

ปิดฝุ่น 'คอคอดกระ' ผลศึกษา 'บวก-ลบ'



ฮือฮากันอีกครั้งกับ “คอคอดกระ” หลังนาย
ธานินทร์ กรัยวิเชียร องคมนตรีและอดีตนายก
รัฐมนตรี ส่งจดหมายเปิดผนึก (อ่านต่อหน้า 13)

ถึง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิรูปประเทศ เสนอให้ชุดคอคอดกระ ที่เคยหยิบยกมาพูดกันหลายครั้งหลายครา และมีการศึกษาจากหลายฝ่าย

หนึ่งในนั้นคือผลการศึกษาของบริษัท Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton หรือ TAMS ที่ถือว่าเป็นผลการศึกษากการชุด “คอคอดกระ” ที่เป็นระบบมากที่สุดครั้งแรกของไทย นำเสนอต่อรัฐบาล เมื่อปี 2516 โดย TAMS ศึกษา 10 แนว โดยระบุว่ามีแนวโน้มไปได้มากที่สุด ในการขุดคลองช่องทางเดียวขนาดความลึก 33.5 เมตร กว้าง 490 เมตร ยาว 107 กิโลเมตร สามารถให้เรือขนาด 500,000 เดทเวทตันแล่นผ่านได้

ใช้วิธีขุดแบบปกติหรือใช้นิวเคลียร์บางส่วน ปากคลองสามารถพัฒนาท่าเรือและอุตสาหกรรมทั้งสองด้านของท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางขนถ่ายในภูมิภาคใกล้เคียงได้ประมาณการงบประมาณไว้ที่ 22,480 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามค่าเงินในขณะนั้น)

ข้อเสนอนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือสภาพัฒน์ นำมาประมวลผลศึกษาและคำนวณค่าใช้จ่ายใหม่ในปี 2541 พบว่ามูลค่าการลงทุนจะสูง 500,000-810,000 ล้านบาท (ตามค่าเงินในขณะนั้น)

ขณะที่ข้อมูลจาก รศ.ดร.ศุภพร เขียววิมล คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ระบุว่า แนวความคิดชุดคอคอดกระปรับเปลี่ยนตลอดเวลา ขณะนี้มีถึง 12 แนว การศึกษาเรื่องนี้ต้องพิจารณามิติต่างๆ เช่น ด้านความอิสระในการบริหารคลองของประเทศ, ด้านเศรษฐกิจของประเทศ, ด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร, ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรมศาสตร์

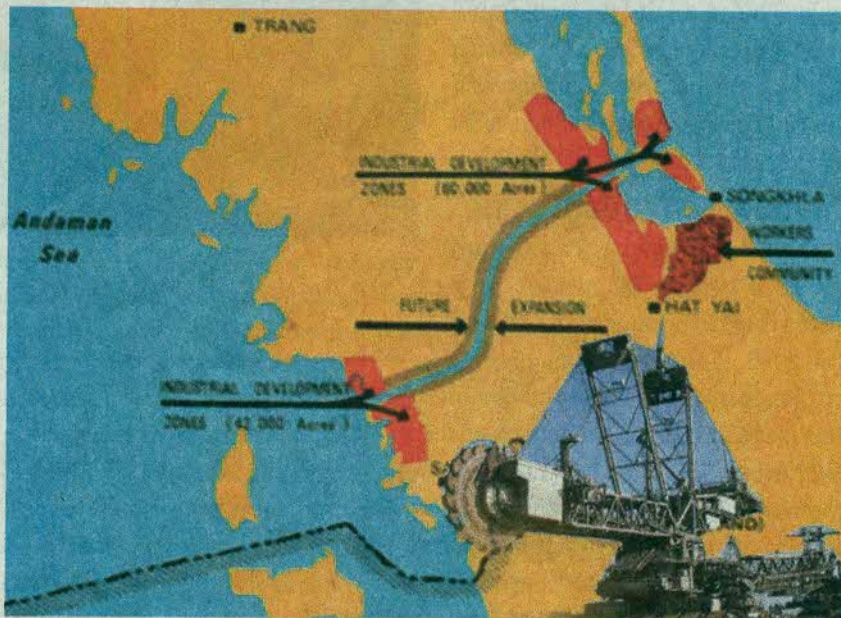
เมื่อแยกข้อเสนอการชุดคอคอดกระที่มีความน่าเชื่อถือ โดยหน่วยงาน องค์กรต่างๆ ตั้งแต่ปี 2516-2548 สรุปแนวโน้มที่นำจะมีความเป็นไปได้มากที่สุดคือแนว 5A (จากการศึกษาของบริษัท TAMS) และแนว 9A (จากการศึกษาของคณะกรรมการธิการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ชุดปี 2544 ศึกษาแล้วเสร็จปี 2548

