



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง
หมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา-ธารคีรี



สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	2
5. พื้นที่โครงการ	8
6. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	10
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	24
8. การมีส่วนร่วมของประชาชน	28
9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	37
10. ผู้รับผิดชอบโครงการ	38
11. ช่องทางการประชาสัมพันธ์	38

สารบัญ

เรื่อง		หน้า
รูปที่ 4-1	แนวเส้นทางโครงการ	2
รูปที่ 4-2	สภาพทั่วไปบริเวณโครงการ ช่วงที่ 1	3
รูปที่ 4-3	สภาพทั่วไปบริเวณโครงการ ช่วงที่ 2	4
รูปที่ 4-4	สภาพทั่วไปตามแนวเส้นทางโครงการ	5
รูปที่ 4-5	สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	7
รูปที่ 4-6	ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ	7
รูปที่ 5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	9
รูปที่ 6-1	ปริมาณจราจรที่ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ) วันเสาร์ (วันหยุด)	11
รูปที่ 6-2	ปริมาณจราจรที่ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)	12
รูปที่ 6-3	รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับ วงเวียน (Roundabout)	17
รูปที่ 6-4	ปริมาณจราจรที่ทางแยก จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ วันศุกร์ (วันทำงาน ปลายสัปดาห์)	18
รูปที่ 6-5	ปริมาณจราจรที่ทางแยก จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ	19
รูปที่ 6-6	รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U-Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)	24
รูปที่ 7-1	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	25
รูปที่ 8-1	ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	28
รูปที่ 8-2	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	30
รูปที่ 8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการ พัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	34

สารบัญตาราง

เรื่อง		หน้า
ตารางที่ 5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	8
ตารางที่ 6-1	รูปแบบทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)	12
ตารางที่ 6-2	ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1	15
ตารางที่ 6-3	สรุปผลคะแนนการให้คะแนนแต่ละรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบ จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัด ทล.4085 กับ ทล.43 (แยกพระพุทธ)	16
ตารางที่ 6-4	รูปแบบทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ	19
ตารางที่ 6-5	ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2	22
ตารางที่ 6-6	สรุปผลคะแนนการให้คะแนนแต่ละรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบ รูปแบบทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ	23
ตารางที่ 7-1	สรุปพื้นที่ศึกษาโครงการเปรียบเทียบกับกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	26
ตารางที่ 7-2	พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	27
ตารางที่ 8-1	ผลการพบปะหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน	29
ตารางที่ 8-2	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	31
ตารางที่ 8-3	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	35

1. ความเป็นมาของโครงการ

โครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางระหว่าง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบางช่วงของโครงการมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญ ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอนปากน้ำเทพา-ธารคีรี และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงเพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม และแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน คือ วัดเทพาไพโรจน์ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567 ดังนั้น กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอนปากน้ำเทพา – ธารคีรี พร้อมทั้งจัดทำรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา – ธารคีรี
- 2) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการสัญจร

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ไปยังจังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา รวมถึงสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง
- 2) เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัด บนทางหลวงหมายเลข 4085
- 3) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อันตรายความสวดก และความปลอดภัยในการสัญจร
- 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ พัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

4. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา – ธารคีรี แบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 0+700 และจุดสิ้นสุดโครงการ กม. ที่ 3+000 ระยะทางประมาณ 2.30 กิโลเมตร และ ช่วงที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 6+400 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 8+500 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 2.10 กิโลเมตร และระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 4.4 กิโลเมตร (รูปที่ 4-1) ในพื้นที่ตำบลเทพา อำเภเทพา จังหวัดสงขลา



รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการ

4.1 สภาพปัจจุบันของเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.0+700 ถึง กม.3+000

จุดเริ่มต้นโครงการช่วงที่ 1 บริเวณแยกพระพุทธรูปมีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 43 มีเขตทางกว้าง 60 เมตร กับทางหลวงหมายเลข 4085 ซึ่งมีเขตทางกว้าง 40 เมตร เป็นสี่แยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

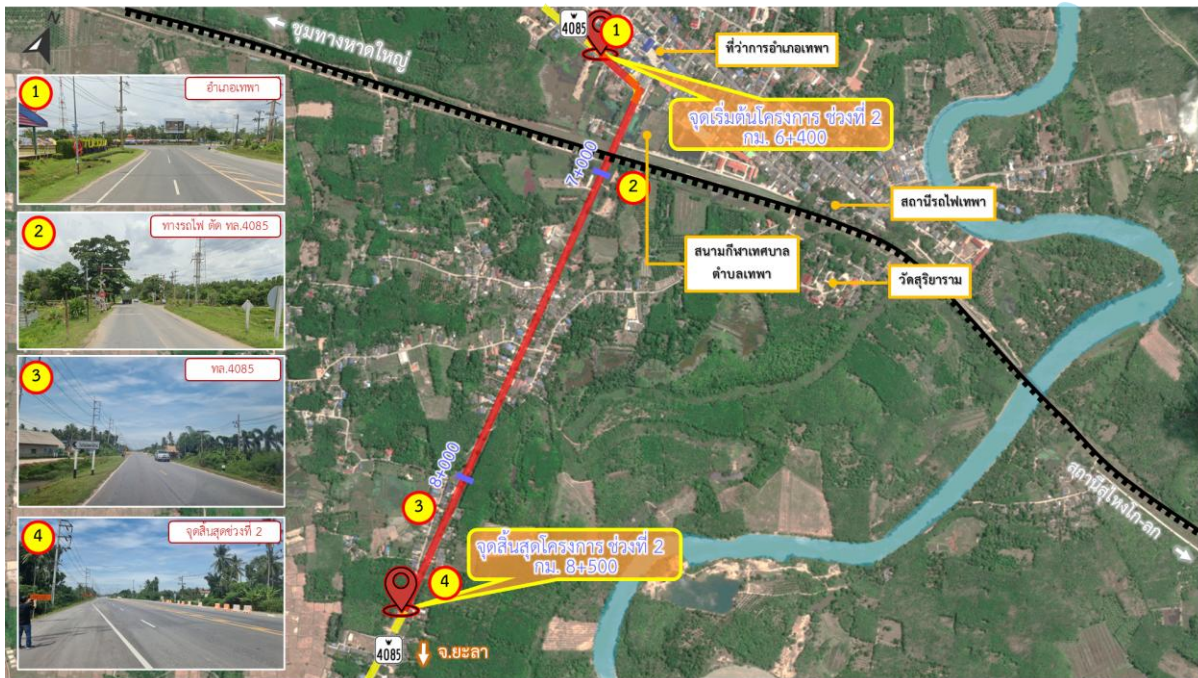
ทางหลวงหมายเลข 4085 มีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต บริเวณ กม.0+700 ช่วงบริเวณทางแยก มีขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) สำหรับทางหลวงหมายเลข 43 มีขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่วงบริเวณทางแยกมีขนาด 6 ช่องจราจร ผิวทางเป็นแอสฟัลท์ติกคอนกรีต และห่างจากทางแยกลงไปทางทิศใต้ตามทางหลวง 43 ประมาณ 200 เมตร เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเทพา และบนทางหลวงหมายเลข 4085 จะมีชุมชนหนาแน่นเฉพาะที่บริเวณทางแยก ช่วง กม.1+474 เป็นสะพานข้ามคลองท่ามา และ กม.2+265 เป็นสะพานข้ามคลองโต๊ะเกา จุดสิ้นสุดโครงการช่วงที่ 1 กม.3+000 ระยะทางรวมทั้งหมด 2.3 กิโลเมตร (รูปที่ 4-2) เชื่อมต่อถนนซึ่งมีการขยายผิวทางเป็น 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ทางหลวงทั้งสองเส้นทางเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางระหว่างจังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา อยู่ในความดูแลของแขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)



รูปที่ 4-2 สภาพทั่วไปบริเวณโครงการ ช่วงที่ 1

4.2 สภาพปัจจุบันของเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.6+400 ถึง กม.8+500

จุดเริ่มต้นโครงการช่วงที่ 2 บนทางหลวงหมายเลข 4085 เริ่มที่ กม.6+400 เป็นสามแยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (ถัดจากถนนเข้าที่ว่าการอำเภอเทพา) ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ถนนช่วงที่ข้ามจุดตัดทางรถไฟ มีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างเขตทางไม่คงที่มีความกว้างตั้งแต่ 40-60 เมตร และจุดสิ้นสุดโครงการช่วงที่ 2 บริเวณ กม.8+500 ระยะทางรวม 2.1 กิโลเมตร (รูปที่ 4-3) ปัจจุบันมีการปรับปรุงผิวทาง อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน และมีชุมชนอาศัยอยู่ไม่หนาแน่นมากนักตลอดทั้งสองข้างทาง



รูปที่ 4-3 สภาพทั่วไปบริเวณโครงการ ช่วงที่ 2

สภาพพื้นที่โดยรวมของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี ช่วง กม.ที่ 0+700 ถึง กม.ที่ 3+000 และ ช่วง กม.ที่ 6+400 ถึง 8+500 ดังรูปที่ 4-4

	
กม.0+921 (บริเวณตลาดพระพุทธ)	กม.1+000 (บริเวณแยกพระพุทธ)
	
กม.2+000	กม.3+000
	
กม.6+722 จุดตัดสามแยก (บริเวณถนนทางเข้าที่ว่าการอำเภอเทพา)	กม.6+920 ถนนตัดทางรถไฟ
	
กม.7+000 บริเวณทางรถไฟ ตัด ทล.4085	กม.8+000
	
กม.8+468 (บริเวณโรงเรียนบ้านปากอ)	

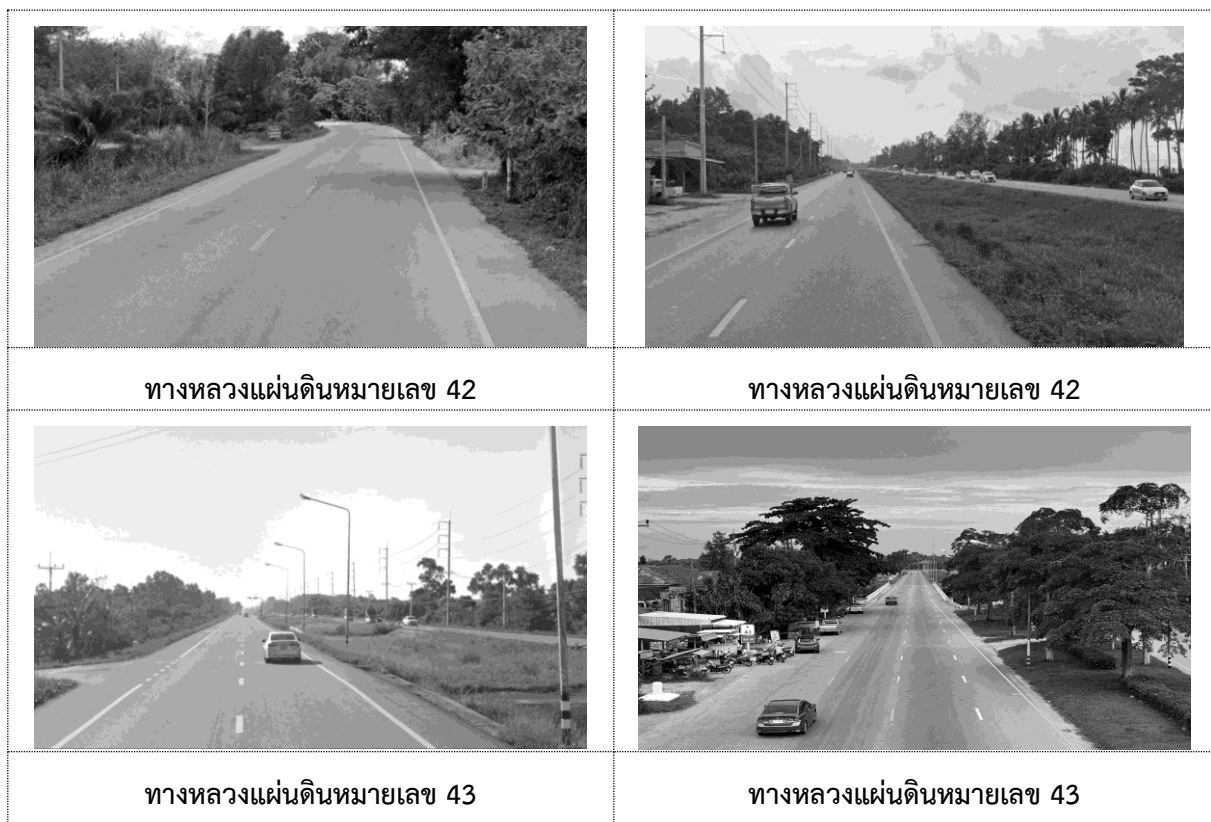
รูปที่ 4-4 สภาพทั่วไปตามแนวเส้นทางโครงการ

