



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคารรากร บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าท้อ



แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 3

ตุลาคม 2568

414 อ.หาดใหญ่ สงข.
Hat Yai Songkhla



ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน เป็นเส้นทางที่ใช้เลี้ยงเมืองหาดใหญ่แทนถนนกาญจนาภิเษก ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากสองฝั่งทางของโครงการเป็นชุมชนหนาแน่นมีสถานที่สำคัญ ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และเกิดความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้ง ทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการตรวจสอบประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 142 ตอนพิเศษ 260ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568 พบว่า โครงการฯ ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศฉบับดังกล่าว

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ฮารา โนว์ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

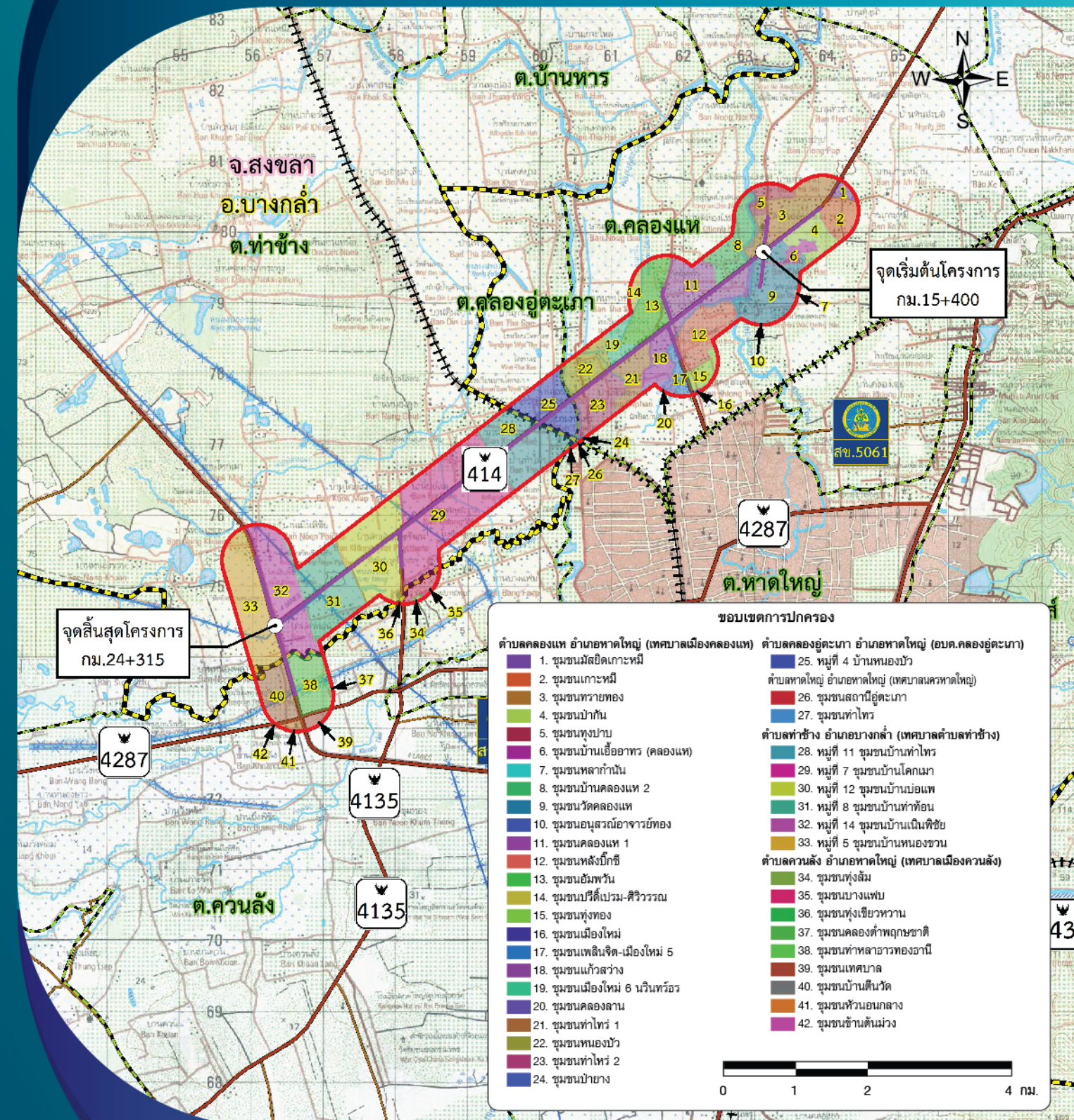
- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน ช่วง กม.15+400 ถึง กม. 24+315 มีระยะทาง 8.915 กิโลเมตร
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต
- 2) ช่วยพัฒนาพื้นที่โดยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ
- 3) พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเติมเต็มโครงข่ายถนนเดิมในจังหวัดสงขลาให้สมบูรณ์มากขึ้น

พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

มีจุดเริ่มต้นโครงการ อยู่ที่ตำบลคลองแห อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา บนทางหลวงหมายเลข 414 กม. ที่ 15+400 และจุดสิ้นสุดโครงการ อยู่ที่ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา กม.ที่ 24+315 ระยะทางรวม 8.915 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



พิจารณาคัดกรองรูปแบบของทางแยกหลัก ในโครงการทั้งหมด 4 จุด

แยกคลองไทร เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

- รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน
- สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลัก ทล. 414 โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และสร้างสะพานคู่ขนาน ระดับเดียวกับพื้นราบข้ามคลองแห รวมทั้งจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียนทำให้การจราจรที่แยกเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง

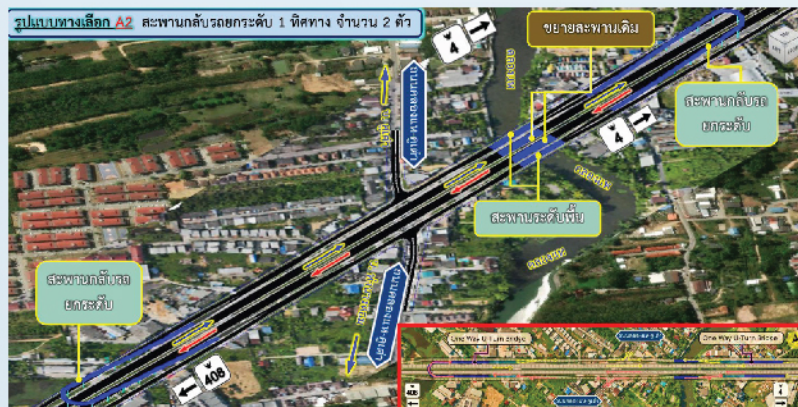


- ข้อดี**
- เดินทางผ่านทางแยกด้วยวงเวียน ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
 - ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
 - ประชาชนสามารถเดินทางข้ามถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม

- ข้อเสีย**
- ค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากต้องก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและข้ามคลองแห โดยต้องรื้อถอนโครงสร้างสะพานเดิม และสร้างสะพานใหม่บริเวณคูขนานไว้ในระหว่างการก่อสร้าง
 - ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ
 - จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินบางส่วน

- รูปแบบที่ 2 สะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง จำนวน 2 ตัว

สร้างสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 ตัว ที่ตำแหน่งทิศตะวันออกและตะวันตกของแยก และสร้างสะพานคู่ขนานระดับพื้นราบข้ามคลองแห เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างถนนทางรอง (ถนนคลองแห-คูเต่า) และถนนคู่ขนาน ทล. 414 แม้จะทำให้มีระยะการเดินทางไกลขึ้น แต่เป็นรูปแบบที่ใช้งานแพร่หลาย ผู้ใช้ทางจึงคุ้นเคยและเข้าใจง่าย



- ข้อดี**
- รถทางตรงบน ทล. 414 เดินทางต่อเนื่องและราบรื่นกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากไม่ต้องใช้ทางต่างระดับ
 - การปิดทางแยก ช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
 - ความสูงช่องลอดสะพานกลับรถ เพียงพอสำหรับรถทุกประเภท

- ข้อเสีย**
- รถทางตรงบนถนนคลองแห-คูเต่า ต้องใช้สะพานกลับรถยกระดับ ซึ่งทำให้ระยะทางเดินทางเพิ่มขึ้น
 - ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามถนน ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
 - ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

- รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับร่วมกับจุดกลับรถได้สะพานและวงเวียนขนาดเล็ก

