



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 3)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าท้อ



แฟนพับประชาชนสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 5

เมษายน 2569



ความเป็นมาของโครงการ

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

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีวิลดิไซน์แอนด์คอนซัลแตนต์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเตอร์เนชันแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด และบริษัท ฮาวา โลว์ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

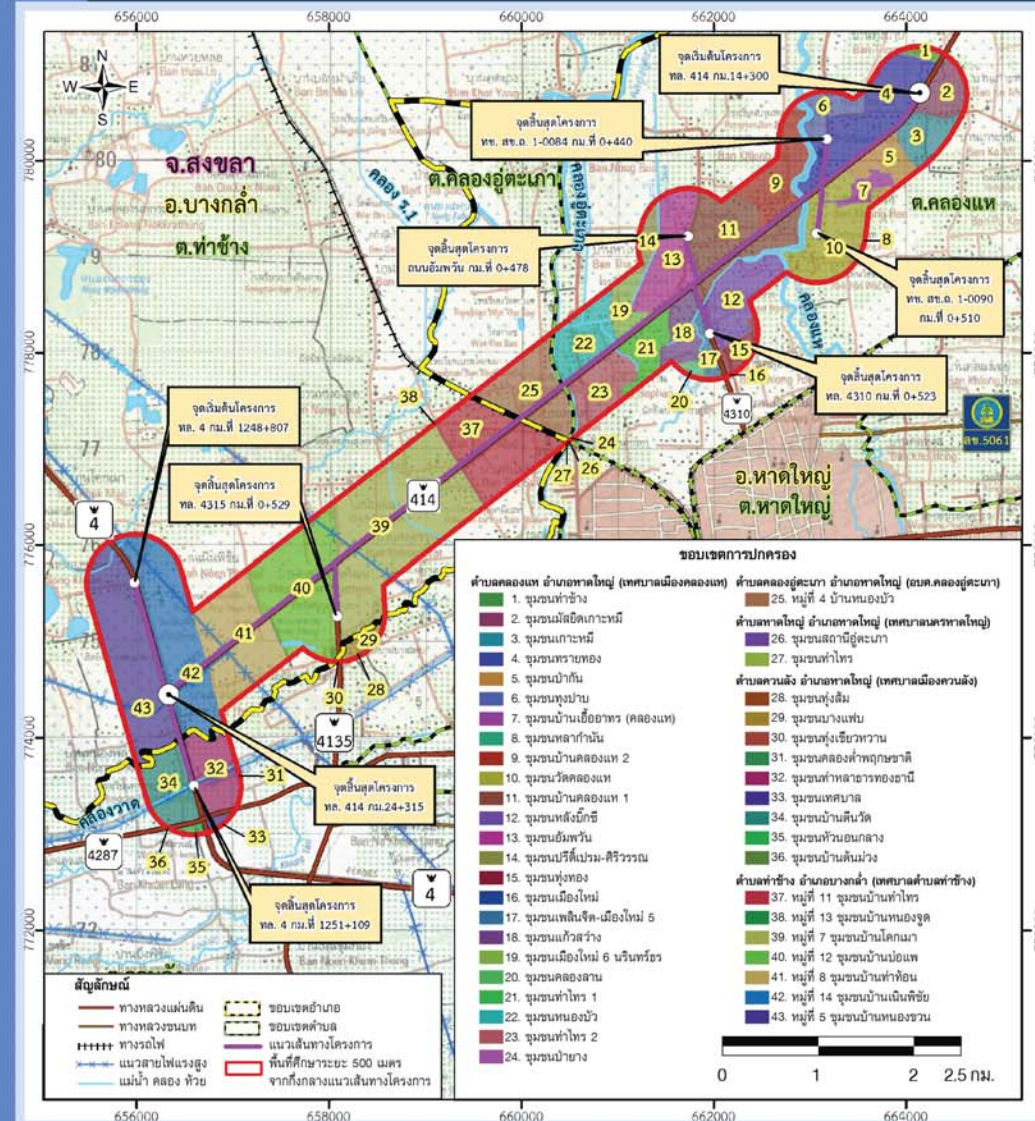
- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน ช่วง กม.14+300 ถึง กม.24+315 มีระยะทาง 10.015 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อมเศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