เส้นทางชุดคลองไทย (หรือแนว 9A) ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช

ปิดฟู่

‘คอคอดกระ’

ผลศึกษา‘บวก-ลบ’



จุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่งเส้นทาง 9A จะตัดผ่านพรุควนเคร็งซึ่งมีทะเลสาบ ซึ่งตามหลักวิชาการแล้วทะเลสาบจะช่วยลดแรงกระแทกจากคลื่นสูงๆ ของเรือ

การสร้าง 2 คลองเพื่อรองรับเรือขนาด 500,000 เดทเวทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือขนน้ำมัน มีความกว้าง 60-80 เมตร ลึก 30-35 เมตร เรือกินน้ำลึกต้องสร้างคลองเผื่อไว้ เพราะถ้ามีคลองเดียวเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือแตกและจอด สามารถเปลี่ยนมาใช้คลองเดียวร่วมกันได้

ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทยและการลงทุนเงินสำหรับค่าขนดินประมาณ 4,000 ล้าน ลูกบาศก์เมตร เป็นเงิน 600,000 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสะพาน 3 สะพาน และอุโมงค์ 2 อุโมงค์ เป็นเงิน 50,000 ล้านบาท รวม 650,000 ล้านบาท

วิธีการสร้างคลองไทยนั้นให้บริษัทที่มีเครื่องมือทันสมัยชุด ระยะ 120 กิโลเมตร จำนวน 120 บริษัท โดยรับผิดชอบบริษัทละ 1 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5,000 ล้านบาท ชุดคลองพร้อมกันทุกจุดรวม 5 ปี

ประเทศที่น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดน่าจะเป็นจีน เพราะช่วยระยะเวลาการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปจีน เรือบรรทุกน้ำมันจะใช้บริการมากที่สุด

คอคอดกระจะร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมแหลมมลายูได้เพียง 1-2 วัน หากเปรียบเทียบ

ณ เวลานั้นที่จีนได้จริงจะลดลงมาอีกจากเวลาที่เสียไปขณะผ่านคอคอดกระ นอกจากนี้ ขณะที่แล่นผ่านคลองเรือส่วนใหญ่ ต้องเปลี่ยนจาก FUEL OIL มาเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งมีต้นทุนแพงกว่ากันเป็นเท่าตัว

ทั้งนี้ การขุดแนว 5A คือ 1.อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลองสตาร์ และท่าเรือกลางของมาเลเซีย 2.ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจมีปัญหาเรื่องค่าขนย้ายและค่าเรือย้ายมาก 3.แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจเกิดกระแสน้ำต่อต้านสูง 4.จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ 11 แห่ง บริเวณ จ.สตูล 5.แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้รับระยะทางการเดินเรือ และ 6.ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ส่วน แนว 9A ระยะทางประมาณ 128 กิโลเมตร แนวที่ 2 ยาว 92 กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว 182 กิโลเมตร 2.มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 18 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช 3.แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนแล้วเข้าพรุควนเคร็ง ถ้าไม่มีการจัดการที่

เมื่อแยกข้อเสนอการขุดคอคอดกระที่มีความน่าเชื่อถือ โดยหน่วยงาน องค์กรต่างๆ ตั้งแต่ปี 2516-2548 สรุปแนวโน้มที่น่าจะมีความเป็นไปได้มากที่สุดคือแนว 5A (จากการศึกษาของบริษัท TAMS) และแนว 9A (จากการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ชุดปี 2544 ศึกษาแล้วเสร็จปี 2548

เส้นทางขุดคลองไทย (หรือแนว 9A) ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา โดยขุดคลองเชื่อมระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ความยาว 120 กิโลเมตร ลึก 35-40 เมตร ลักษณะเป็นคลองคู่ขนาน ไปหนึ่งคลองและกลับหนึ่งคลอง ความกว้างประมาณ 300-350 เมตร

วิธีการสร้างคลองไทยนั้นให้บริษัทที่มีเครื่องมือทันสมัยขุด ระยะ 120 กิโลเมตร จำนวน 120 บริษัท โดยรับผิดชอบบริษัทละ 1 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5,000 ล้านบาท ขุดคลองพร้อมกันทุกจุดรวม 5 ปี

