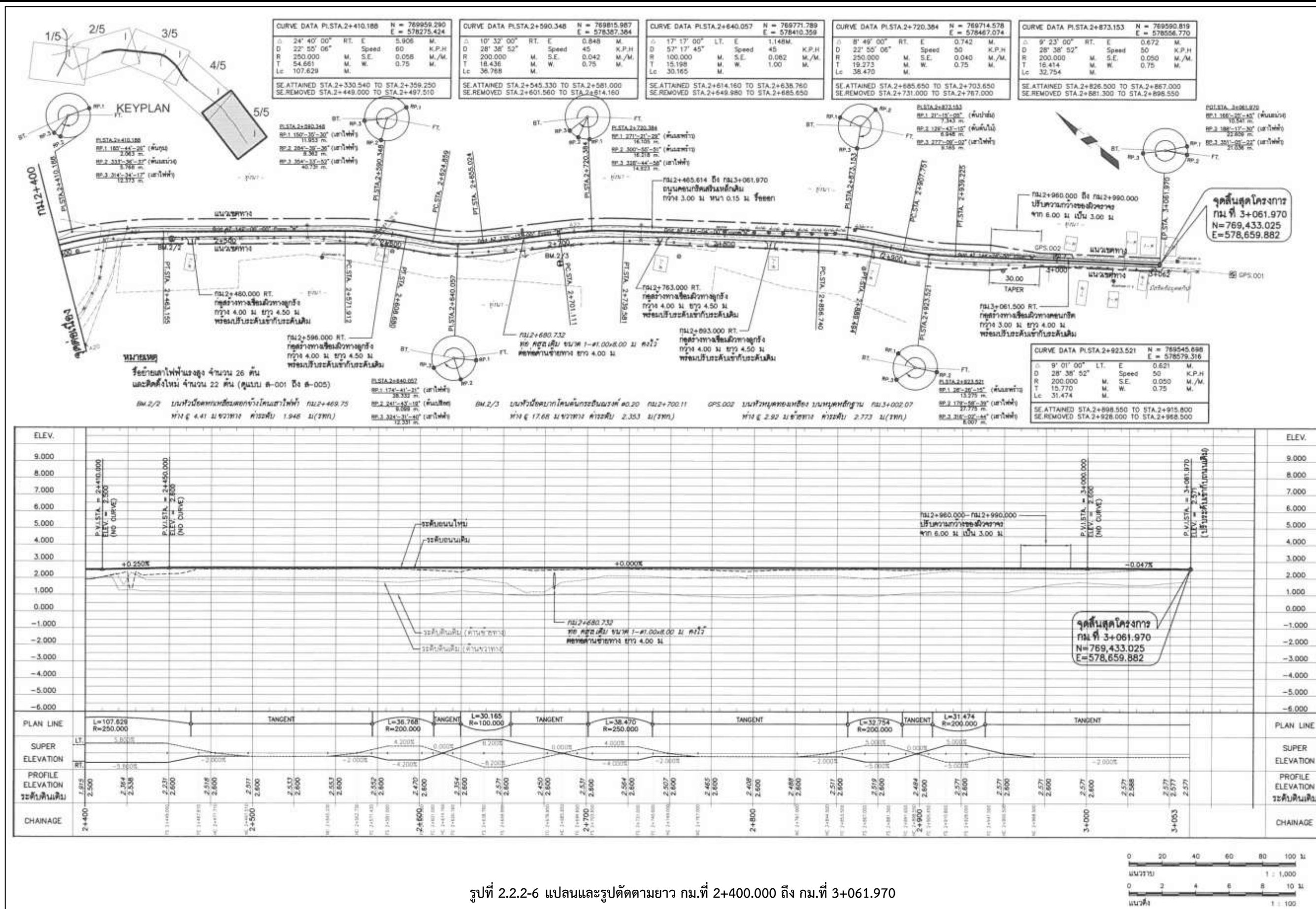
เป็นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+919) และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 1,142.97 เมตร ดังรูปที่ 2.2.2-1 ทั้งนี้สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าชายเลน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