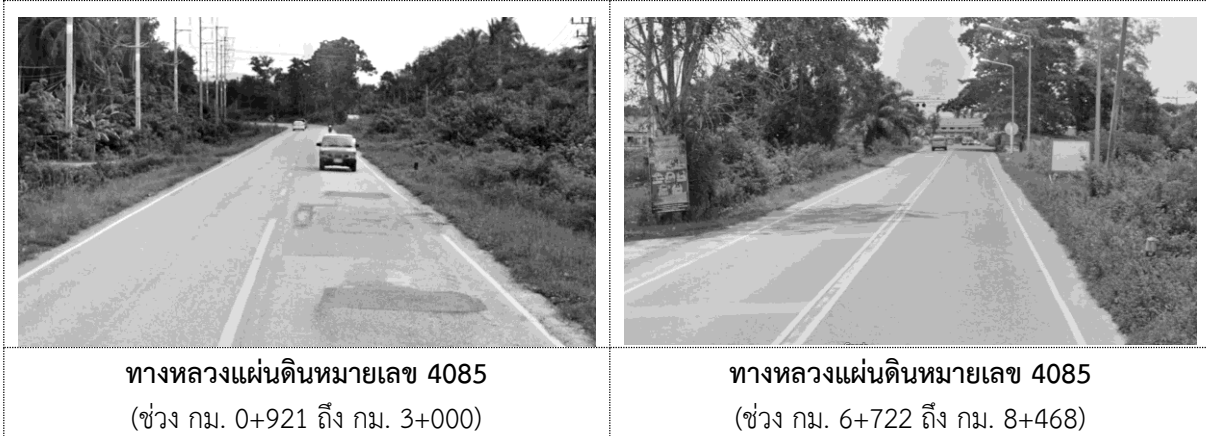
4.3 สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ทางหลวงหมายเลข 42 คลองแงะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโข-ลก (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)
เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 2 มีจำนวนช่องจราจร 2-4 ช่องจราจร ซึ่งเป็นเส้นทางเลือกสำหรับการเดินทางเชื่อมการค้าระหว่างจังหวัดในภาคใต้ ประกอบไปด้วย จังหวัดสงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และสิ้นสุดสายทางที่สะพานมิตรภาพไทย-มาเลเซีย อำเภอสุโข-ลก จังหวัดนราธิวาส เชื่อมต่อกับทางหลวงสหพันธ์มาเลเซียหมายเลข 3 ที่เมืองรันเตาปันจิง รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย รวมระยะทาง 262.3 กิโลเมตร

ทางหลวงหมายเลข 43 หาดใหญ่ - มะพร้าวต้นเดี่ยว เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 1 หรือทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway; AH) ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศในทวีปเอเชียและยุโรป และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (เอเอสแคป) สหประชาชาติ เพื่อปรับปรุงระบบทางหลวงในเอเชีย เป็นหนึ่งในสามเสาหลักของโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบกของทวีปเอเชีย มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และสิ้นสุดที่วงเวียนมะพร้าวต้นเดี่ยว อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ระยะทางรวม 95 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างช่วงต่อขยายเพื่อบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 บริเวณอำเภอยะหริ่ง จังหวัดปัตตานี ขนาด 4 ช่องจราจร ประมาณ 14 กิโลเมตร

ทางหลวงหมายเลข 4085 ปากน้ำเทพา - บันนังตามา เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 3 เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงในระดับชั้นที่ 1 หรือ 2 เข้าสู่ อำเภอภายในจังหวัด หรือจังหวัดใกล้เคียง มีขนาด 2 – 4 ช่องจราจร จุดเริ่มต้นที่ กม. 0+921 อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา และจุดสิ้นสุดสายทางที่ กม. 50.342 อำเภอกาบัง จังหวัดยะลา ระยะทางรวม 49.5 กิโลเมตร

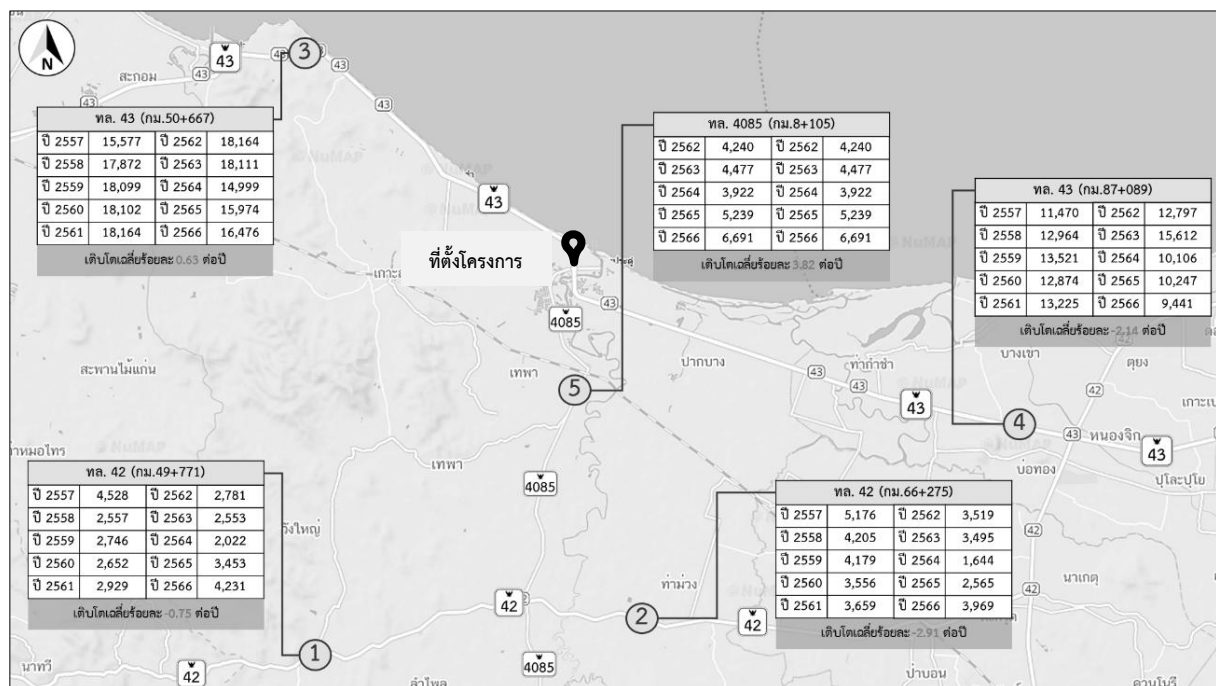




รูปที่ 4-5 สภาพโครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

4.4 ข้อมูลด้านจราจรบนโครงข่ายถนน

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4085 เป็นเส้นทางเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา และทางหลวงหมายเลข 42 ตำบลลำไพล อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา เข้าสู่อำเภอกาบัง จังหวัดยะลา ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น โดยทางที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรเบื้องต้นจากการสำรวจ ดังรูปที่ 4-5



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2567

รูปที่ 4-6 ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการ ครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แบ่งพื้นที่ศึกษาของโครงการ ออกเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย

- ช่วงที่ 1 บริเวณแยกพระพุท (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 0+700 และจุดสิ้นสุดโครงการ กม. ที่ 3+000 ระยะทางประมาณ 2.30 กม. ส่วนของทางหลวงหมายเลข 43 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. ที่ 63+040 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 64+780 ระยะทางประมาณ 1.74 กม. ระยะทางรวมทั้งสิ้น 4.04 กม. ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 2 ตำบล 2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และ 5 หมู่บ้าน
- ช่วงที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. ที่ 6+400 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. ที่ 8+500 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 2.10 กม. ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 2 ตำบล 3 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และ 6 ชุมชน 4 หมู่บ้าน

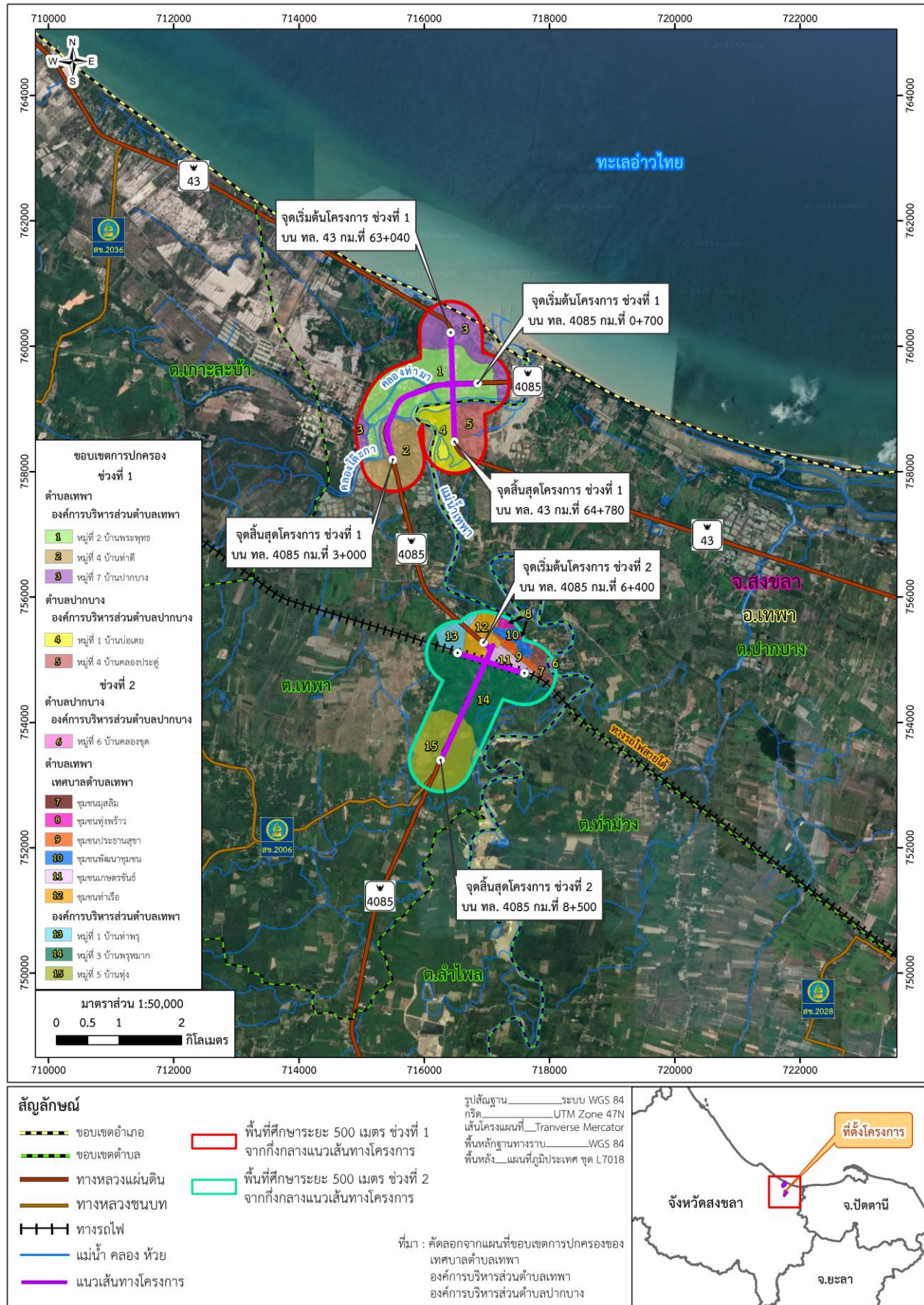
รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ชุมชน/หมู่บ้าน
ช่วงที่ 1				
สงขลา	เทพา	เทพา	*องค์การบริหารส่วนตำบลเทพา	หมู่ที่ 2 บ้านพระพุท
				หมู่ที่ 4 บ้านท่าดี
				หมู่ที่ 7 บ้านปากบาง
		ปากบาง	องค์การบริหารส่วนตำบลปากบาง	หมู่ที่ 1 บ้านบ่อเตย
				หมู่ที่ 4 บ้านคลองประดู่
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	5 หมู่บ้าน
ช่วงที่ 2				
สงขลา	เทพา	เทพา	เทศบาลตำบลเทพา	ชุมชนทุ่งพร้าว
				ชุมชนมุสลิม
				ชุมชนประธานสุชา
				ชุมชนพัฒนาชุมชน
				ชุมชนเกษตรพันธ์
				ชุมชนท่าเรือ
		*	*องค์การบริหารส่วนตำบลเทพา	หมู่ที่ 1 บ้านท่าพรุ
				หมู่ที่ 3 บ้านพรุหมาก
				หมู่ที่ 5 บ้านทุ่ง
		ปากบาง	*องค์การบริหารส่วนตำบลปากบาง	หมู่ที่ 6 บ้านคลองขุด
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	3 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	6 ชุมชน 4 หมู่บ้าน

