

ด่วนที่สุด

ที่ ทส 1004/ ๖๖5



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

๑ ธันวาคม
พฤษภาคม 2545

เรื่อง การพัฒนาทะเลสาบสงขลา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ ว(ล) 15149 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2545

ตามหนังสือที่อ้างถึงสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาทบทวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างถนน พท 3037 บ้านไทรถึง-บ้านหัวป่า ซึ่งเป็นถนนเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของทะเลสาบสงขลาตอนบน โดยตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณทะเลน้อยในส่วนที่เชื่อมต่อกับทะเลหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อ่อนไหวสูงต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ ดังนั้น การพิจารณาเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจึงได้ดำเนินการมาโดยลำดับ ดังนี้

1. กรมทางหลวงชนบท (สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท หรือ กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทเดิม) และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการถนนสาย พท 3037 เมื่อปี 2537 ซึ่งมีความยาวประมาณ 14.4 กิโลเมตร ผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการดังกล่าวมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางลบมากกว่าทางบวก เนื่องจากถนนดังกล่าวจะขัดขวางการไหลของน้ำเพื่อสิ่งแวดล้อมจากตอนบนสู่ตอนล่าง และส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของพืชน้ำอย่างรุนแรงซึ่งไม่มีมาตรการใดจะแก้ไขได้ ผลการศึกษาจึงได้เสนอทางเลือกไว้ 3 ประการ คือ 1) ยกเลิกโครงการ 2) สร้างถนนตามแบบแปลนเดิม 3) สร้างถนนยกระดับบริเวณที่ผ่านป่าพรุและทางน้ำตามความจำเป็นและเหมาะสม

จากนั้น กรมทางหลวงชนบท และ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ จึงได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการตัดสินใจของประชาชนในพื้นที่ เมื่อเดือนตุลาคม 2538 ผลการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการตัดสินใจในเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ ปรากฏว่า ที่ประชุมมีมติเป็นเอกฉันท์ให้ใช้ทางเลือกที่ 3 เป็นการก่อสร้างถนนยกระดับบริเวณที่ผ่านป่าพรุและทางน้ำตามความจำเป็นและเหมาะสม เนื่องจากเห็นว่าทางเลือกที่ 3 จะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อการไหลของน้ำเพื่อสิ่งแวดล้อมได้ อีกทั้งโครงการดังกล่าวมีประโยชน์และเป็นการต้องการของประชาชนในพื้นที่ แม้ว่ารัฐจะต้องลงทุนสูงกว่าเดิมก็ตาม หากยังคงการก่อสร้างโครงการตามทางเลือกที่ 2 แล้ว จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบนิเวศและผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชน และความหลากหลายทางชีวภาพในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อยในภาพรวม จนไม่อาจฟื้นฟูให้กลับสู่

สภาพเดิมได้...

สภาพเดิมได้ ดังนั้น การพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในบริเวณดังกล่าวจึงเป็นการพิจารณาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศเป็นหลัก มากกว่าการพิจารณาเฉพาะด้านเศรษฐกิจ

2. คณะกรรมการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา และ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้มีมติเมื่อปี 2539 เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงชนบทปฏิบัติตามทางเลือกที่ 3 โดยมีเงื่อนไขดังนี้ 1) ให้ออกแบบถนนช่วงที่ยกระดับให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับสภาพอุทกวิทยาและสภาพธรรมชาติ โดยพิจารณาด้านภูมิสถาปัตย์ของถนนยกระดับ เพื่อมิให้ขัดขวางการไหลของน้ำและเกิดทัศนอุจาดในบริเวณดังกล่าว 2) จัดทำแผนปฏิบัติการและแผนการดำเนินงานของโครงการ 3) ศึกษาผลกระทบเพิ่มเติมเนื่องจากเป็นถนนยกระดับซึ่งแตกต่างจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งแรก