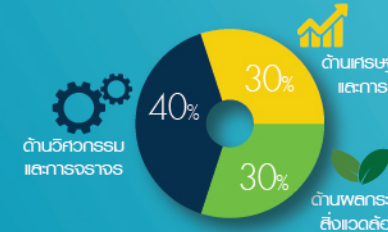
สร้างสะพานยกระดับบนถนนหลัก ทล. 414 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และสร้างสะพานคู่ขนานระดับพื้นข้ามคลองแห รวมทั้งสร้างจุดกลับรถลอดได้สะพาน 2 ทิศทาง เพื่อเชื่อมการเดินทางถนนคลองแห-คูเต่า โดยจัดการจราจรบริเวณแยกด้วยวงเวียนขนาดเล็ก ร่วมกับจุดกลับรถ 2 ทิศทางได้สะพานยกระดับ ทำให้รถทางตรงบนถนนหลัก ทล. 414 สามารถผ่านแยกโดยไม่ถูกรบกวนจากรถในทิศทางอื่น



- ข้อดี**
- เดินทางผ่านทางแยกด้วยวงเวียน ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
 - การเดินทางระหว่างถนน ทล. 414 กับถนนทางรอง สามารถใช้วงเวียนขนาดเล็กและจุดกลับรถ 2 ทิศทางได้สะพาน ที่ระยะทางสั้นกว่ารูปแบบที่ 2

- ข้อเสีย**
- รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถใช้วงเวียนขนาดเล็กได้ ต้องเดินทางเข้าสู่ถนนทางรอง ด้วยเส้นทางอื่น
 - มีราคาค่าก่อสร้างสูง รวมทั้งต้องรื้อถอนโครงสร้างสะพานเก่าที่อยู่ในลำน้ำด้วย
 - ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ
 - มีการเวนคืนที่ดินบางส่วน

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือก แยกคลองไทร



ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมแยกคลองไทร

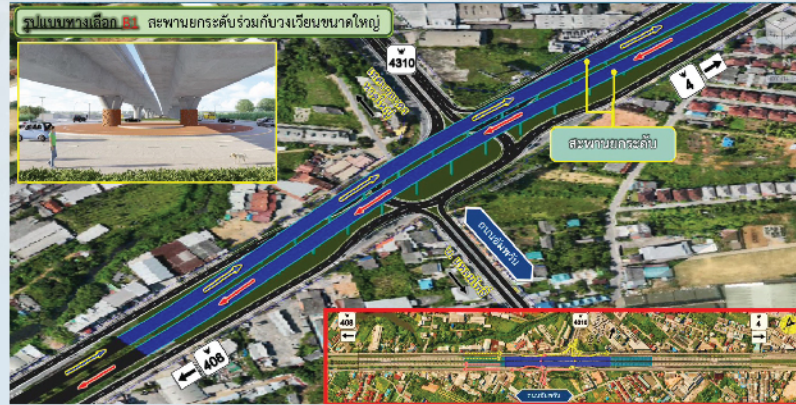
รูปแบบที่ 1	79.15 คะแนน
รูปแบบที่ 2	74.81 คะแนน
รูปแบบที่ 3	70.04 คะแนน

รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน ได้คะแนน 79.15 คะแนน เป็นรูปแบบที่ช่วยให้การจราจรไหลผ่านแยกได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง จึงมีความได้เปรียบในด้านการลดความล่าช้าของการเดินทางผ่านแยก และช่วยให้สภาพการจราจรบริเวณทางแยกมีความคล่องตัวสูงขึ้น โดยสามารถรองรับปริมาณจราจรในปีที่ 20 ของโครงการได้อย่างเพียงพอ รวมทั้งมีความได้เปรียบในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการจัดการแยกด้วยวงเวียนทำให้ประชาชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม และเป็นรูปแบบที่ส่งผลกระทบต่อการจัดพื้นที่ระบายน้ำในระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด



**รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียนขนาดใหญ่**

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลัก ทล.414 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน ทำให้การจราจรบริเวณทางแยกเคลื่อนตัวได้อย่างไหลรื่น

**ข้อดี**

- จัดการแยกด้วยวงเวียน ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ประชาชนสามารถเดินทางข้ามถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม

ข้อเสีย

- ค่าก่อสร้างแพง เนื่องจากมีวงเวียนขนาดใหญ่ จึงต้องก่อสร้างสะพานหลักยาวเพิ่มขึ้น
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ
- จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินบางส่วน

รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง และสัญญาณไฟจราจร

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกจำนวน 1 ตัว ทิศทางขาออก (มุ่งสู่แยกท่าทอง) และสร้างสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง จำนวน 2 ตัว ที่ตำแหน่งทิศตะวันออกและตะวันตกของแยก โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้รถเลี้ยวขวาจากถนนคู่ขนานหรือรถทางตรงบนถนนรอง จำเป็นต้องใช้สะพานกลับรถยกระดับซึ่งทำให้มีระยะการเดินทางเพิ่มขึ้น