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

หมายเหตุ *องค์การบริหารส่วนตำบลเทพาและองค์การบริหารส่วนตำบลปากบาง ครอบคลุมบางส่วนของพื้นที่เป้าหมาย ทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2



รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

6.1 การปรับปรุงรูปแบบพัฒนาโครงการเบื้องต้น

แนวคิดการออกแบบปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - ชารคีรี โดยพิจารณา ใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมกว้าง 40 และ 60 เมตร เป็นหลักในการก่อสร้างขยายผิวจราจรเป็น 4 ช่องจราจร แบบแบ่งแยกทิศทางจราจร โดยมีเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) เพื่อให้สอดคล้องและต่อเนื่องกับโครงการกิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 4085 ตอนควบคุม 0100 ตอน ปากน้ำเทพา - ชารคีรี ระหว่าง กม. 3+030 - กม.3+750 และแบบแนะนำสำหรับเขตทาง 40 เมตร ของกรมทางหลวง

6.2 การออกแบบทางแยก

การสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 4085 มีจุดตัดกับทางหลวงและทางรถไฟที่สำคัญๆ 2 แห่ง ดังนี้

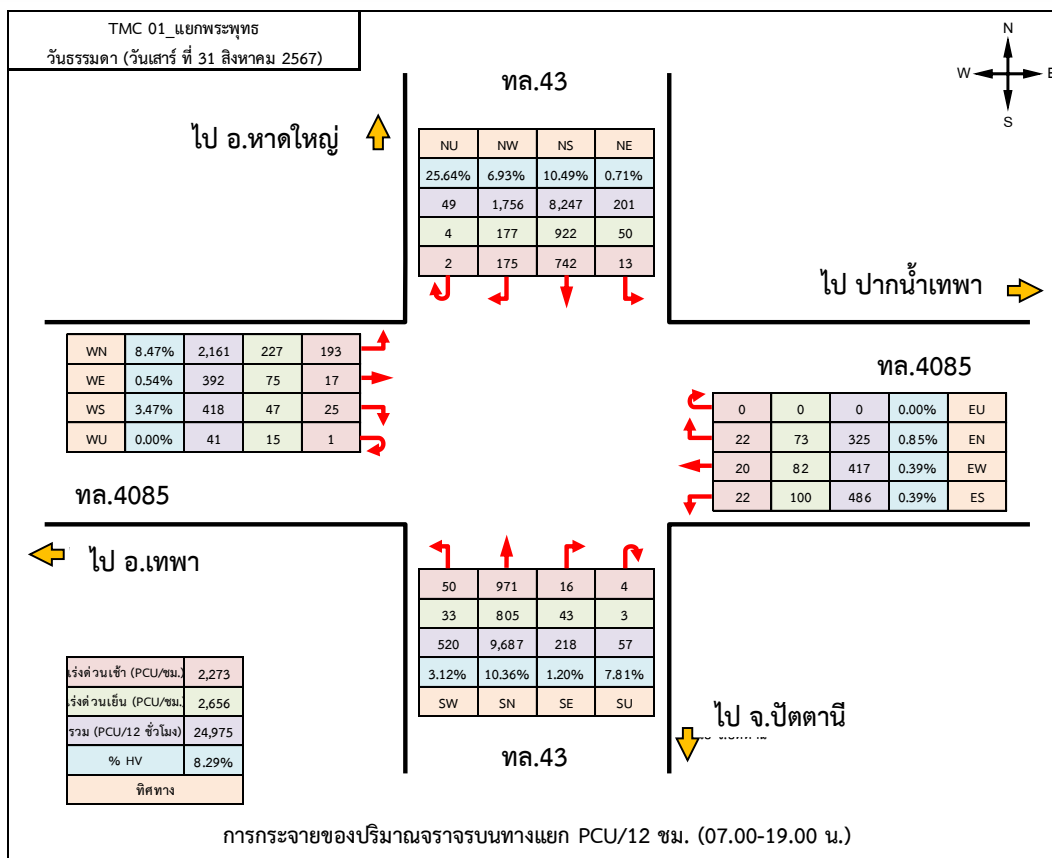
- จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทฺธ)
- จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

จากองค์ประกอบในการพิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการดังกล่าว จึงได้นำมากำหนดรูปแบบในการพัฒนาโครงการที่ครอบคลุมลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

6.2.1. จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทฺธ)

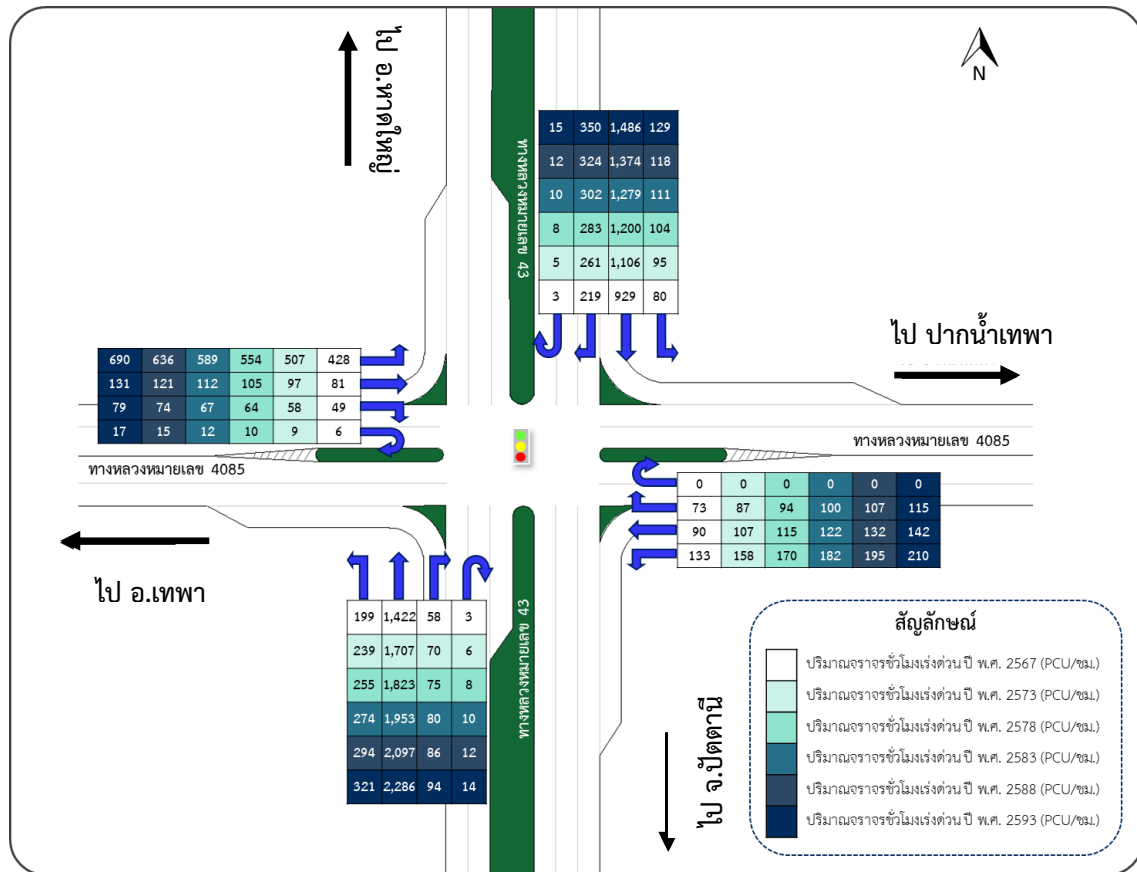
บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 ลักษณะทางกายภาพเป็นสี่แยก ควบคุมทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร จากการตรวจสอบ พบว่า มีปริมาณจราจร ในทิศทางบนทางหลวงหมายเลข 43 และทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4085 มีปริมาณค่อนข้างหนาแน่น

ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางแยกทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 ทำการสำรวจปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง พบว่า วันเสาร์ (วันหยุด) มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกทั้งหมด 24,975 PCU/12 ชม. (25,501 คัน/12 ชม.) มีสัดส่วนรถใหญ่ร้อยละ 8.29 โดยมีปริมาณจราจรผ่านทางแยกสูงสุดในทิศทางจากจังหวัดปัตตานีมุ่งหน้าอำเภอหาดใหญ่ เท่ากับ 9,687 PCU/12 ชม. (8,940 คัน/12 ชม.) มีปริมาณจราจรสูงสุดที่ช่วงเวลา 17:00 - 18:00 น. เท่ากับ 2,656 PCU/ชม. คิดเป็นประมาณ 10.63% ของปริมาณจราจรต่อ 12 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดผลสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง ดังแสดงในรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 ปริมาณจราจรที่ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธร)
วันเสาร์ (วันหยุด)

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่า ในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2573) มีปริมาณจราจรผ่านบริเวณทางแยกทั้งหมด 4,512 PCU/ชม. เมื่อเปิดบริการครบ 10 ปี (พ.ศ. 2583) และ 20 ปี (พ.ศ. 2593) จะมีปริมาณจราจรผ่านบริเวณทางแยกทั้งหมด 5,203 และ 6,079 PCU/ชม. ตามลำดับ ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในแต่ละทิศทาง แสดงดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 ปริมาณจราจรที่ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)

ที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางเลือกของบริเวณจุดตัดดังกล่าว 3 รูปแบบ ดังนี้