3. กรมทางหลวงชนบท ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมพร้อมการออกแบบรายละเอียดของโครงการดังกล่าวต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาเมื่อเดือนกันยายน 2544 ซึ่งเป็นถนนที่มีความยาว 17.54 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ 5.45 กิโลเมตรช่วงที่ผ่านพื้นที่ระบายน้ำจากทะเลน้อยสู่ทะเลหลวงซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศสูงมาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาแล้วมีมติให้กรมทางหลวงชนบทปรับปรุงรูปแบบของถนนช่วงยกระดับ เนื่องจากมีความไม่เหมาะสมหลายประการในเรื่องรูปแบบที่ก่อให้เกิดทัศนอุจาดและขัดขวางการไหลของน้ำ

4. ในระหว่างการปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรูปแบบของถนนยกระดับนั้น ประชาชนในพื้นที่ได้ร่วมกันทำถนนชั่วคราวเป็นคันดินบดอัดพอให้มีการสัญจรได้ แต่มีปัญหาเรื่องผิวจราจรในฤดูฝนทำให้ต้องมีการปรับปรุงทุกปี และจากการที่ประชาชนทำถนนคันดินบดอัดที่ขวางการไหลของน้ำและการเปลี่ยนแปลงทางน้ำนั้น ได้ก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้นในระดับหนึ่งแล้ว ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นไปตามการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่เป็นถนนคันดินบดอัด และหากไม่รีบดำเนินการให้เหมาะสมจะเกิดปัญหาทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชนในบริเวณดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีกทั้งรัฐอาจต้องทุ่มงบประมาณจำนวนมากมหาศาลในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศที่ไม่สามารถฟื้นฟูกลับมาได้อีก

ดังนั้น กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้ว มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

1. โครงการก่อสร้างถนน พท 3037 บ้านไสกลิ่ง-บ้านหัวป่า เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความจำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนสองฝั่งลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง เห็นควรสนับสนุนให้ดำเนินการโดยเร่งด่วน

2. ถนนสายดังกล่าวตัดผ่านพื้นที่ที่มีความไวสูงต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ ดังนั้นควรปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด อีกทั้งควรเคารพต่อการตัดสินใจของประชาชนในพื้นที่ที่เลือก ทางเลือกที่ 3

3. เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพสูงในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และชุมชนในพื้นที่ดังกล่าว มีการพัฒนาอาชีพเสริมเพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อยู่แล้ว ดังนั้น จึงควรออกแบบ

ด้านภูมิสถาปัตย์ของถนนส่วนที่ยกระดับให้สอดคล้องและกลมกลืนกับสภาพทิวทิวทัศน์และสภาพธรรมชาติ สำหรับ
แนวถนนส่วนที่เหลือได้กำหนดใช้แนวที่อิงกับของเดิมที่ประชาชนได้ช่วยกันก่อสร้างไว้มากที่สุดแล้ว

4. สำหรับงบประมาณที่เพิ่มสูงเป็นประมาณ 737.4 ล้านบาท นั้น หากพิจารณาประเด็นการ
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทะเลน้อย และพรวนเครื่อง อย่าง
สิ้นเชิงแล้วจะเห็นได้ว่าเป็นงบประมาณที่ไม่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น การขุดลอก
ทะเลสาบ หรือการจัดการน้ำเสีย เป็นต้น

5. เห็นควรเร่งรัดให้กรมทางหลวงชนบท ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการของคณะผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยด่วน เพื่อแก้ไขความเดือดร้อนของ
ประชาชนที่ต้องใช้เส้นทางคมนาคมสายนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายประพัฒน์ ปัญญาชาติรักษ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองประสานการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โทร 0-2279-5202 ,0-2279-9182

โทรสาร 0-2279-9182

เอกสารประกอบวาระเพื่อพิจารณาจร

รายงานสรุปประกอบการประชุม

เรื่องที่...๒...