**ข้อดี**

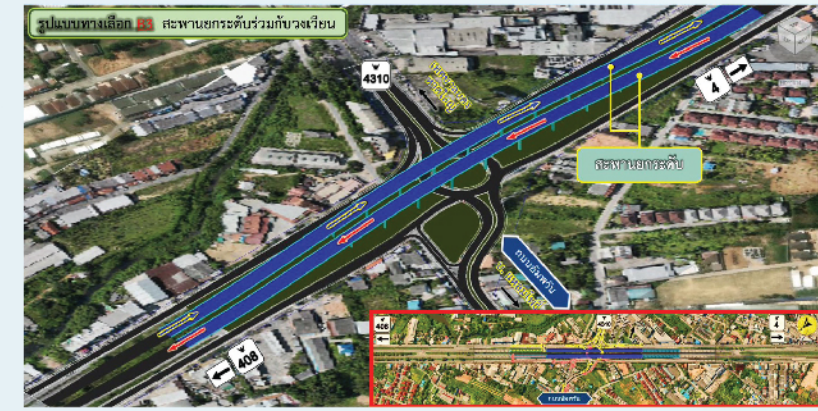
- การเดินทางระหว่าง ทล. 414 กับถนนทางรอง (ถนนอัมพวัน และ ทล. 4310) สามารถใช้สะพานกลับรถยกระดับหรือทางลอดได้สะพานได้โดยไม่เกิดการตัดไขว้กัน
- มีการปิดแยกบางส่วน จึงลดจุดตัดที่เสี่ยงอันตราย และลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- มีความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท

ข้อเสีย

- รถเลี้ยวขวาจากถนนคู่ขนานหรือรถทางตรงบนถนนรองจำเป็นต้องใช้สะพานกลับรถยกระดับ ทำให้มีระยะการเดินทางเพิ่มขึ้น
- ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามฝั่ง ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ
- มูลค่าในการบำรุงรักษามาก
- จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินบางส่วน

รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

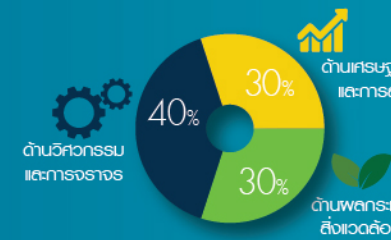
ปรับปรุงทางแยกเดิมที่มีลักษณะเอียงกันให้ตรงกัน และสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกตามแนวถนนหลัก ทล.414 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน ผลการปรับปรุงทางแยกใหม่ ทำให้วงเวียนมีขนาดเล็กลง ช่วยให้ความยาวสะพานสั้นลง

**ข้อดี**

- จัดการแยกด้วยวงเวียน กระแสจราจรสามารถไหลได้ทุกทิศทาง จึงลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- มีความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ประชาชนสามารถเดินทางข้ามถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม
- ค่าก่อสร้างต่ำ เนื่องจากมีความยาวสะพานสั้นลง