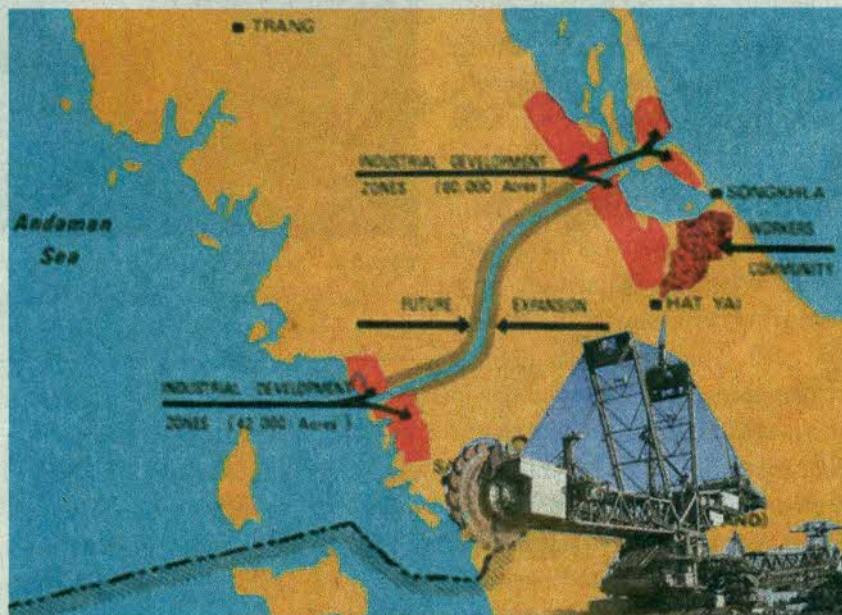
ประเทศที่น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดน่าจะเป็นจีน เพราะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปจีน เรือบรรทุกน้ำมันจะใช้บริการมากที่สุด

คอคอดกระจะร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมแหลมมลายูได้เพียง 1-2 วัน หากเปรียบเทียบกับคลองสุเอซและคลองปานามาช่วยร่นระยะทางได้ถึง 10,000 กิโลเมตร หรือประมาณ 7 วัน ขณะที่เรือวิ่งผ่านคอคอดกระต้องลดความเร็วลงจาก 15 นอต (27 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหลือไม่เกิน 12 นอต (21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เพราะ

ปิดฟุน

‘คอคอดกระ’

ผลศึกษา‘บวก-ลบ’



จุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่งเส้นทาง 9A จะตัดผ่านพรุควนเคร็งซึ่งมีทะเลสาบ ซึ่งตามหลักวิชาการแล้วทะเลสาบจะช่วยลดแรงกระแทกจากคลื่นสูงๆ ของเรือ

การสร้าง 2 คลองเพื่อรองรับเรือขนาด 500,000 เดทเวทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือขนน้ำมัน มีความกว้าง 60-80 เมตร ลึก 30-35 เมตร เรือกินน้ำลึกต้องสร้างคลองเผื่อไว้ เพราะถ้ามีคลองเดียวเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือแตกและจอด สามารถเปลี่ยนมาใช้คลองเดียวร่วมกันได้

ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทยและการลงทุนเงินสำหรับค่าชดเชยดินประมาณ 4,000 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสะพาน 3 สะพาน และอุโมงค์ 2 อุโมงค์ เป็นเงิน 50,000 ล้านบาท รวม 650,000 ล้านบาท

วิธีการสร้างคลองไทยนั้นให้บริษัทที่มีเครื่องมือทันสมัยขุด ระยะ 120 กิโลเมตร จำนวน 120 บริษัท โดยรับผิดชอบบริษัทละ 1 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5,000 ล้านบาท ขุดคลองพร้อมกันทุกจุดรวม 5 ปี

ประเทศที่น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดน่าจะเป็นจีน เพราะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปจีน เรือบรรทุกน้ำมันจะใช้บริการมากที่สุด

คอคอดกระจะร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมแหลมมลายูได้เพียง 1-2 วัน หากเปรียบเทียบ

ขณะนั้นเวลาที่วันได้จริงจะลดลงมาจากเวลาที่เสียไปขณะผ่านคอคอดกระ นอกจากนี้ ขณะที่แล่นผ่านคลองเรือส่วนใหญ่ ต้องเปลี่ยนจาก FUEL OIL มาเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งมีต้นทุนแพงกว่ากันเป็นเท่าตัว