เรื่อง พิจารณาแนวทางการพัฒนาทะเลสาบสงขลา

ในส่วนโครงการก่อสร้างทางสายบ้านไสกลิ่ง-บ้านหัวป่า

ความเป็นมา

เส้นทางสายบ้านไสกลิ่ง-บ้านหัวป่า อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง, อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา เดิมเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบทในความรับผิดชอบของกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) เชื่อมระหว่าง บ้านไสกลิ่ง ตำบลลำปำ อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง กับบ้านหัวป่า อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา มีแนวทาง เลียบไปตามชายฝั่งทะเลสาบสงขลาตอนบน ระยะทางตลอดสายประมาณ 17.544 กม. ตัดผ่านพื้นที่เขตป่า สงวนแห่งชาติป่าคลองยวนและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย พื้นที่โครงการโดยทั่วไปมีสภาพเป็นป่าพรุเสม็ด ทุ่งนา และที่ราบลุ่ม ไม่มีประชากรอาศัยอยู่

เส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางเลียบทะเลสาบสงขลาในโครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำทะเลสาบ สงขลา ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่าง ซึ่งหากก่อสร้างเส้นทางช่วงนี้แล้วเสร็จ ประชาชนบริเวณ รอบทะเลสาบสงขลา ทั้ง 3 จังหวัด อันได้แก่ จังหวัดพัทลุง สงขลา และนครศรีธรรมราช สามารถใช้เป็น เส้นทางลัดเชื่อมระหว่างอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง กับอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ช่วยร่นระยะทาง จากเดิมได้กว่า 90 กม. รวมทั้งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกทดแทนการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งไม่มีความ ปลอดภัยเท่าที่ควรและใช้ได้เพียงบางฤดูกาลเท่านั้น

การศึกษาผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากพื้นที่ที่ก่อสร้างอยู่ในเขตป่าเพื่อการอนุรักษ์ อีกทั้งอยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย ซึ่ง จะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางระบบนิเวศป่าชายเลนและป่าพรุเสม็ดที่น้ำท่วมถึง รวมทั้งอาจจะส่ง ผลกระทบต่อระบบนิเวศของนกน้ำและสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่ในบริเวณทะเลน้อยอย่างรุนแรงได้ สำนักงานคณะ กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สผ.) จึงได้จัดทำข้อกำหนดการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (มอ.) ซึ่ง รพช. ได้ว่าจ้างให้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (3 มิ.ย. 2537-20 ก.พ. 2539) ผลการศึกษาได้เสนอทางเลือกสำหรับโครงการไว้ 3 แนวทาง คือ

- ทางเลือกที่ 1 ยกเลิกโครงการเดิมเพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อม แล้วเปลี่ยนเป็นทาง ยกระดับทั้งหมด
- ทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างโดยอ้างอิงแบบแปลนเดิมแต่ให้เพิ่มขีดความสามารถในการระบายน้ำ และ ยกกระต๊อบสะพานที่ออกแบบไว้เดิมเพื่อให้เรือสามารถผ่านเข้าออกได้
- ทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างเป็นทางยกระดับบางช่วงตามความเหมาะสมของพื้นที่ กล่าวคือ ช่วงที่ผ่าน พรุและทางน้ำหลากให้เป็นทางยกระดับ ส่วนพื้นที่ราบอาจให้มีแนวรั้วตลอดสอง ข้างทางเพื่อป้องกันการบุกรุกของผู้ใช้ถนนและสัตว์เลี้ยง

โดยคณะผู้ศึกษาลงความเห็นว่าควรเลือกก่อสร้างเป็นทางเลือกที่ 3

เมื่อ รพช. ได้ส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ มอ. ให้ สผ. พิจารณา และได้รับแจ้ง ให้ทำการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อกำหนดแผนปฏิบัติการและแผนการก่อสร้างเพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการไหลเวียนของน้ำ รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านเสียงรบกวนเพิ่มเติมเนื่องจากทาง

/ยกระดับ.....

ยกระดับผลกระทบย่อมแตกต่างจากแหล่งกำเนิดเสียงที่อยู่ในแนวราบ รพช. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (บ.พอลคอนซัลแตนท์ และ บ.ครีเอทีฟเทคโนโลยี จำกัด) ระหว่าง 16 ก.ย. 2540-9 ธ.ค. 2541 ทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางยกระดับพร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมการก่อสร้างทางเพิ่มเติม

โดยได้ออกแบบโครงสร้างทางวิศวกรรมของโครงการ ใช้ดินถมคันทาง ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรกว้าง 6 ม. ไหล่ทางข้างละ 2 ม. ระยะทาง 11.874 กม. สะพานคอนกรีตอัดแรงกว้าง 9 ม. ไม่มีทางเท้า จำนวน 2 แห่ง ความยาว 140 ม. และ 80 ม. ถนนยกระดับผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำและคลองกว้าง 9 ม. ระยะทาง 5.450 กม. ราคาค่าก่อสร้างที่ประมาณการไว้เมื่อปี พ.ศ. 2542 วงเงิน 670 ล้านบาท ระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 3 ปี