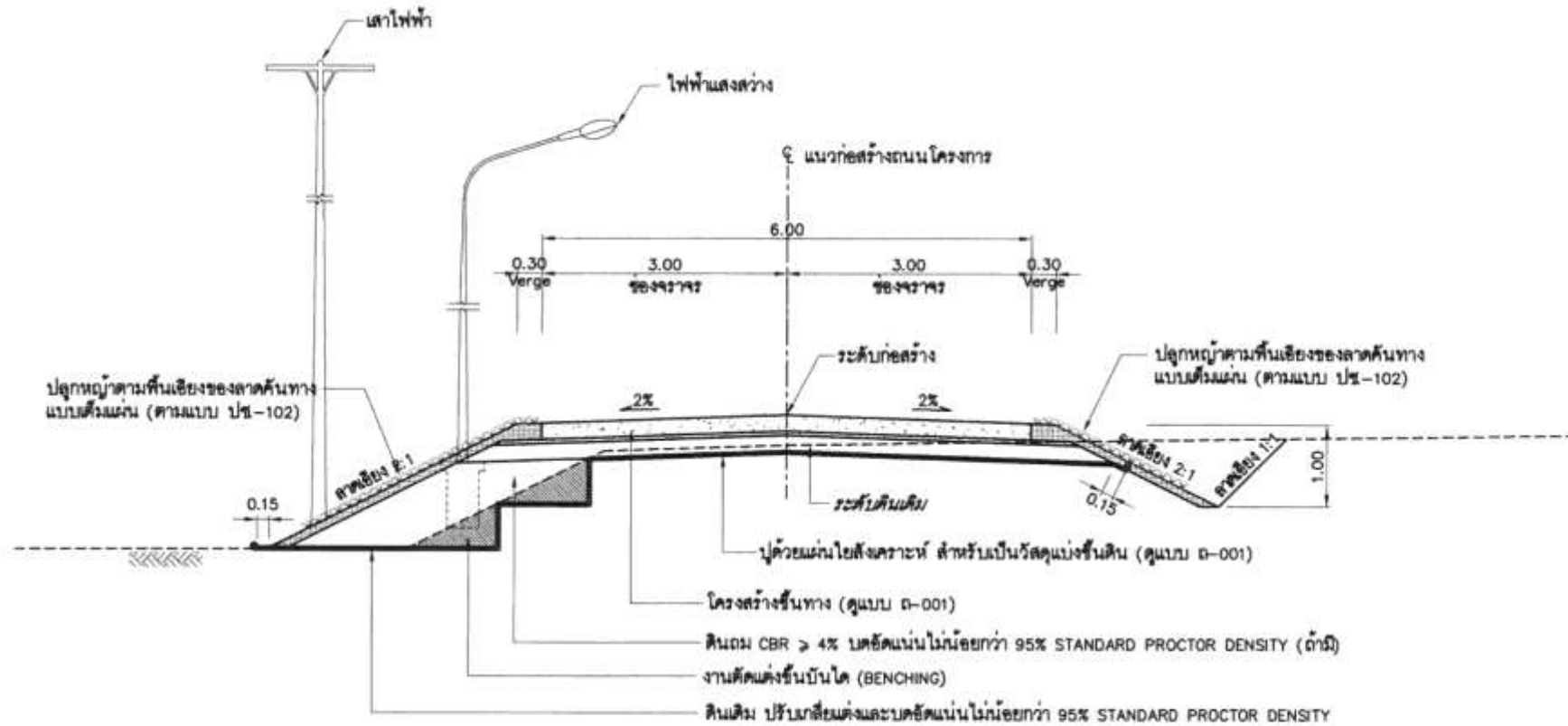








รูปที่ 2.2.2-6 แพลนและรูปตัดตามยาว กม.ที่ 2+400.000 ถึง กม.ที่ 3+061.970

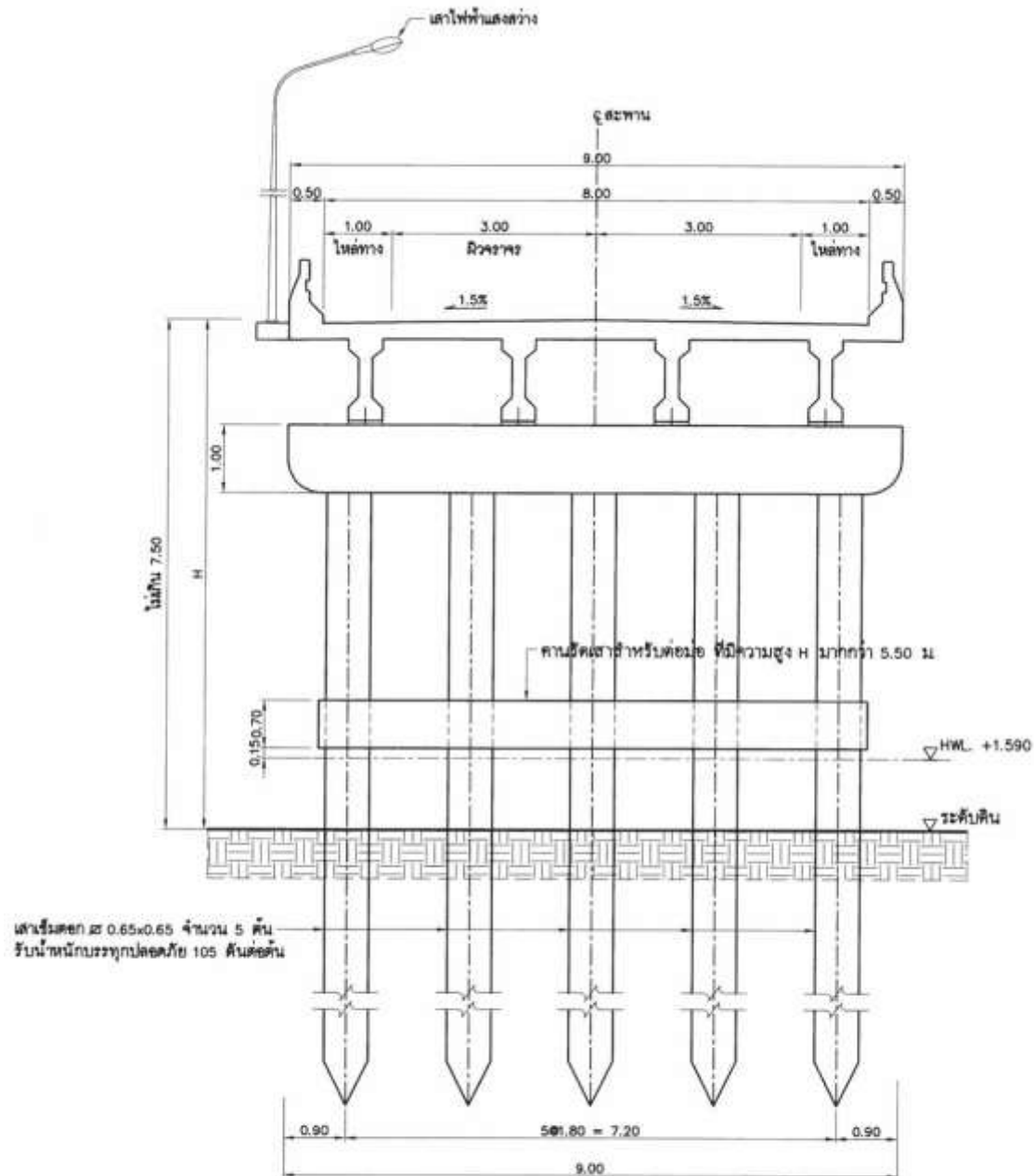


รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ

มาตราส่วน

A1=1 : 50
A3=1 : 100

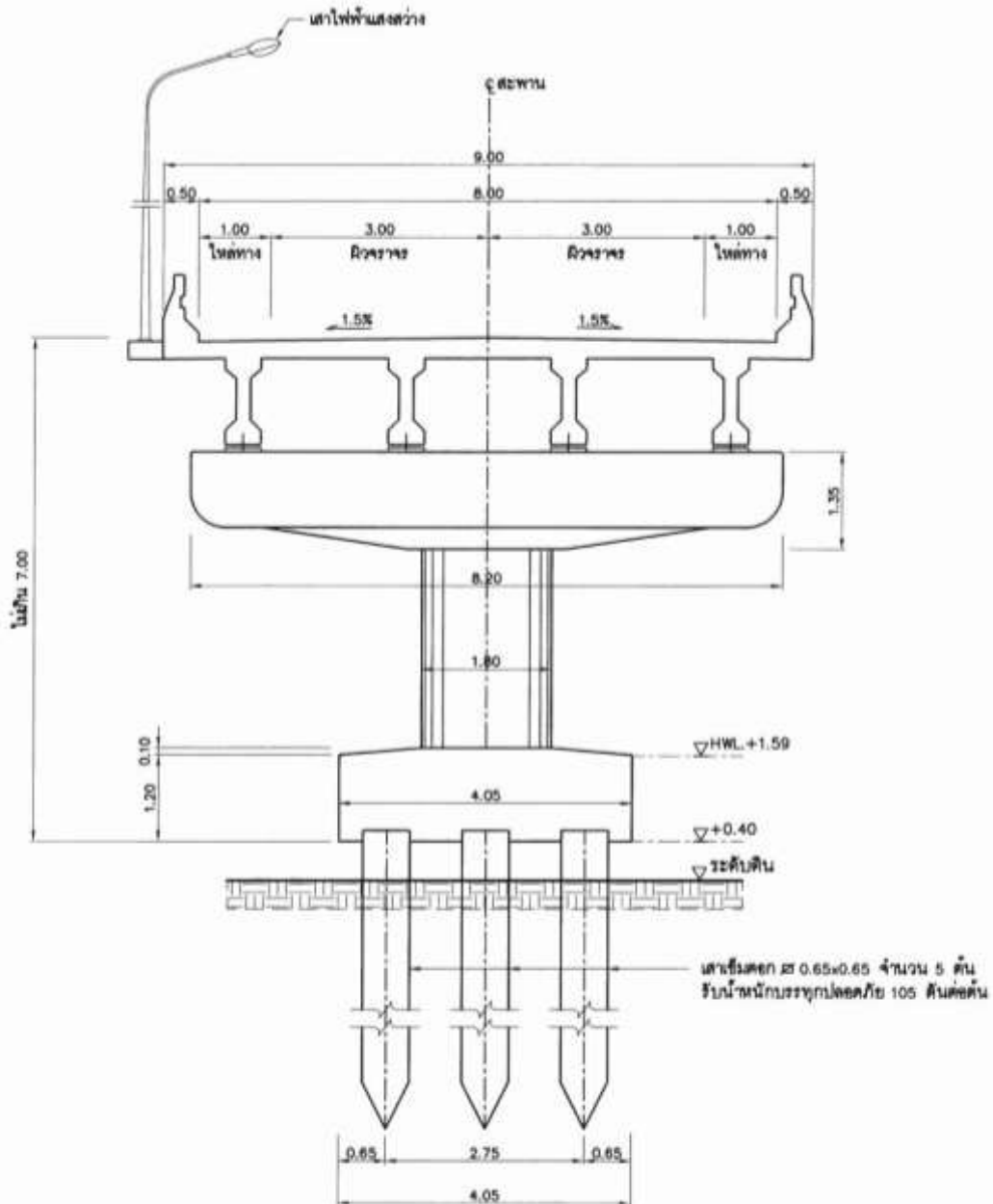
รูปที่ 2.2.2-7 รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ



รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคู
ช่วง กม.0+619.000-กม.1+059.000 และ ช่วง กม.1+479.000-กม.1+899.000
มาตราส่วน

A1=1 : 50
A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-8 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคูช่วง กม.ที่ 0+619.000 ถึง กม.ที่ 1+059.000
และช่วง กม.ที่ 1+479.000 ถึง กม.ที่ 1+899.000



รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคู
ช่วง กม.1+079.000- กม.1+099.000 และช่วง กม.1+439.000- กม.1+459.000
มาตราส่วน A1=1 : 50 A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-9 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคูช่วง กม.ที่ 1+079.000 ถึง กม.ที่ 1+099.000 และช่วง กม.ที่ 1+439.000 ถึง กม.ที่ 1+459.000