ทั้งนี้ การขุดแนว 5A คือ 1.อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอสตาร์ และท่าเรือกลางของมาเลเซีย 2.ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจมีปัญหาเรื่องค่าขนย้ายและค่ารั่วรัยมาก 3.แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจเกิดกระแสการต่อต้านสูง 4.จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ 11 แห่ง บริเวณ จ.สตูล 5.แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้รับระยะทางการเดินเรือ และ 6.ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ส่วน แนว 9A 1.ระยะทางประมาณ 128 กิโลเมตร แนวที่ 2 ยาว 92 กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว 182 กิโลเมตร 2.มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 18 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช 3.แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนเลี้ยวเข้าพรุควนเคร็ง ถ้าไม่มีการจัดการที่

ของการขุดคลองกระด้านสิ่งแวดล้อม” โดยนักศึกษาหลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนวยการรุ่นที่ 92 คณะที่ 4 เสนอต่อสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการทหารสูงสุด เมื่อปี 2546 และจากรายงานวิจัย “การศึกษาความเป็นไปได้ด้านการพาณิชย์และด้านกายภาพ ของการขุดคอคอดกระ” ระบุว่า โครงการขุดคอคอดกระทั้งแนว 5A และแนว 9A จะผ่านพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชนจำนวนมาก ต้องเวนคืนที่ดินและอพยพประชาชนครั้งใหญ่

นอกจากนี้ จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การแลกเปลี่ยนมวลน้ำด้านอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน, ปัญหาการรุกตัวของน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดิน, ปัญหาการกระจายของตะกอนจากการขุดร่องน้ำ, ปัญหาการทำลายปะการัง สาหร่ายและหญ้าทะเล และปัญหาการบุกรุกป่าชายเลน โดยแนวขุด 5A จะส่งผลกระทบต่อระบบอุทกวิทยาของทะเลสาบสงขลา ส่วนแนว 9A จะกระทบแหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน แหล่งหญ้าทะเล แหล่งอาศัยของพะยูน และผลกระทบต่อลุ่มน้ำปากพนัง

เมื่อพิจารณาแนว 5A จะพบผลกระทบด้านอุทกธรณีวิทยา คือ ระบบน้ำบาดาลในพื้นที่จะถูกทำลาย มีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ อันเนื่องมาจากน้ำทะเลที่ผ่านคอคอดกระจะไหลเข้ามาในชั้นของน้ำบาดาล

ส่วนผลกระทบด้านธรณีวิทยา การขุดคลองตัดผ่านแนวรอยเลื่อนของโลกจะทำให้เกิดผลเสียต่อโครงการ โดยจะเกิดเศษหินและเศษตะกอนหลุดออกมาอย่างรวดเร็ว เป็นการเพิ่มปริมาณตะกอนในแนวคลองอย่างรวดเร็ว และน้ำที่ซึมเข้าไปในแนวเลือนอาจทำให้แนวเลือนเกิดการเคลื่อนที่ได้

ส่วนผลกระทบด้านชีวภาพ ความเค็มของน้ำในทะเลสาบสงขลาจะเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ระบบนิเวศของสัตว์น้ำเปลี่ยนไป โดยสัตว์น้ำทะเลอาจมีมากขึ้น แต่สัตว์น้ำจืดอาจจะสูญพันธุ์ไป

ส่วนผลกระทบด้านชายฝั่ง ไม่ว่าจะเป็นขุดตามแนวใดก็ตาม ทั้งชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามัน หมู่เกาะอาดัง จะทำให้ระบบนิเวศเปลี่ยนไป เนื่องจากตะกอนที่เกิดจากการขุดคลองจะทำให้หน้าดินลดลง ส่งผลให้ปะการังตาย และสัตว์ทะเลไม่มีที่หลบซ่อน ชายหาดทรายเป็นชายหาดโคลน

ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยามนุษย์ ด้านทรัพยากรป่าและสัตว์ป่า เมื่อพิจารณาแนว 5A แนวคลองจะตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง เป็นการทำลายความสัมพันธของระบบนิเวศสภาพป่าดังกล่าวเป็นต้นน้ำลำธารด้วย และน้ำเค็มอาจทำให้สภาพป่าบริเวณนั้นเปลี่ยน

การสร้าง 2 คลองเพื่อรองรับเรือขนาด 500,000 เดทเวทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือขนน้ำมัน มีความกว้าง 60-80 เมตร ลึก 30-35 เมตร เรือกินน้ำลึกต้องสร้างคลองเพื่อไว้ เพราะถ้ามีคลองเดียวเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือแตกและจอด สามารถเปลี่ยนมาใช้คลองเดียวร่วมกันได้

ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทยและการลงทุนเงินสำหรับค่าขนดินประมาณ 4,000 ล้าน ลูกบาศก์เมตร เป็นเงิน 600,000 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสะพาน 3 สะพาน และอุโมงค์ 2 อุโมงค์ เป็นเงิน 50,000 ล้านบาท รวม 650,000 ล้านบาท

วิธีการสร้างคลองไทยนั้นให้บริษัทที่มีเครื่องมือทันสมัยขุด ระยะ 120 กิโลเมตร จำนวน 120 บริษัท โดยรับผิดชอบบริษัทละ 1 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5,000 ล้านบาท ขุดคลองพร้อมกันทุกจุดรวม 5 ปี

ประเทศที่น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดน่าจะเป็นจีน เพราะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปจีน เรือบรรทุกน้ำมันจะใช้บริการมากที่สุด

คอคอดกระจะร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมแหลมมลายูได้เพียง 1-2 วัน หากเปรียบเทียบกับคลองสุเอซและคลองปานามาช่วยร่นระยะทางได้ถึง 10,000 กิโลเมตร หรือประมาณ 7 วัน ขณะที่เรือวิ่งผ่านคอคอดกระต้องลดความเร็วลงจาก 15 นอต (27 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหลือไม่เกิน 12 นอต (21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เพราะ

กว่ากันเป็นเท่าตัว

ทั้งนี้ การขุดแนว 5A คือ 1.อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอสตาร์ และท่าเรือกลางของมาเลเซีย 2.ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจมีปัญหาเรื่องค่าขนย้ายและค่าเรือย้ายมาก 3.แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจเกิดกระแสการต่อต้านสูง 4.จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ 11 แห่ง บริเวณ จ.สตูล 5.แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้รับระยะทางการเดินเรือ และ 6.ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ส่วน แนว 9A 1.ระยะทางประมาณ 128 กิโลเมตร แนวที่ 2 ยาว 92 กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว 182 กิโลเมตร 2.มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 18 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช 3.แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนแล้วเข้าพยุทวินครัง ถ้าไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจเกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และ 4.ไม่สามารถสร้างท่าเรือริมทะเลได้ ต้องพัฒนาพยุทวินครังบางส่วนเป็นท่าเรือครึ่ง เพื่อหลบมรสุมด้านอ่าวไทย

อย่างไรก็ตาม ในรายงาน “ผลกระทบ

เกิดผลเสียต่อโครงการ โดยจะเกิดเศษหินและเศษตะกอนหลุดออกมาอย่างรวดเร็ว เป็นการเพิ่มปริมาณตะกอนในแนวคลองอย่างรวดเร็ว และน้ำที่ซึมเข้าไปในแนวเลื่อนอาจทำให้แนวเลื่อนเกิดการเคลื่อนที่ได้

ส่วนผลกระทบด้านชีวภาพ ความเค็มของน้ำในทะเลสาบสงขลาจะเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ระบบนิเวศของสัตว์น้ำเปลี่ยนไป โดยสัตว์น้ำทะเลอาจมีมากขึ้น แต่สัตว์น้ำจืดอาจจะสูญพันธุ์ไป

ส่วนผลกระทบด้านชายฝั่ง ไม่ว่าจะขุดตามแนวใดก็ตาม ทั้งชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามัน หมู่เกาะอาดัง จะทำให้ระบบนิเวศเปลี่ยนไป เนื่องจากตะกอนที่เกิดจากการขุดคลองจะทำให้หน้าเขื่อน ส่งผลให้ปะการังตาย และสัตว์ทะเลไม่มีที่หลบซ่อน ชายหาดทรายกลายเป็นชายหาดโคลน

ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยานกบก ด้านทรัพยากรป่าและสัตว์ป่า เมื่อพิจารณาแนว 5A แนวคลองจะตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง เป็นการทำลายความสัมพันธ์ของระบบนิเวศสภาพป่าดังกล่าวเป็นต้นน้ำลำธารด้วย และน้ำเค็มอาจทำให้สภาพป่าบริเวณนั้นเปลี่ยนสภาพจากป่าบกหรือป่าดิบชื้น เป็นป่าพรุหรือป่าเสม็ดได้ รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อป่าชายเลนด้วย

นี่เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา “คอคอดกระ” ที่มีผลทั้งบวกและลบ