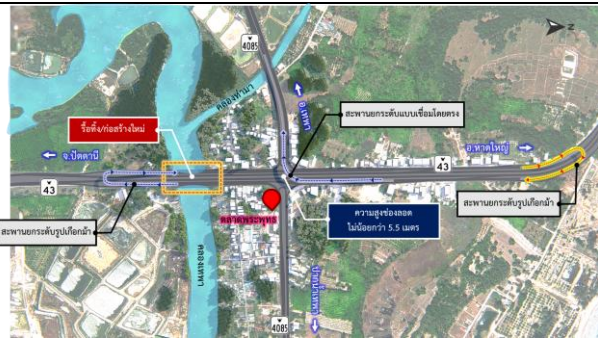
ตารางที่ 6-1 รูปแบบทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)

รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) กำหนดให้แนวทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยก รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ-ใต้ มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่นสามารถลอดใต้สะพานโดยใช้วงเวียน (Roundabout) ข้อดี รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน รถสามารถผ่านทางแยกได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย	

ตารางที่ 6-1 รูปแบบทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ) (ต่อ)

รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
- รถบรรทุกสามารถใช้วงเวียนได้ เนื่องจากมีความสูงช่องลอด 5.50 ม. - เป็นรูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ - ประชาชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งถนนได้เหมือนเดิม - การไหลของกระแสจราจรได้ทุกทิศทางได้ ข้อจำกัด ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพ	
รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียนแบบหยดน้ำ (Raindrop Roundabout) และสะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) กำหนดให้ ทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยก รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ-ใต้ ส่วนการเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทาง ให้ใช้วงเวียนแบบหยดน้ำ (Raindrop Roundabout) บริเวณใต้สะพาน สำหรับรถยนต์เล็ก ที่ความสูงไม่เกิน 3.50 เมตร ส่วนรถยนต์ใหญ่ ให้ใช้สะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) 2 ตัวบนทางหลวงหมายเลข 43 ข้อดี - รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน - เป็นรูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ - การไหลของกระแสจราจรได้ทุกทิศทางได้ - ประชาชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งถนนได้เหมือนเดิม ข้อจำกัด - ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพ - รถบรรทุกไม่สามารถเข้าร่วมใช้วงเวียนได้เนื่องจากมีความสูงช่องลอดไม่เพียงพอ - ในอนาคตหากมีการปรับปรุงแก้ไขบริเวณจุดตัดทางแยกยกระดับพื้นจะทำได้ยากกว่ารูปแบบที่ 1	

ตารางที่ 6-1 รูปแบบทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ) (ต่อ)

รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) ร่วมกับสะพานยกระดับรูปเกือกม้า กำหนดให้ ทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยเป็นทางระดับพื้นปรับปรุงเกาะกลางเพื่อแบ่งแยกทิศทางจราจรบนทางหลัก ในทิศทางเลี้ยวขวา จากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่แนวทางหลวงหมายเลข 4085 มุ่งไป อ.เทพา เป็นสะพานยกระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) ส่วนทิศทางเลี้ยวขวาอื่น ให้ใช้สะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) 2ตัว บนแนวทางหลวงหมายเลข 43 ข้อดี ● การเดินทางเลี้ยวขวา จากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4085 เป็น Directional Ramp สามารถใช้ความเร็วได้ ● รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน ข้อจำกัด ● ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บังทัศนียภาพ ● ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก ● การเดินทางเลี้ยวขวาในทิศทางอื่น ต้องเพิ่มระยะเวลาในการเดินทางเพื่อไปใช้สะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) บนทางหลวงหมายเลข 43 ● ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามทางหลวงหมายเลข 43 ได้เหมือนเดิม เนื่องจากมีการปิดบริเวณสี่แยกพระพุทธ	

ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับ ทางหลวง
หมายเลข 43 (แยกพระพุทธ)

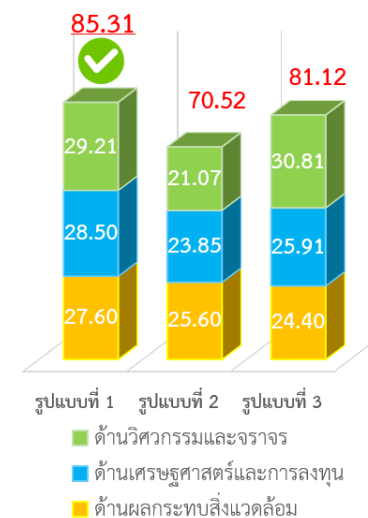
ตารางที่ 6-2 ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 1

ลำดับ	ปัจจัย	
1	ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน)	
1.1	รูปแบบทางเรขาคณิต	8.00
1.2	ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	8.00
1.3	ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก	5.00
1.4	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	7.00
1.5	ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้าง	7.00
2	ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (30 คะแนน)	
2.1	ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	10.00
2.2	ความคุ้มค่าในการลงทุน	20.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)	
3.1	อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	10.00
3.2	สาธารณสุขโรค	5.00
3.3	ผู้ใช้ทางและคมนาคม	13.00
3.4	ด้านทัศนียภาพ	7.00

6.2.2. สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธร)

ตารางที่ 6-3 สรุปผลการให้คะแนนแต่ละรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบ ช่วงที่ 1 จุดตัด ทล.4085 กับ ทล.43 (แยกพระพุทธร)

ประเด็นการพิจารณาคัดเลือก	คะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1*	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
		 คะแนน	 คะแนน	 คะแนน
1. รูปแบบทางเรขาคณิต	8.00	6.97	4.91	5.67
2. ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	8.00	6.31	5.47	8.00
3. ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก	5.00	5.00	2.31	4.79
4. ความยากง่ายในการก่อสร้าง	7.00	4.58	4.03	7.00
5. ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้าง	7.00	6.36	4.36	5.35
คะแนนด้านวิศวกรรมและการจราจร	35.00	29.21	21.07	30.81
1. ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	10.00	8.50	7.70	10.00
2. ความคุ้มค่าในการลงทุน	20.00	20.00	16.14	15.91
คะแนนด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30.00	28.50	23.84	25.91
1. ด้านอากาศ เสียง และ ความสั่นสะเทือน	10.00	6.00	6.00	8.00
2. สาธารณูปโภค	5.00	3.00	3.00	1.00
3. ผู้ใช้ทางและคมนาคม	13.00	13.00	12.40	11.20
4. ด้านทัศนียภาพ	7.00	5.60	4.20	4.20
คะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35.00	27.60	25.60	24.40
คะแนนรวมทั้งหมด	100.00	85.31	70.52	81.12



- สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธร)

จากผลคะแนนการเปรียบเทียบรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 1 เป็นการปรับปรุงทางแยกในรูปแบบสะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) ซึ่งได้คะแนนมากที่สุดคือ 85.31 คะแนน เป็นรูปแบบที่สามารถรองรับปริมาณจราจรให้มีสภาพการคล่องตัวได้ดี มีความคุ้มค่าในการลงทุน สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายการใช้น้ำมันพาหนะ และการประหยัดเวลาในการเดินทางมากกว่ารูปแบบอื่นๆ รวมทั้งมีผลกระทบต่อผู้ใช้น้อยที่สุด

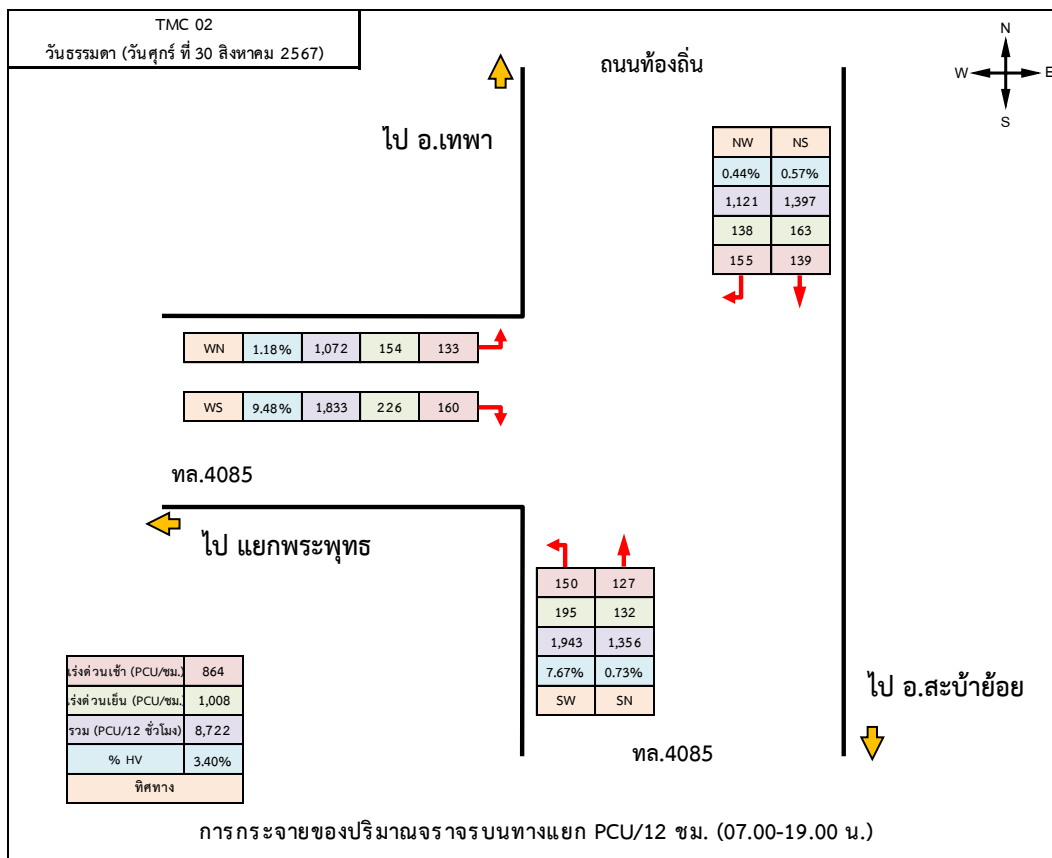


รูปที่ 6-3 รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)

6.2.3. ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

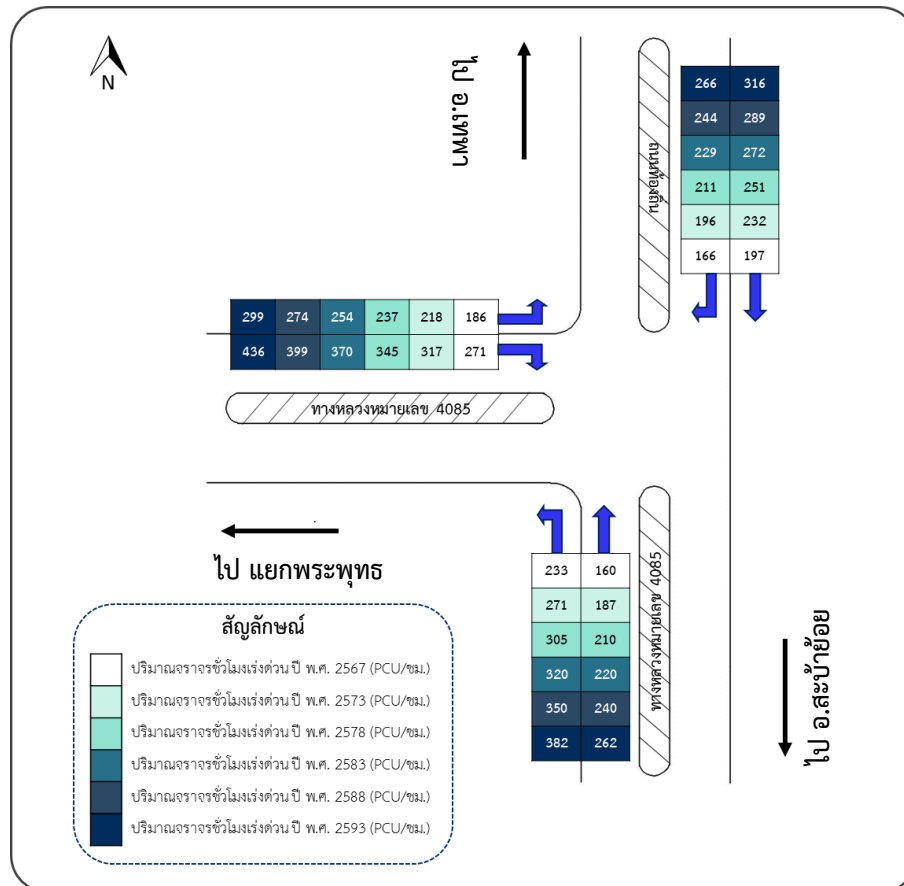
บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ ลักษณะทางกายภาพเป็นทางสามแยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ทิศทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด บริเวณทางแยก มีขนาด 4 ช่องจราจร เมื่อมุ่งหน้าเข้าสู่จุดตัดทางรถไฟ เหลือเพียง 2 ช่องจราจร จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า มีปริมาณจราจรค่อนข้างหนาแน่น เนื่องจากมีสถานที่ราชการ เช่น ที่ว่าการอำเภอเทพา วิทยาลัย โรงเรียน และสวนสาธารณะ ฯลฯ

ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางแยกทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ ทำการสำรวจปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง พบว่า วันศุกร์ (30 สิงหาคม พ.ศ 2567) มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกทั้งหมด 8,722 PCU/12 ชม. (11,963 คัน/12 ชม.) มีสัดส่วนรถใหญ่ร้อยละ 3.40 โดยมีปริมาณจราจรผ่านทางแยกสูงสุด ในทิศทางจากอำเภอสะบ้าย้อยมุ่งหน้าแยกพระพุทธร เท่ากับ 1,943 PCU/12 ชม. (2,163 คัน/12 ชม.) มีปริมาณจราจรสูงสุดที่ช่วงเวลา 16:00 - 17:00 น. เท่ากับ 1,008 PCU/ชม. คิดเป็นประมาณ 11.56% ของปริมาณจราจรต่อ 12 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดผลสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง ดังแสดงในรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 ปริมาณจราจรที่ทางแยก จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ วันศุกร์ (วันทำงาน ปกติ)

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่า ในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2573) มีปริมาณจราจรผ่านบริเวณทางแยกทั้งหมด 1,422 PCU/ชม. เมื่อเปิดบริการครบ 10 ปี (พ.ศ. 2583) และ 20 ปี (พ.ศ. 2593) จะมีปริมาณจราจรผ่านบริเวณทางแยกทั้งหมด 1,665 และ 1,962 PCU/ชม. ตามลำดับ ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในแต่ละทิศทาง แสดงดังรูปที่ 6-5



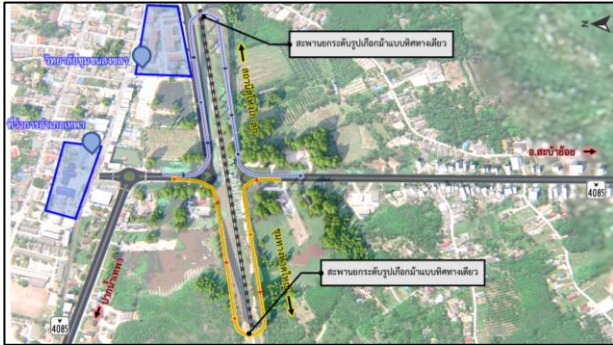
รูปที่ 6-5 ปริมาณจราจรที่ทางแยก จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

ที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางเลือกของบริเวณจุดตัดดังกล่าว 3 รูปแบบ ดังนี้

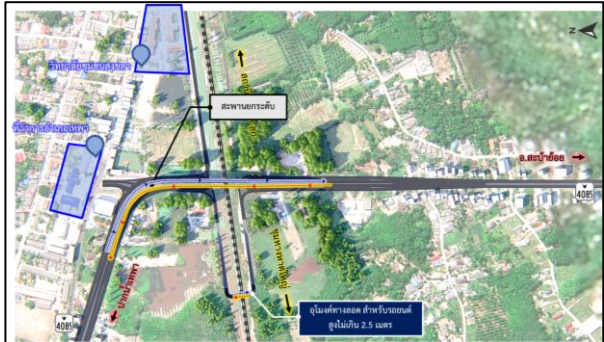
ตารางที่ 6-4 รูปแบบทางเลือก ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบสวนทาง (2-Way U-Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบสวนทางขนาด 4 ช่องจราจร (2-Way U-Turn) ซึ่งต้องก่อสร้างในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้าอำเภอเทพา และบริเวณจุดเชื่อมทางสาธารณะเลียบทางรถไฟ เป็นรูปแบบวงเวียน (Roundabout) โดยรูปแบบนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อให้มีระยะมองเห็นที่ปลอดภัย บริเวณทางเลี้ยว ข้อดี • รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน • เป็นรูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ	

ตารางที่ 6-4 รูปแบบทางเลือก ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ (ต่อ)

รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
● ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) ของทางแยก ● มีสะพานกลับรถยกระดับเพียงฝั่งเดียว ทำให้ลดการบดบังทัศนียภาพ ● ไม่กระทบบ้านเรือนที่อยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ ข้อจำกัด ● ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพ ● ราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงสูง	
รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U-Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียวทางขนาด 2 ช่องจราจร (1-Way U-Turn) ฝั่งทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่ของการรถไฟในการก่อสร้าง โดยปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้า อำเภอเทพา และบริเวณจุดเชื่อมทางสาธารณะ เลียบทางรถไฟ เป็นรูปแบบวงเวียน (Roundabout) โดยรูปแบบนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อให้มีระยะมองเห็นที่ปลอดภัย บริเวณทางเลี้ยว ข้อดี ● รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน ● เป็นรูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้าเนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ ● ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) ของทางแยก ● การเดินทางบนสะพานกลับรถยกระดับ มีการแยกทิศทางการจราจรไว้ทั้งสองด้าน ทำให้ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) เข้าร่วมใช้วงเวียนได้ดีกว่ารูปแบบที่ 1 ● ไม่กระทบบ้านเรือนที่อยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ ข้อจำกัด ● ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพมากกว่ารูปแบบที่ 1	

ตารางที่ 6-4 รูปแบบทางเลือก ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ (ต่อ)

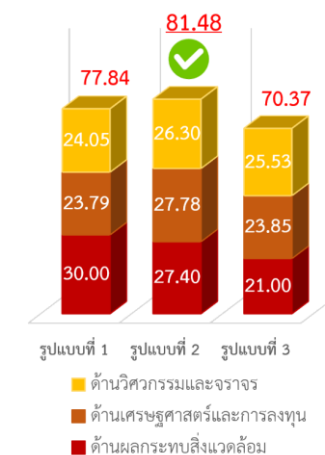
รูปแบบทางเลือก	ภาพประกอบ
รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 4085 (Fly Over) ร่วมกับทางลอดใต้ทางรถไฟ สะพานยกระดับข้ามทางแยกและทางรถไฟ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 4085 และออกแบบทางลอดใต้ทางรถไฟแบบสวนทาง สำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 2.50 เมตร ฝั่งทิศตะวันตกของจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องขอใช้เขตทางรถไฟในการก่อสร้างทางลอด ข้อดี ● ไม่ต้องเวนคืนพื้นที่ที่ดินเอกชน ● เป็นรูปแบบที่พบได้ทั่วไปบนทางหลวง ซึ่งจะช่วยลดความสับสนของผู้ใช้ทาง ● รถทางตรงสามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน ● เป็นรูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ ข้อจำกัด ● ความสูงเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพมากกว่ารูปแบบที่ 1 และ 2 ● ทางลอดข้ามทางรถไฟ เป็นบริเวณที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขัง จึงต้องมีระบบจัดการการระบายน้ำที่ดี ● ค่าบำรุงดูแลรักษาสูงกว่ารูปแบบที่ 1 และ 2 ● มีความยุ่งยากเรื่องการรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่อยู่ใต้ผิวจราจรทั้งหมดมาวางในแนวใหม่	

ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ
ตาราง 6-5 ปัจจัยการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 2

ลำดับ	ปัจจัยที่พิจารณา	
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	
1.1	รูปแบบทางเรขาคณิต	8.00
1.2	ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	8.00
1.3	ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก	5.00
1.4	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	7.00
1.5	ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้าง	7.00
2	ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน (30 คะแนน)	
2.1	ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	10.00
2.2	ค่าเวนคืนพื้นที่	6.00
2.3	ความคุ้มค่าในการลงทุน	14.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)	
3.1	อากาศ เสียง และ ความสั่นสะเทือน	7.00
3.2	สาธารณสุขโรค	4.00
3.3	ผู้ใช้ทางและคมนาคม	7.00
3.4	การโยกย้ายและการเวนคืน	9.00
3.5	ด้านทัศนียภาพ	8.00

6.2.4. ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ
ตารางที่ 6-6 สรุปผลการให้คะแนนแต่ละรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

ประเด็นการพิจารณาคัดเลือก	คะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2*	รูปแบบทางเลือกที่ 3
		 คะแนน	 คะแนน	 คะแนน
1. รูปแบบทางเรขาคณิต	8.00	4.80	5.10	4.25
2. ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก	8.00	1.78	4.89	8.00
3. ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก	5.00	4.37	4.40	5.00
4. ความยากง่ายในการก่อสร้าง	7.00	6.5	6.2	4.88
5. ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้าง	7.00	6.60	5.71	3.40
คะแนนด้านวิศวกรรมและการจราจร	35.00	24.05	26.30	25.53
1. ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	10.00	9.30	10.00	5.80
2. ค่าเวนคืนพื้นที่	6.00	1.27	5.73	4.05
3. ความคุ้มค่าในการลงทุน	14.00	13.21	12.06	14.00
คะแนนด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30.00	23.79	27.78	23.85
1. ด้านอากาศ เสียง และ ความสั่นสะเทือน	7.00	5.60	4.20	4.20
2. สาธารณูปโภค	4.00	4.00	4.00	2.40
3. ผู้ใช้ทางและคมนาคม	7.00	7.00	5.60	4.20
4. การโยกย้ายและการเวนคืน	9.00	5.40	7.20	5.40
5. ด้านทัศนียภาพ	8.00	8.00	6.40	4.80
คะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35.00	30.00	27.40	21.00
คะแนนรวมทั้งหมด	100.00	77.84	81.48	70.37



● สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ

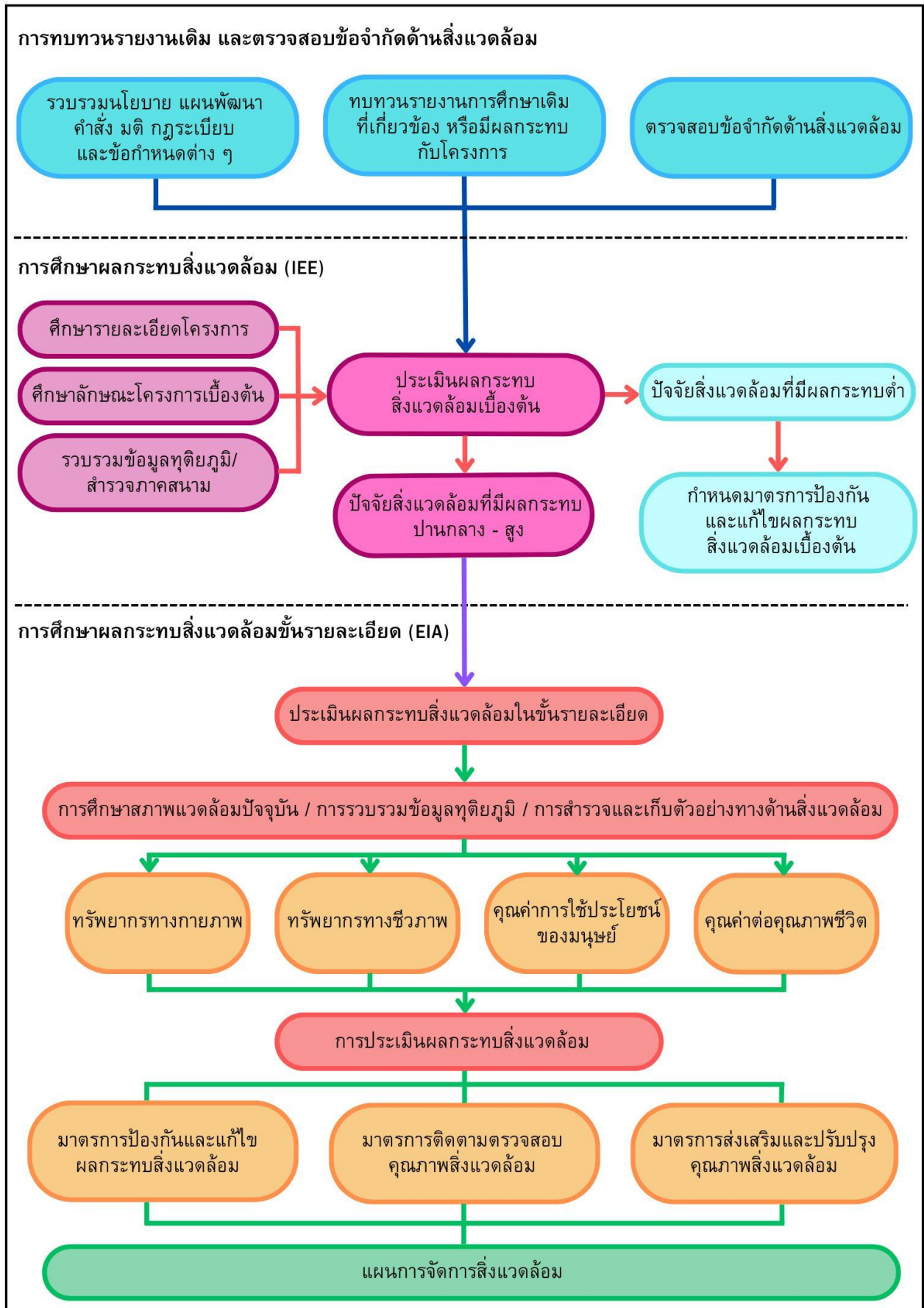
จากผลคะแนนการเปรียบเทียบรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 2 เป็นการปรับปรุงทางแยกในรูปแบบสะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U-Type Bridge) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) ซึ่งได้คะแนนมากที่สุด คือ 81.48 คะแนน เป็นรูปแบบที่ช่วยลดปัญหาการติดขัดของจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยมีโครงสร้างสะพานที่สามารถก่อสร้างได้รวดเร็ว และใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย รวมทั้งมีผลกระทบต่อผู้ใช้น้อย



รูปที่ 6-6 รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U- Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์จะครอบคลุมระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหว และสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน จากข้อมูลทุติยภูมิ การลงสำรวจพื้นที่ และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมโครงการครอบคลุมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน แสดงไว้ในรูปที่ 7-1 และมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 37 ปัจจัย



รูปที่ 7-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7.1 ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดของพื้นที่ด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567 เอกสารท้ายประกาศ 4 ตามท้ายประกาศลำดับที่ 20 และลำดับที่ 33 รายละเอียดดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 สรุปพื้นที่ศึกษาโครงการเปรียบเทียบกับกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	พื้นที่โครงการตัดผ่านเขตพื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	พื้นที่โครงการไม่ได้ตัดผ่านเขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ในพื้นที่ศึกษาโครงการพบพื้นที่ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2543 แต่ไม่อยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ที่ห่างจากชายฝั่งทะเลที่ใกล้ที่สุดประมาณ 240 เมตร
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นทะเบียน
33	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตรยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ในระยะทาง 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน 1 แห่ง คือ วัดเทพาไพโรจน์
	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	ที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5

ที่มา : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 141ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567

7.2 ตรวจสอบข้อจำกัดพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในรัศมีศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เป็นพื้นที่ที่คาดว่าโครงการดังกล่าวมีส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ต่อชุมชน พื้นที่อ่อนไหวที่กำหนดเพื่อการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล และชุมชน/หมู่บ้าน จากการตรวจสอบ พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งสิ้นจำนวน 12 แห่ง และช่วงที่ 2 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งสิ้นจำนวน 26 แห่ง ดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ช่วงแนวเส้นทาง	ลำดับที่	ประเภท	รายละเอียด
1	1	ศาสนสถาน	มัสยิดดารุลญันนะห์
	2	ศาสนสถาน	มัสยิดบ้านนาเกาะ
	3	สถานศึกษา	โรงเรียนวัดเทพาไพโรจน์
	4	สถานศึกษา	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กพระพุทธ
	5	สถานศึกษา	สถาบันศึกษาปอเนาะดาร์ุดดีน
	6	สถานศึกษา	ศูนย์การศึกษาอิสลามประจำมัสยิด (ดาร์ุลญันนะห์)
	7	สถานศึกษา	โรงเรียนบ้านพระพุทธ
	8	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 2 บ้านพระพุทธ ตำบลเทพา
	9	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 4 บ้านท่าดี ตำบลเทพา
	10	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 7 บ้านปากบาง ตำบลเทพา
	11	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 1 บ้านบ่อเตย ตำบลปางบาง
	12	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 4 บ้านคลองประดู่ ตำบลปากบาง
2	1	ศาสนสถาน	มัสยิดฟูล่าหลนาอิม
	2	ศาสนสถาน	วัดพิบูลบุญญาราม
	3	สถานศึกษา	ศูนย์การศึกษาอิสลามฟูล่าหลนาอิม
	4	สถานศึกษา	โรงเรียนบ้านปากอ
	5	สถานศึกษา	วิทยาลัยชุมชนสงขลา
	6	สถานศึกษา	โรงเรียนบ้านเทพา
	7	สถานศึกษา	ศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอเทพา
	8	สถานศึกษา	โรงเรียนอนุบาลเทพา
	9	สถานศึกษา	โรงเรียนพัฒนสงขลาบริรักษ์
	10	สถานศึกษา	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอำเภอเทพา
	11	สถานศึกษา	โรงเรียนเทพา
	12	ศาสนสถาน	วัดสุริยาราม
	13	ศาสนสถาน	มัสยิดบ้านศาลา
	14	ศาสนสถาน	มัสยิดบาบอนันเร้าะ
	15	สถานศึกษา	โรงเรียนดรุณศึกษา
	16	ศาสนสถาน	มัสยิดยาเมียะดาร์ุสลาม
	17	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 6 บ้านคลองขุด ตำบลปากบาง
	18	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนมุสลิม ตำบลเทพา
	19	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนทุ่งพร้าว ตำบลเทพา
	20	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนประธานสุชา ตำบลเทพา
	21	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนพัฒนาชุมชน ตำบลเทพา
	22	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนเกษตรพันธ์ ตำบลเทพา
	23	ชุมชน/หมู่บ้าน	ชุมชนท่าเรือ ตำบลเทพา
	24	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 1 บ้านท่าพรุ ตำบลเทพา
	25	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 3 บ้านพรหมาก ตำบลเทพา
	26	ชุมชน/หมู่บ้าน	หมู่ที่ 5 บ้านทุ่ง ตำบลเทพา

7.3 ตรวจสอบการตัดผ่านพื้นที่แหล่งน้ำ

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาโครงการพบแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านจำนวน 3 แห่ง คือ คลองท่ามา คลองโต๊ะกา และแม่น้ำเทพา นอกจากนี้ยังมีคลองที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ คลองป่าคำ ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 50 เมตร

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก คือ

1) การประชาสัมพันธ์

งานทั้ง 2 กิจกรรมจะดำเนินคู่กันกับการเข้าพบเพื่อหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานสามารถเข้าถึงข้อมูลและรับรู้ด้วยความเข้าใจตลอดระยะเวลาการศึกษา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการผ่านช่องทางติดต่อที่กลุ่มเป้าหมายสะดวก เช่น การประชุม เว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ กลุ่มไลน์โครงการ โทรศัพท์ เป็นต้น ดังรูปที่ 8-1

2) การรับฟังความคิดเห็น ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน คือ

- การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน
- การจัดสัมมนา 3 ครั้ง
- การจัดประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง

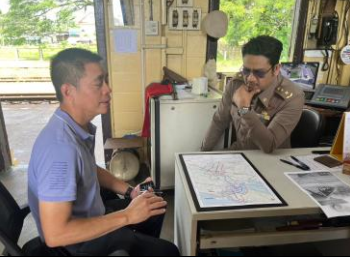


รูปที่ 8-1 ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน

ทางโครงการได้เข้าพบปะหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน ระหว่างวันที่ 9 – 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำมาพิจารณาใช้ให้เกิดประโยชน์กับการศึกษาโครงการ ดังสรุปไว้ในตารางที่ 8-1 ผลการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน

ตารางที่ 8-1 ผลการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน

หน่วยงาน	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ
ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาและนายอำเภอเทพา 	- จังหวัดเห็นด้วยกับการขยายผิวจราจร เพราะทำให้การเดินทางสะดวก และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น - ยินดีที่จะสนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับแนวสายทางให้แก่ที่ปรึกษา - ขอให้โครงการคำนึงถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมตลอดโครงการ
เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม 	- ในการเข้าศึกษาในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม ต้องได้รับการอนุญาตให้เข้าศึกษาวิจัยในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม ตามระเบียบก่อน ถึงจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ - ควรมีการตรวจสอบเขตทางเดิมกรมทางหลวงว่าได้มีการขออนุญาตไว้ถูกต้องแล้วหรือไม่
องค์การบริหารส่วนตำบลปากบาง และผู้นำชุมชน 	- ในภาพรวมมีความเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเพราะการเดินทางสะดวกขึ้น ช่วยลดอุบัติเหตุ - ขอให้คำนึงถึงเรื่องการระบายน้ำที่เชื่อมโยงในพื้นที่ของตำบลปากบาง
องค์การบริหารส่วนตำบลเทพา และผู้นำชุมชน 	- เห็นด้วยกับการขยายช่องจราจร เนื่องจากเป็นการพัฒนาเส้นทางการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ให้มีความสะดวก ปลอดภัย - เมื่อมีการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเทพา ขอให้คำนึงถึงความสูงของสะพานให้เรือสามารถสัญจรข้ามไป-มา ได้ - แนะนำสถานที่จัดประชุม ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ศึกษาโครงการที่ประชาชนในพื้นที่สามารถเข้าร่วมประชุมได้สะดวก
สถานีรถไฟเทพา 	- ขอความอนุเคราะห์ขอข้อมูลแผนการพัฒนาของการรถไฟที่เกี่ยวข้องในพื้นที่อำเภอเทพา ซึ่งมีข้อเสนอแนะในด้านการขอใช้พื้นที่ของการรถไฟให้ประสานหน่วยงานส่วนกลางหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเช่นแขวงบำรุงทางเทพา

ตารางที่ 8-1 ผลการพบปะหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน (ต่อ)