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 ทั้งนี้ตามผลการสำรวจแนวกว้างที่จะใช้ก่อสร้างจริงทำให้ถนนโครงการมีความยาวลดลงจาก 3,106.00 เมตร เป็น 3,061.97 เมตร (ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร) แต่แนวถนนโครงการยังอยู่ในขอบเขตพื้นที่เดิม เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนแต่อย่างใด ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง มีรายละเอียดดังนี้

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

ถนนระดับดินฝั่งบ้านต้นหยงละไน้มีความยาวลดลงจากเดิม 600 เมตร เป็น 599 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

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 จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **ทางยกระดับ** จุดเริ่มต้นทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรในการก่อสร้างจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และจุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะเซ่ จาก กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 เพื่อให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **สะพานข้ามคลอง** จุดเริ่มต้นสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ และจุดสิ้นสุดสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะเซ่ สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

2.2.3.3 ถนนฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะเซ่ (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 ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะเซ่ ลดลงจาก 1,206.00 เมตร เป็น 1,142.97 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด



ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองตุ - จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นยางละโน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละกู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000) - จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูโซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละกู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+106) - ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร	1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองตุ - จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นยางละโน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละกู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000) - จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูโซ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละกู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+061.970) - ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,061.970 เมตร	- จุดสิ้นสุดโครงการเดิมอยู่ กม.ที่ 3+106 เปลี่ยนเป็น กม.ที่ 3+061.970 - ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม
2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600) - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - รวมระยะทาง 0.600 กิโลเมตร	2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นยางละโน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599) - ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร - ไม่มีไหล่ทาง - รวมระยะทาง 0.599 กิโลเมตร	ความยาวของถนนฝั่งบ้านต้นยางละโนลดลง 1 เมตร	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม



ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นหยงละไน) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโงมูไชะ)) - ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.300 กิโลเมตร	3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละไน) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโงมูไชะ)) - ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.320 กิโลเมตร	โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า - 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)	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม
ทางยกระดับ - ทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 ความยาว 450 เมตร - ทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโงมูไชะ กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 ความยาว 510 เมตร - รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ)	ทางยกระดับ - ทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 ความยาว 500 เมตร - ทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโงมูไชะ กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 ความยาว 500 เมตร - รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม - ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร - ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร - ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร - ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ)	โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า - จุดเริ่มต้นของทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน จากเดิม กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+119 - จุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝั่งบ้านสุโงมูไชะ จากเดิม กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919	



ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
สะพานข้ามคลอง - จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+050 - จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+390 - ความยาว 340 เมตร	สะพานข้ามคลอง - จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+099 - จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+419 - ความยาว 400 เมตร	- จุดเริ่มต้นสะพานจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+119 ฝั่งบ้านต้นหยงละไ้น์ - จุดสิ้นสุดสะพานจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ	
4. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106) - 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. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+016.970) - 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	- จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับจากเดิม กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+919 - จุดสิ้นสุดถนนของโครงการจาก กม.ที่ 3+106 เป็น กม.ที่ 3+061.97 - ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ ลดลง 63.03 เมตร	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม

2.3 สถานะโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เริ่มก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 1,216 วัน ประมาณ 3 ปี ในปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะเปิดใช้งาน ในรอบปีที่ 3 สภาพผิวจราจรและโครงสร้างสะพานอยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ (ภาพที่ 2.3-1)



กม.0+000 (จุดเริ่มต้นโครงการ)



กม.0+300



กม.0+400



กม.0+500



กม.0+700



กม.0+900

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา 15 มิถุนายน 2569

ภาพที่ 2.3-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน



กม.1+100



กม.1+300



กม.1+500



กม.1+700



กม.1+900



กม.2+000



กม.2+200



กม.2+400

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา 15 มิถุนายน 2569

ภาพที่ 2.3-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน (ต่อ)



กม.2+600



กม.2+800



กม.3+000



กม.3+061.970 (จุดสิ้นสุดโครงการ)

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา 15 มิถุนายน 2569

ภาพที่ 2.3-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน (ต่อ)