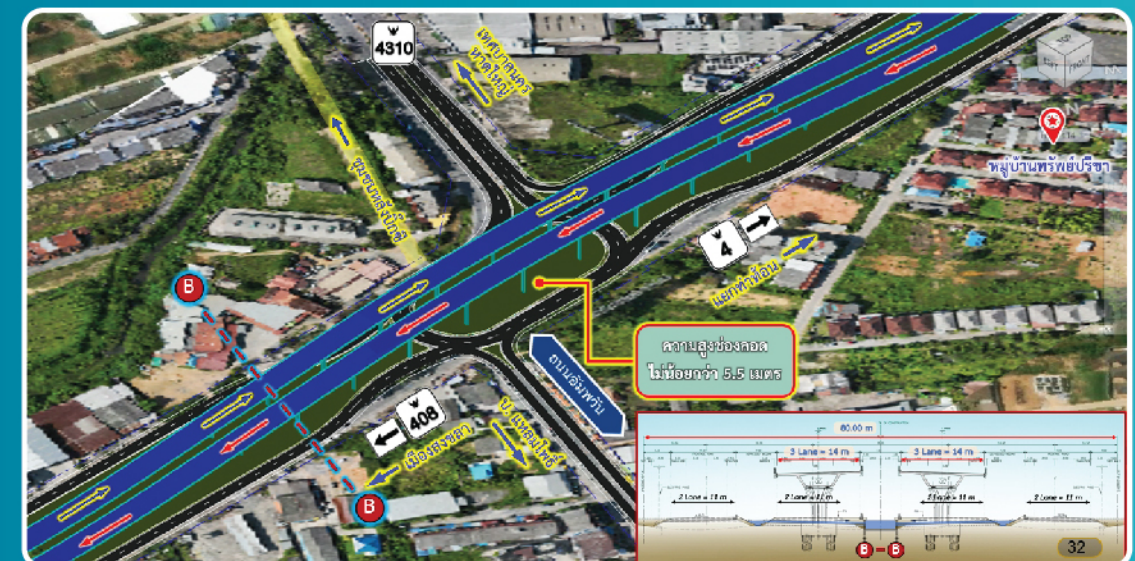
ข้อเสีย

- มีจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนถนนอัมพวันกับถนน ทล.414 เพิ่มขึ้นเป็น 2 จุด
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ
- ต้องมีการเวนคืนที่ดินจำนวนมากเพื่อปรับปรุงแยก

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกแยกบักชี**ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมแยกบักชี**

รูปแบบที่ 1	88.08 คะแนน
รูปแบบที่ 2	73.90 คะแนน
รูปแบบที่ 3	73.10 คะแนน

รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียนขนาดใหญ่ ได้คะแนน 88.08 คะแนน เป็นรูปแบบทางเลือกที่มีความได้เปรียบในทุกด้าน สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่แยกได้สูงที่สุดจากทั้ง 3 รูปแบบ อีกทั้งทั้งวงเวียนที่แยกยังมีสภาพคล่องตัวสูง ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านทางแยก รวมทั้งมีการเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และมีการรื้อถอนสาธารณูปโภคน้อย จึงช่วยลดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมได้อย่างมาก รูปแบบนี้สามารถรองรับปริมาณการจราจรในปีที่ 20 ของโครงการได้อย่างเพียงพอ





แยกโคกเม

เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับสัญญาณไฟจราจร

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกตามแนวถนนหลัก ทล. 414 ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟ รูปแบบนี้การเดินทางระหว่างถนนหลัก ทล. 414 และถนนทางรอง (ทล. 4135) ในทิศทางเลี้ยวขวาสามารถเคลื่อนผ่านแยกได้โดยตรง ผ่านการควบคุมแยกด้วยสัญญาณไฟ



ข้อดี

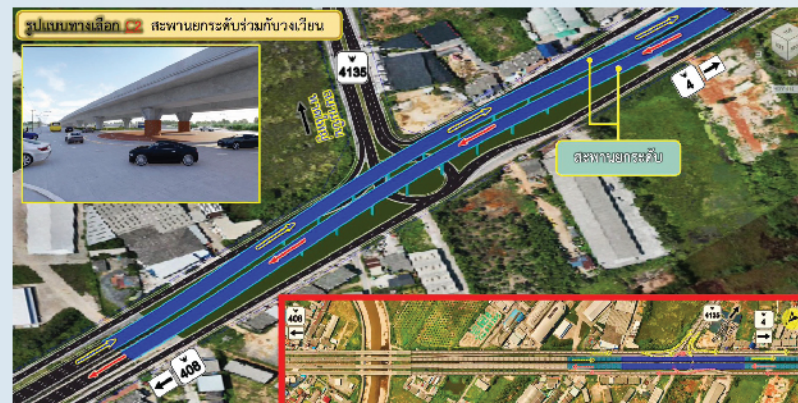
- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ราคาค่าก่อสร้างถูก ดำเนินการก่อสร้างสะพานเพียง 1 สะพาน
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน

ข้อเสีย

- จัดการแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร จึงมีจุดตัดกระแสจราจร และเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน
- ประชาชนไม่สามารถเดินข้ามถนน ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนหลัก ทล.414 จำนวน 2 ตัว ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน รูปแบบนี้การเดินทางระหว่างถนนหลัก ทล.414 และถนนทางรอง (ทล.4135) จะใช้ถนนคู่ขนาน และวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน ทำให้รถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง



ข้อดี

- การจัดการแยกด้วยวงเวียน กระแสจราจรสามารถไหลได้ทุกทิศทาง จึงลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ประชาชนสามารถเดินข้ามถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน

ข้อเสีย

- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรงร่วมกับสะพานยกระดับข้ามคลอง ร.1 และจุดกลับรถใต้สะพาน