ส่วนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมของกลุ่มที่ปรึกษาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน ด้านคมนาคม มีมติยังไม่เห็นชอบในรายงานโดยให้ปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานอีกหลายประเด็น

สภาพของโครงการปัจจุบัน

ในระหว่างที่กลุ่มที่ปรึกษากำลังดำเนินการปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานอยู่นั้น ราษฎรในอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา และอำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ร่วมกันระดมทรัพยากรเงินลงทุน มาดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนลาลองขึ้นเองจากฝั่งต้นทางและปลายทาง มาบรรจบกัน ลักษณะเป็นถนนลูกรังกว้าง 4 ม. ช่วงที่ข้ามคลองมีการก่อสร้างสะพานไม้ชั่วคราว โดยก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2544 และใช้เป็นเส้นทางสัญจรระหว่างสองจังหวัดแล้ว

มติ ครม.

จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2545 ได้พิจารณาเรื่องการพัฒนาทะเลสาบสงขลา ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ และได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทบทวนผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการออกแบบแปลนการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ้ง-บ้านหัวป่า โดยพยายามใช้ประโยชน์จากถนนที่ประชาชนได้ช่วยกันก่อสร้างไว้แล้วให้มากที่สุด

ผลการดำเนินงานตามมติ ครม. 12 พ.ย. 2545

กรมทางหลวงชนบทได้เชิญผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ปรึกษา พร้อมทั้งผู้เกี่ยวข้อง ร่วมประชุมหารือในวันอังคารที่ 3 ธันวาคม 2545 ณ กรมทางหลวงชนบท ที่ประชุมมีมติดังนี้

1. ให้ที่ปรึกษารับปรับปรุงแก้ไขรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้วจัดส่งให้ สผ. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาโดยเร็ว

2. ให้กรมทางหลวงชนบทหารือกับที่ปรึกษาถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2545 เพื่อจังหวัดพัทลุงจักได้นำเรียนคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

/มติที่ประชุม.....

มติที่ประชุมที่สำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2545

ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีประชุมผู้เกี่ยวข้องพิจารณาเรื่องการก่อสร้างทางสายบ้านไสกลิ่ง - บ้านหัวป่า ที่ประชุมมีมติดังนี้

1. เห็นด้วยว่าต้องสร้างถนนสายนี้
 2. ถนนสายนี้แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ช่วงแรกเป็นถนนลาดยาง ความยาวประมาณ 5.76 กม. พร้อมสะพาน คสล. ยาว 140 เมตร ช่วงที่ 2 ในการศึกษาครั้งแรกยกระดับ 5.4 กม. ในการประชุมเห็นว่าควรลดระยะทางยกระดับลงเหลือประมาณ 3.0-3.5 กม. ช่วงที่ 3 เป็นถนนลาดยางยาว 6.114 กม. พร้อมสะพานยาว 80 เมตร ในระยะแรกควรก่อสร้างช่วงที่ 1,3 เป็นถนนลาดยาง ความยาวรวม 11.874 กม. และสะพาน 2 แห่ง ความยาว 220 เมตร เป็นค่าก่อสร้างทาง 131 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสะพาน คสล. 2 แห่ง 22 ล้านบาท รวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 153 ล้านบาท ราคานี้เป็นราคาจ้างเหมา หากมอบให้ทหารดำเนินการค่าก่อสร้างจะลดลง 20% (ค่ากำไรและภาษี) จะเหลือค่าก่อสร้างประมาณ 130 ล้านบาท
- สำหรับช่วงกลางที่มีปัญหาว่าค่าก่อสร้างสูงจะต้องก่อสร้างเป็นทางยกระดับหรือไม่ ยาวเท่าไรจึงจะเหมาะสม ที่ประชุมให้มีการศึกษาทบทวนผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมอีกโดยให้แล้วเสร็จภายใน 4 เดือน