หน่วยงาน	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ
นายกเทศมนตรีตำบลเทพาและผู้นำชุมชน 	- เทศบาลตำบลเทพายินดีที่จะสนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับแนวเส้นทางให้แก่ที่ปรึกษา - ตรงบริเวณถนนตรงจุดตัดทางรถไฟ ขอให้เพิ่มท่อลอดเนื่องจากบริเวณนี้เกิดน้ำท่วมซ้ำซาก - การออกแบบขอให้คำนึงถึงเรื่องการระบายน้ำของพื้นที่ โดยเพิ่มท่อลอดเหลี่ยมในจุดเสี่ยงของพื้นที่ - ขอให้โครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟ บริเวณโรงเรียนเทพาเพื่อความปลอดภัย - การออกแบบเกาะกลาง บริเวณพื้นที่เทศบาลขอให้ออกแบบเป็นแบบเกาะกลางแบบทาสีตีเส้น

8.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

8.2.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

การจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 19 กันยายน 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโนรา ชั้น 4 วิทยาลัยชุมชนสงขลา ตำบลเทพา อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา โดยได้รับเกียรติจาก นายพีรวัส ณะกั๋วทุ่ง ปลัดอำเภอเทพา เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 56 คน ประกอบด้วย ประชาชนผู้ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษานักวิชาการอิสระ และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุม ได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังตารางที่ 8-2 และมีภาพบรรยากาศการประชุม แสดงไว้ในรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 8-2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
การออกแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานงานทางของกรมทางหลวง และควรมีการติดตามตรวจสอบการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเคร่งครัด	การดำเนินงานโครงการนั้นได้เตรียมแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง นอกจากนี้ก่อนการก่อสร้างโครงการจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางรับทราบถึงแผนการก่อสร้าง รวมทั้งจะมีการจัดทำป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทาง และที่ปรึกษาจะกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างนำไปเป็นแนวทางปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
เกาะกลางไม่ควรมีขนาดใหญ่เกินความจำเป็นเพราะจะส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางและอาจไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ศึกษา จึงควรพิจารณาออกแบบให้เกาะกลางมีขนาดที่เหมาะสม	ที่ปรึกษาได้รับข้อมูลไว้เพื่อจัดทำเป็นแนวคิดในการออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
ควรออกแบบสะพานตามแนวเส้นทางโครงการที่พาดผ่านแม่น้ำเพทา คลองโต๊ะกา และคลองท่ามา ให้มีระดับความสูงที่เรือท้องเตี้ยสามารถลอดผ่านได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่	
ควรพิจารณาออกแบบจุดพักรถหรือจัดสรรพื้นที่ให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ในการค้าขายเพื่อกิจการของชุมชน จะช่วยเป็นการลดผลกระทบให้กับพ่อค้าแม่ค้าบริเวณแยกพระพุทไธ	ที่ปรึกษาตระหนักถึงการบรรเทาผลกระทบต่อสถานประกอบการร้านค้าในพื้นที่ โดยจะออกแบบให้มีผลกระทบน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์ต่อชุมชนและผู้ใช้ทางมากที่สุด
ช่วงที่ 1 ของโครงการดังกล่าว กรณีทำทางยกระดับหรือสะพาน อาจส่งผลกระทบต่อกิจการ การค้าขายบริเวณตลาดพระพุทไธเป็นอย่างมาก อาจทำให้วิถีชีวิต วิถีการค้า และความอยู่ของชาวบ้านเปลี่ยนแปลงไป อาจส่งผลถึงเศรษฐกิจการค้าขายภายในพื้นที่ ดังนั้นโครงการควรพิจารณาออกแบบทางต่างระดับ (บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 43) กับทางหลวงหมายเลข 4085 ให้มีผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด	
ช่วงที่ 2 บริเวณที่ว่าการอำเภอเทพา ผู้เข้าร่วมประชุมไม่เห็นด้วยกับการออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 4085 เนื่องจากทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ ทำให้อำเภอเทพาเป็นเพียงแค่ว่าผ่าน จึงเสนอให้ออกแบบทางข้ามโดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟให้มากที่สุด จะมีความเหมาะสมมากกว่า	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุมจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
การออกแบบควรคำนึงถึงการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงควรนำภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิสถาปัตย์ ตลอดจนอัตลักษณ์ของพื้นที่นั้นมารวมออกแบบ เพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวให้กับชุมชน	

ตารางที่ 8-2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
มีความกังวลเกี่ยวกับระดับความสูงของถนน ซึ่งอาจจะกระทบกับการเข้าออกของบ้านเรือนตามแนวเส้นทางโครงการทำให้มีความยากลำบากในการใช้เส้นทางเพิ่มมากขึ้น	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุมจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
กังวลเรื่องการเปิดเส้นทางลัด อาจทำให้เกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุ	
การศึกษาโครงการ ควรมีการศึกษาแนวเส้นทางข้ามรางรถไฟของพื้นที่อื่น มาใช้ประกอบการออกแบบภายในโครงการครั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางเลือกให้กับประชาชนในพื้นที่	
ควรออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทางโครงการให้มีแสงสว่างเพียงพอและมีการดูแลรักษาให้มีแสงสว่างอย่างต่อเนื่อง ไม่ควรเกิดปัญหาไฟดับเพราะจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง	
ควรมีการนำเสนอปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการทั้งทางหลวงหมายเลข 43 และทางหลวงหมายเลข 4085 ตลอดจนปริมาณการสัญจรของรถไฟที่พาดผ่านตามแนวเส้นทางโครงการเพื่อนำมาเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบและศึกษาความคุ้มค่าของการลงทุนต่อไป	
ตำแหน่งจุดกลับรถควรพิจารณาออกแบบให้มีความเหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชาชนและมีตำแหน่งที่สะดวกต่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้เหมาะสม และมีความปลอดภัยในการใช้งานต่อไป
ควรออกแบบช่องลอดให้มีขนาดเหมาะสมเพียงพอ สามารถรองรับการระบายน้ำและป้องกันปัญหาน้ำท่วมได้อย่างทันทั่วถึง	ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบกับข้อมูลที่ทำการศึกษาการระบายน้ำในพื้นที่ เพื่อใช้ในการออกแบบระบบระบายน้ำในโครงการฯ ต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ให้ดำเนินการศึกษาวิจัยตามขั้นตอนของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ให้ถูกต้องตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ และหากได้ผลการศึกษาที่เกี่ยวกับสัตว์ป่าในพื้นที่ให้นำมาปรึกษาหารือกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขามได้ในภายหลัง เพื่อร่วมกันกำหนดมาตรการที่เหมาะสมให้กับโครงการต่อไป	ที่ปรึกษาได้ดำเนินการส่งหนังสือขออนุญาตเข้าศึกษาวิจัยทางวิชาการในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขามไปยังกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการกรมอุทยานฯ หากเมื่อได้รับอนุญาตจากกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ให้สามารถเข้าศึกษาวิจัยทางวิชาการในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษา สำรวจ และเก็บตัวอย่างทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เมื่อได้ผลการศึกษาที่เกี่ยวกับสัตว์ป่าในพื้นที่ ที่ปรึกษาจะนำผลการศึกษาดังกล่าวไปปรึกษาหารือกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาปะช้าง-แหลมขาม เพื่อกำหนดรูปแบบและมาตรการที่เหมาะสมให้กับโครงการต่อไป

ตารางที่ 8-2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
มีความกังวลเกี่ยวกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะกิจการ การค้าตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณชุมชนหน้าที่ว่าการอำเภอเทพา	ที่ปรึกษาได้รับทราบและจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมที่สุดทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
การศึกษาของโครงการในครั้งนี้ควรพิจารณาให้มีผลกระทบกับชุมชนสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุดเพื่อเป็นการช่วยลดผลกระทบในพื้นที่	
การศึกษาของโครงการควรพิจารณาความเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนอำเภอเทพา ซึ่งดำเนินการโดยอำเภอเทพา โดยมีผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือและพัฒนาการมีส่วนร่วมอำเภอเทพาเป็นผู้ดำเนินการขับเคลื่อนโครงการ ดังนั้นที่ปรึกษาควรให้ความสำคัญกับการศึกษาทางด้านภูมิปัญญาท้องถิ่นและอัตลักษณ์พื้นที่	
ให้พิจารณาตรวจสอบพื้นที่หมู่ 1 ตำบลปากบาง อยู่ในพื้นที่ศึกษาของแนวเส้นทางโครงการหรือไม่ ด้วยอาจมีบางส่วนของพื้นที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ	ที่ปรึกษาได้รับทราบ และตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม
ควรมีมาตรการจัดสรรพื้นที่สำหรับการค้าขายกรณีที่เกิดผลกระทบกับตลาดพระพุทธ ทางโครงการควรพิจารณาประเด็นนี้อย่างรอบคอบและละเอียดถี่ถ้วน เนื่องจากเป็นวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่และเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชน	ที่ปรึกษาตระหนักถึงการบรรเทาผลกระทบต่อสถานประกอบการร้านค้าในพื้นที่ โดยจะออกแบบให้มีผลกระทบน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์ต่อชุมชนและผู้ใช้งานมากที่สุด
กังวลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุด้วยพฤติกรรมการใช้รถของประชาชนในพื้นที่ ดังนั้นการออกแบบและการวางแผนช่วงการก่อสร้างต้องมีการดำเนินการอย่างเคร่งครัดตามมาตรการที่กำหนดและควรมีป้ายไฟแจ้งเตือน และไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในขณะก่อสร้าง รวมถึงควรมีการติดตามตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการในช่วงเปิดดำเนินการในขนาดด้วย	การดำเนินงานโครงการนั้นได้เตรียมแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง นอกจากนี้ก่อนการก่อสร้างโครงการจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางรับทราบถึงแผนการก่อสร้าง รวมทั้งจะมีการจัดทำป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทาง และที่ปรึกษาจะกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างนำไปเป็นแนวทางปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
ด้านการมีส่วนร่วมและการสัมพันธ์โครงการ	
ควรมีสื่อประชาสัมพันธ์ด้านประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับจากโครงการ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการโน้มน้าวและสร้างความเชื่อมั่นต่อโครงการของกรมทางหลวง	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุมและจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป

8.2.2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

การจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567 โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม แบ่งเป็น กลุ่มที่ 1 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมโรงเรียนบ้านพระพุทธ ตำบลเทพา อำเภเทพา จังหวัดสงขลา กลุ่มที่ 2 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมโนรา ชั้น 4 วิทยาลัยชุมชนสงขลา ตำบลเทพา อำเภเทพา จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 50 คน (โดยแบ่งเป็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มที่ 1 จำนวน 30 คน และกลุ่มที่ 2 จำนวน 20 คน) ประกอบด้วยประชาชนผู้ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ในการนี้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ สามารถสรุปประเด็นต่าง ๆ ได้ดังตารางที่ 8-3 โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมดังรูปที่ 8-3



รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 8-3 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
รูปแบบการพัฒนาโครงการ	
เสนอให้ทำสะพานโค้งหรือยกระดับสะพานข้ามคลองโต๊ะกา และคลองท่ามาให้สูงขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมา เมื่อน้ำท่วม สะพาน รถยนต์ไม่สามารถสัญจรได้ (กลุ่มที่ 1)	โครงการรับไว้พิจารณา และจะนำความคิดเห็นไปประกอบการพิจารณาในรูปแบบที่เหมาะสมต่อไป
เสนอให้ยกระดับสะพานข้ามคลองเทพาให้สูงขึ้น เพื่อให้เรือตรวจการและเรือท่องเที่ยว สามารถสัญจรผ่านไปได้สะดวกขึ้น (กลุ่มที่ 1)	
เสนอให้สร้างถนนคู่ขนานกับถนนหลัก ลอดใต้สะพาน เพื่อให้ประชาชนในชุมชนสัญจรไปยังหมู่บ้านอีกฝั่งถนนได้สะดวก (กลุ่มที่ 1)	
กรณีทำสะพานข้ามแยกตลาดพระพุทธ อาจทำให้วิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนไป ประชาชนอาจมีความลำบากมากขึ้น อาจทำให้มีผลกระทบต่อลูกค้าที่จะเข้ามาใช้บริการในตลาด (กลุ่มที่ 1)	โครงการตระหนักถึงการบรรเทาผลกระทบต่อสถานประกอบการร้านค้าในพื้นที่ โดยจะออกแบบให้มีผลกระทบน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์ต่อชุมชนและผู้ใช้งานมากที่สุด
ขอให้เพิ่มเติมเรื่องป้ายแนะนำตลาดชุมชน แยกพระพุทธ (บริเวณแยกพระพุทธ) ช่วงก่อนขึ้นสะพาน (กลุ่มที่ 1)	โครงการรับไว้พิจารณา
เสนอให้ออกแบบอุโมงค์ลอดใต้สะพานบริเวณทางรถไฟ เพื่อลดปัญหาการบดบังภูมิทัศน์ในเขตเทศบาลและหน่วยงานราชการในอำเภอเทพา (กลุ่มที่ 2)	หากจะทำอุโมงค์ลอดทางรถไฟ ช่องลอดต้องมีความสูง 5.50 เมตร ซึ่งค่าก่อสร้างจะมากขึ้น 3 เท่า และอาจเกิดปัญหาอุทกภัยได้นอกจากนี้กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับการรถไฟ อาจต้องหยุดเวลาการเดินทางรถไฟ เพราะจะต้องไปตัดรางรถไฟ และผลกระทบเรื่องเสียง ประชาชนที่อยู่รอบข้าง จะได้รับผลกระทบมากกว่า การก่อสร้างปกติ
รูปแบบที่ 2 (บริเวณจุดตัดทางรถไฟ) จะมีผลกระทบต่อถนนลูกรังเดิม ตรงบริเวณบึงน้ำมันกับทางรถไฟหรือไม่ เนื่องจากชาวพุทธที่อาศัยอยู่บริเวณตลาดพระพุทธ ใช้ถนนเส้นนี้เดินทางไปวัดสุริยาราม เพื่อทำกิจกรรมทางศาสนา (กลุ่มที่ 2)	มีผลกระทบในระยะก่อสร้าง แต่ในระยะดำเนินการสามารถใช้งานได้ปกติ
กังวลเรื่องผลกระทบหากมีงานพิธีที่วัดสุริยาราม เนื่องจากการจราจรจะติดขัดมาก ตั้งแต่สี่แยกตลาดพระพุทธถึงทางแยกข้ามทางรถไฟ (กลุ่มที่ 2)	กรณีรูปแบบที่ 1 จะไม่กระทบกับถนนฝั่งไปวัดสุริยาราม กรณีรูปแบบที่ 2 จะกระทบกับถนนที่จะไปวัด เพราะฉะนั้นโครงการต้องออกแบบให้มีทางข้างๆ ของสะพานเกือกม้า ลอดใต้สะพานและไปวัด ส่วนขากลับออกมาจากวัด ตัวสะพานจะอยู่ขวามือของถนน ดังนั้น สะพานเกือกม้าไม่กระทบกับถนนเดิม แต่จะทำถนนเพิ่มเพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาบริเวณทางเชื่อม
ความแตกต่างของรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแตกต่างกันเท่าไร (ระหว่างการทำเกือกม้าข้างเดียวกับเกือกม้า 2 ข้าง) (กลุ่มที่ 2)	รูปแบบที่ 1 จะมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูงกว่า รูปแบบที่ 2 เนื่องจากใช้ตัวโครงสร้างสะพานขนาดใหญ่ และจะต้องมีการเวนคืนที่ดินบางส่วน

ตารางที่ 8-3 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
รูปแบบการพัฒนาโครงการ	
เสนอเรื่องภูมิสถาปัตย์ ขอให้โครงการนำอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น เรือกอและ ฝั่เสื่อ และดอกไม้ พร้อมทั้งปรับปรุงทัศนียภาพของแม่น้ำเทพาเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยว สร้างเป็นจุดสนใจให้ผู้สัญจรไปมา (กลุ่มที่ 1)	โครงการขอรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และโครงการจะนำมาออกแบบภูมิสถาปัตย์ให้มีความสวยงามกับการใช้เส้นทางของพื้นที่ต่อไป
โครงการนี้ จะเป็นอัตลักษณ์ ของอำเภอเทพา สร้างภาพลักษณ์ที่สวยงาม เสนอให้บริเวณทางแยกที่มีวงเวียน หากเป็นไปได้ควรเสริมฮวงจุ้ยให้น้ำพุขึ้นมาเพื่อความสวยงาม และเสริมให้อำเภอเทพา มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น (กลุ่มที่ 2)	
การดำเนินโครงการ	
ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อไร (กลุ่มที่ 2)	ในขณะนี้โครงการอยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีระยะเวลาตามสัญญาของกรมทางหลวงเป็นเวลา 15 เดือน ทางคณะผู้ศึกษาสิ่งแวดล้อมต้องศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และทางวิศวกรต้องออกแบบโครงสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 4085 เป็น 4 ช่องจราจรให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้ โครงการต้องทำการศึกษาในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า ในขณะนี้ อยู่ในขั้นตอนการขออนุญาต หากได้รับอนุญาตให้เข้าศึกษา จะดำเนินการประมาณ 1 ปี จากนั้นจึงจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 และประชุมสรุปผลโครงการอีกครั้ง เมื่อแล้วเสร็จทางคณะผู้ศึกษาจะต้องส่งเล่มรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ สผ.พิจารณาประมาณ 1-2 ปี เมื่อได้รับความเห็นชอบจากนั้นกรมทางหลวงจึงตั้งงบประมาณก่อสร้าง ดังนั้น หากไม่มีปัญหาติดขัด เส้นทางนี้คาดว่าจะเปิดใช้งานได้ประมาณช่วงปี 2576 (ระยะเวลาโดยประมาณไม่สามารถใช้อ้างอิงตามกฎหมายได้)
ขอให้โครงการคำนึงถึงมาตรฐานการก่อสร้างไม่อย่าให้โครงการนี้ก่อสร้างไปแล้วต้องมาบำรุงซ่อมแซมใหม่ (กลุ่มที่ 2)	โครงการรับทราบและจะออกแบบการก่อสร้างโดยคำนึงถึงรูปแบบของผิวจราจรและมาตรฐานในการก่อสร้าง
รูปแบบที่ 2 กระทับกับประชาชนน้อยกว่า เนื่องจากหากเกิดการเวนคืนแล้ว ถ้ามีผู้ไม่เห็นด้วย อาจจะทำให้ระยะเวลาก่อสร้างล่าช้าออกไปอีก (กลุ่มที่ 2)	ขณะนี้ทางโครงการอยู่ในระหว่างการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการเวนคืน

ตารางที่ 8-3 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และการชี้แจงในการประชุมเสนอแนวคิดในการ
กำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปประกอบการพิจารณา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
การก่อสร้างถนนนี้อาจใช้เวลานาน ผลกระทบ จะเกิดขึ้นกับชาวบ้านส่วนใหญ่ โดยเฉพาะผลกระทบ เรื่องฝุ่นจากอุปกรณ์การก่อสร้าง	โครงการตระหนักถึงการบรรเทาผลกระทบต่อประชาชน ในพื้นที่ โดยจะออกแบบให้มีผลกระทบน้อยที่สุด
ขอให้ประชาชนได้รับผลกระทบจากโครงการ น้อยที่สุด (กลุ่มที่ 1)	
เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 (บริเวณแยกทางรถไฟ) เพราะ ช่วงต้นในเขตเทศบาล ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด (กลุ่มที่ 2)	
รูปแบบที่ 2 กระทับกับประชาชนน้อยกว่า เนื่องจาก หากเกิดการเวนคืนแล้ว ถ้ามีผู้ไม่เห็นด้วย อาจจะทำให้ ระยะเวลาก่อสร้างล่าช้าออกไปอีก (กลุ่มที่ 2)	ขณะนี้ทางโครงการอยู่ในระหว่างการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับ การเวนคืน
พื้นที่เวนคืนต้องใช้พื้นที่เท่าไร เพราะพื้นที่ของ กศน. อยู่ในแนวเขตเวนคืน (กลุ่มที่ 2)	กรณีรูปแบบที่ 1 กรมทางหลวงจะต้องเวนคืนเพิ่มจากเขต ทางรถไฟออกไปเพื่อก่อสร้างตัวสะพานประมาณ 5 เมตร และ เวนคืนเพิ่มอีกประมาณ 2 เมตร รวมประมาณ 7-10 เมตร (รวมระยะเว้นไว้เพื่อความปลอดภัย) ทำให้อาคาร ตึกสูงของ กศน.ได้รับผลกระทบกรณีรูปแบบที่ 2 ใช้เขตทางรถไฟ ตึกสูง จะไม่ได้รับผลกระทบ แต่จะกระทบกับตึกด้านหน้าของ กศน. ทั้งนี้ โครงการจะออกแบบให้มีผลกระทบน้อยที่สุด

9. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

- 9.1 ด้านวิศวกรรม : ดำเนินการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมและออกแบบรายละเอียดในขั้นออกแบบเบื้องต้น
- 9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม: สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ของรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม และนำ
ปัจจัยที่มีผลกระทบไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อนำปัจจัยที่มีผลกระทบ
อย่างมีนัยสำคัญไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA)
- 9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน: สรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2) โดยเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์โครงการ Facebook Page โปรแกรมประยุกต์ไลน์
(LINE official Account) และติดประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10. ผู้รับผิดชอบโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 02 354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร 02 354 1034
Email: surveydesign.doh@gmail.com



แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม) กรมทางหลวง
เลขที่ 30/3 หมู่ที่ 8 ถนนสายเอเชีย ตำบลนาหม่อม
อำเภอนาหม่อม จังหวัดสงขลา 90310
โทรศัพท์ 074-383256-7
โทรสาร 074-383258
Email: doh1570@doh.go.th



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด
เลขที่ 10/28 ถนนวิภาวดี แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์ 082 325 4136
ผู้ประสานงาน : นางสาวพรนภา คำสม



บริษัท แคนดู เทคเตอร์ จำกัด
เลขที่ 5 ซอยกรุงเทพกรีฑา 20 แยก 4 แขวงทับช้าง
เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ 086 940 7069
ผู้ประสานงาน : นายรัฐพล ไผ่ตรีจิต



บริษัท ธาราไลน์ จำกัด
เลขที่ 113 ซอยรัตนธิเบศร์ 24 ถนนรัตนธิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ 0 2017 7281, 09 7148 0176
ผู้ประสานงาน : นางสาวศศิตา ศรีอุบล (ด้านสิ่งแวดล้อม)
ผู้ประสานงาน : นางสาวเชิญขวัญ แซ่มประสพ (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

11. ช่องทางการประชาสัมพันธ์

(1) เว็บไซต์โครงการ



<https://www.ทล4085ปากน้ำเทพา-ธารคีรี.com>

(2) เฟซบุ๊กโครงการ



Facebook Page : ทล. 4085 ปากน้ำเทพา – ธารคีรี

(3) กลุ่มไลน์โครงการ



Line official Account : ทล.4085 เทพา-ธารคีรี