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรของรถที่เลี้ยวขวาจาก ทล. 4135 เข้าสู่ ทล. 414 (จากสนามบินหาดใหญ่เข้าสู่เมืองสงขลา) รวมทั้งทำการรื้อสะพานหลักข้ามคลอง ร.1 และก่อสร้างสะพานใหม่ โดยกำหนดช่องลอดสำหรับเดินรถใต้สะพานไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพาน รถทางตรงบนถนนหลัก ทล. 414 และรถเลี้ยวขวาจาก ทล.4135 เข้าสู่ ทล. 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยการเดินทางของรถในทิศทางอื่นสามารถใช้ถนนคู่ขนาน ทล. 414 ร่วมกับจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ร.1



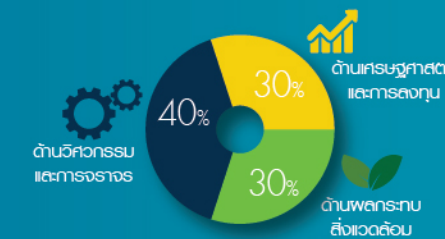
ข้อดี

- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- มีจุดกลับรถบริเวณคลอง ร.1 แทนจุดกลับรถบนถนนหลัก ทำให้การเดินทางในชุมชนสะดวกยิ่งขึ้น ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- มีการปิดแยก จึงไม่มีจุดตัดกระแสจราจร และลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน

ข้อเสีย

- ประชาชนไม่สามารถเดินข้ามถนน ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
- รถเลี้ยวขวาจาก ทล. 414 เข้าสู่ ทล. 4135 ต้องใช้จุดกลับรถใต้สะพาน มีระยะทางในการเดินทางมากขึ้น
- ค่าก่อสร้างแพง
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกแยกโคกเม

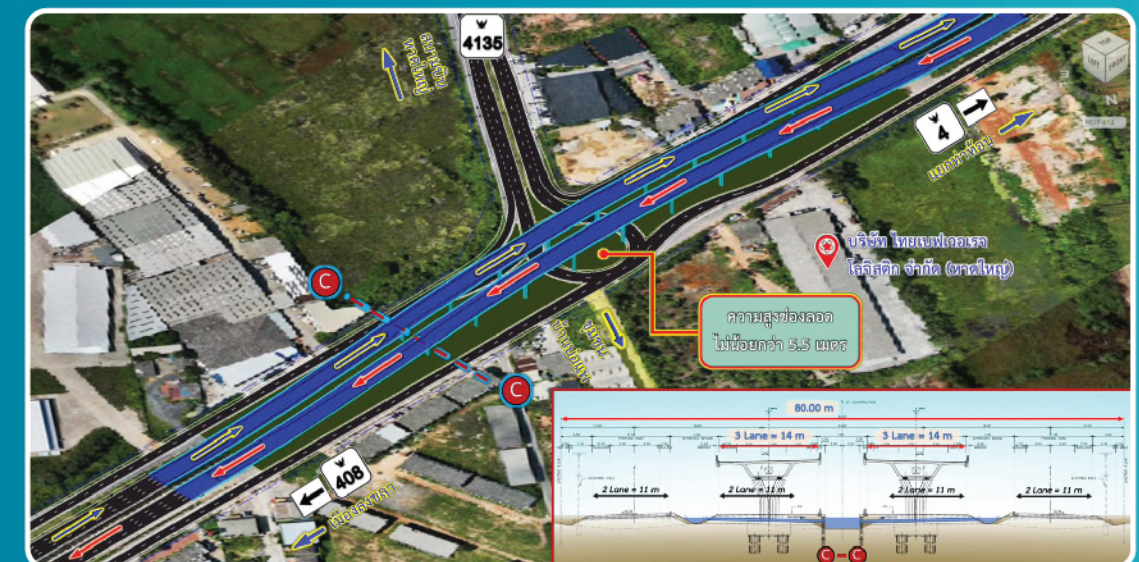


ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมแยกโคกเม

รูปแบบที่ 1	75.15 คะแนน
รูปแบบที่ 2	81.23 คะแนน
รูปแบบที่ 3	72.03 คะแนน

รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน ได้คะแนน 81.23

คะแนน ซึ่งมีการจัดการการจราจรที่แยกด้วยวงเวียนทำให้รถสามารถไหลผ่านแยกได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง การจราจรบริเวณทางแยกมีความคล่องตัว สามารถรองรับปริมาณการจราจรในบีที 20 โดยรูปแบบนี้มีข้อได้เปรียบในด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน เนื่องจากรถทุกทิศทางผ่านแยกได้โดยไม่ต้องติดไฟแดง จึงลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง





แยกท่าก้อน

เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับสัญญาณไฟจราจร

สะพานยกระดับข้ามแยกบนถนน ทล. 4 (ที่มุ่งหน้าสู่จังหวัดปัตตานี) ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 1 ตัว จัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟ รูปแบบนี้รถทางตรงบนถนนหลัก ทล. 4 สามารถผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถที่มุ่งหน้าสู่จังหวัดพัทลุง สามารถผ่านแยกได้ในระดับพื้นราบไม่ต้องใช้ทางต่างระดับ



ข้อดี

- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ราคาก่อสร้างถูกกว่าทุกรูปแบบ
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน

ข้อเสีย

- การควบคุมทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร จึงมีจุดตัดกระแสจราจรที่แยก และเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อรูปตัว Y

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อ โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 ตัว ในลักษณะไขว้กันเป็นรูปตัว Y เพื่อรองรับปริมาณรถเลี้ยวขวา ที่เดินทางระหว่าง ทล.4 กับ ทล.414 โดยการปรับปรุงทางแยกรูปแบบนี้ กระแสจราจรในทุกทิศทางสามารถไหลได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการตัดกระแสจราจร จึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกันบริเวณแยกได้



ข้อดี

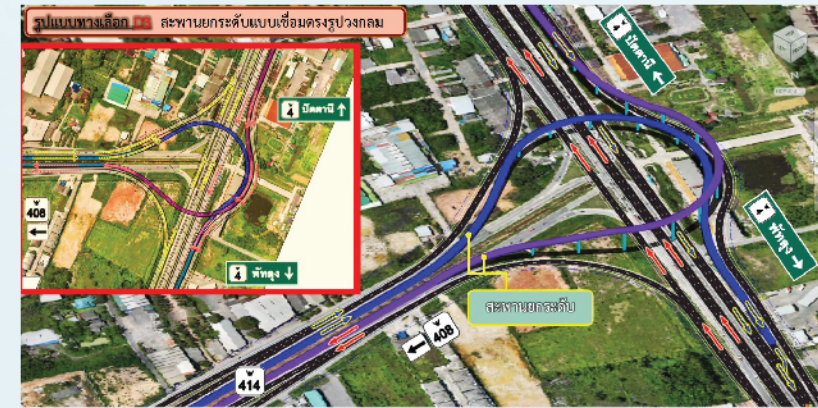
- กระแสจราจรสามารถไหลได้ทุกทิศทางและไม่มีจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน

ข้อเสีย

- ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามฝั่งถนน ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
- ค่าก่อสร้างแพง
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อรูปวงกลม

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อ โดยมีความสูงช่องลอด ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 ตัว ในลักษณะไขว้กันเป็นรูปวงกลม เพื่อรองรับปริมาณรถเลี้ยวขวาที่เดินทางระหว่าง ทล. 4 กับ ทล. 414 โดยการปรับปรุงทางแยกรูปแบบนี้ กระแสจราจรในทุกทิศทางสามารถไหลได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการตัดกระแสจราจร จึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกันบริเวณแยกได้



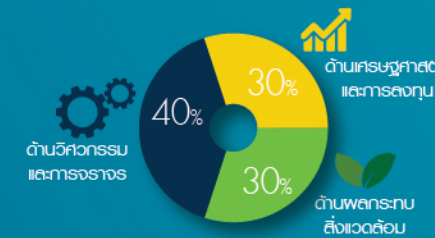
ข้อดี

- กระแสจราจรสามารถไหลได้ทุกทิศทาง และไม่มีจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
- ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท
- การจราจรระหว่าง ทล. 4 กับ ทล. 414 ในทิศทางเลี้ยวขวาสามารถใช้ความเร็วได้สูงกว่ารูปแบบที่ 2

ข้อเสีย

- มีการเวนคืนที่ดินเพื่อทำสะพานยกระดับ
- ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามฝั่งถนน ทล. 414 ได้เหมือนเดิม
- ค่าก่อสร้างแพง
- ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกแยกท่าก้อน



ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมแยกแยกท่าก้อน

รูปแบบที่ 1	83.09 คะแนน
รูปแบบที่ 2	84.66 คะแนน
รูปแบบที่ 3	68.65 คะแนน

รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อรูปตัว Y ได้คะแนน 84.66 คะแนน รูปแบบนี้มีการปิดทางแยก และให้รถในทิศทางเลี้ยวขวาเดินทางโดยใช้สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อ ดังนั้นการจราจรบริเวณทางแยกจึงไม่มีจุดตัดกระแสจราจร และมีความปลอดภัยในการขับขึ้นผ่านทางแยกสูง รถสามารถผ่านแยกได้สะดวกในทุกทิศทาง การจราจรบริเวณทางแยกมีความคล่องตัว สามารถรองรับปริมาณการจราจรในปีที่ 20



ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การทบทวนรายงานเดิม และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา
คำสั่ง มติ กฎระเบียบ
และข้อกำหนดต่างๆ

ทบทวนรายงาน
การศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง
หรือมีผลกระทบกับโครงการ

ตรวจสอบข้อจำกัด
ด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ศึกษารายละเอียดโครงการ

ศึกษาลักษณะโครงการ
เบื้องต้น

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ /
สำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เบื้องต้น (IEE)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม
ที่มีผลกระทบปานกลาง - สูง

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม
ที่มีผลกระทบต่ำ

กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในชั้นรายละเอียด (EIA)

การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน / การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ / การสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม
ทางกายภาพ

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม
ทางชีวภาพ

คุณค่าการใช้ประโยชน์
ของมนุษย์

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน และแก้ไข
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการส่งเสริมและปรับปรุง
คุณภาพสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นโครงการ
มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ที่นำไปศึกษาผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 21 ปัจจัย โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม
ดังนี้

01

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ
จำนวน 6 ปัจจัย

ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสี่ยง
ความสั่นสะเทือน

02

สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ
จำนวน 2 ปัจจัย

นิเวศวิทยาทางบก
นิเวศวิทยาทางน้ำ

03

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
จำนวน 3 ปัจจัย

การคมนาคมขนส่ง
สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

04

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
จำนวน 10 ปัจจัย

เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน
การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
อุบัติเหตุและความปลอดภัย
ความปลอดภัยในสังคม สุขาภิบาล ผู้ใช้ทาง
โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์
ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม
สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผูมีส่วนได้เสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา

การประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการฯ ได้ทำการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ผ่านเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ และบอร์ดประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือมีความสนใจ ในโครงการฯ ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง ตลอดระยะเวลาการศึกษา



การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เมื่อช่วงวันที่ 17-18 มีนาคม 2568 ได้เข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยได้เข้าพบ รองนายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่ หัวหน้าสำนักงานปลัดเทศบาลท่าช้าง นายกเทศมนตรีเมืองควนลัง นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองอู่ตะเภา และผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองคลองแห

และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2568 ได้เข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา นายอำเภอบางกล่ำ และหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง อำเภอหาดใหญ่ เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการฯ



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษาต่าง ๆ ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม เสน่ห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 147 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการ กลุ่มที่ 1 วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนวัดเนินพิชัย ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 45 คน



กลุ่มที่ 2 วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมเสน่ห์คลองแห ชั้น 5สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 86 คน



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

ในวันอังคาร ที่ 21 ตุลาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเสน่ห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนมกราคม 2569

เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนเมษายน 2569

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ และผลการดำเนินการ การมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา

แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 / โทรสาร : 0 2354 1034

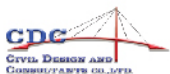
Email : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1

เลขที่ 4 ถนนปละท่า ตำบลบ่อหย่าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90000

โทรศัพท์ : 0 7431 1091 / โทรสาร 0 7431 1790

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ชีวดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/28 หมู่บ้าน ชวนชื่นโมดัสวิภาวดี ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

ผู้ประสานงาน นางสาวทิตยา เอเมะรุจิ

โทรศัพท์ : 0 2029 9382

E-mail : hdy414khlonghae@gmail.com



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/59, 60, 61 อาคารเดอะเทรนต์ ชั้นที่ 3 ซอยสุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)

แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

ผู้ประสานงาน นางสาวณัฐกฤตา ทุมทอง

โทรศัพท์ : 0 2168 7380

E-mail : contact.ofce@iec-thailand.com



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

เลขที่ 113 ซอยรัตนวิเบศร์ 24 ถนนรัตนวิเบศร์ ตำบลบางกระสอ

อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 0 2017 7281, 09 7148 0176 โทรสาร : 0 2017 7282

ผู้ประสานงาน นางสาวบุษราพร บุตรปราบ

โทรศัพท์ : 06 3449 9447

E-mail pp.tharaline@gmail.com