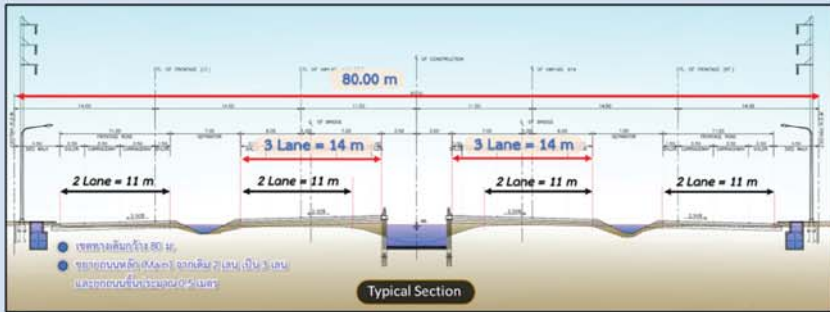
โครงการฯ มีจุดเริ่มต้นโครงการ อยู่ที่ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา บนทางหลวงหมายเลข 414 กม.ที่ 14+300 และจุดสิ้นสุดโครงการ อยู่ที่ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา กม.ที่ 24+315 ระยะทางรวม 10.015 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งแนวเส้นทางโครงการ



รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม

รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม

ทางหลวงหมายเลข 414 เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีเขตทางกว้าง 80 เมตร โดยการพัฒนาโครงการจะปรับปรุงขยายถนนช่องทางหลัก ซึ่งจากเดิมขนาด 4 ช่อง (ไป-กลับ) ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ส่วนทางขนานจะคงขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และกำหนดความกว้างของช่องจราจร 3.5 เมตร/ช่อง พร้อมไหล่ทางด้านนอกและด้านใน ด้านละ 2.5 และ 1.0 เมตร ตามลำดับ รวมทั้งปรับความลาดเอียงถนน จากเดิมเป็นถนนหลังเต่าให้เป็นลาดเอียงฝั่งเดียว และปรับปรุงเกาะกลางเดิมให้เป็นรางน้ำรูปตัวยูเพื่อประโยชน์ด้านการระบายน้ำ และกำหนดให้มีทางเดินเท้าตามแนวเขตทางทั้ง 2 ด้าน เพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชนบริเวณริมทาง



รูปแบบที่เหมาะสมของทางแยกหลักโครงการ

รูปแบบที่เหมาะสมของทางแยกหลักโครงการ

แยกคลองแห

ปรับปรุงแยกโดยรื้อถอนสะพานข้ามคลองแหเดิมและสร้างสะพานหลักข้ามแยกยาวพาดข้ามคลองแห จำนวน 2 ตัว แต่ละตัวมีขนาดความกว้าง 14 เมตร ฝั่งละ 3 ช่องจราจร (2 ฝั่ง รวม 6 ช่องจราจร) ความยาวสะพานรวม 542.40 เมตร พร้อมทั้งสร้างสะพานคู่ขนานข้ามคลองแหใหม่จำนวน 2 ตัว แต่ละตัวมีผิวจราจรกว้าง 11 เมตร รองรับจราจร 2 ช่องจราจร (2 ฝั่ง รวม 6 ช่องจราจร) รวมทั้งสร้างทางเดินเท้าบนสะพานกว้าง 1.2 เมตร มีความยาวสะพานรวม 94.00 เมตร นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงสี่แยกคลองแหเดิมให้เป็นวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร และกำหนดช่องลอดใต้สะพานบริเวณวงเวียนให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อรองรับการสัญจรของยานพาหนะอย่างเหมาะสม โดยการปรับปรุงทางแยกแบบนี้ช่วยให้การจราจรไหลผ่านแยกได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง จึงมีความได้เปรียบในด้านการลดความล่าช้าของการเดินทางผ่านแยก และช่วยให้สภาพการจราจรบริเวณทางแยกมีความคล่องตัวสูงขึ้น มีความคุ้มค่าในด้านการจราจร



แยกบึงกี้

ปรับปรุงแยกโดยการสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกจำนวน 2 ตัว แต่ละตัวมีขนาดความกว้าง 14 เมตร ฝั่งละ 3 ช่องจราจร (2 ฝั่ง รวม 6 ช่องจราจร) ความยาวสะพานรวม 491.8 เมตร และกำหนดความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร พร้อมทั้งปรับปรุงแยกบึงกี้เดิมให้เป็นวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร โดยการปรับปรุงทางแยกแบบนี้รถทางตรงสามารถวิ่งขึ้นสะพานข้ามแยกไปได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนรถในทิศทางอื่นจะใช้วงเวียนในการเดินทาง ช่วยให้รถสามารถไหลผ่านแยกได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง ไม่มีจุดติดกระเสบริเวณทางแยกช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านทางแยก



แยกโคกเมา

ปรับปรุงแยกโดยการสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกจำนวน 2 ตัว แต่ละตัวมีขนาดความกว้าง 14 เมตร ฝั่งละ 3 ช่องจราจร (รวม 2 ฝั่ง 6 ช่องจราจร) ความยาวสะพานรวม 573.80 เมตร และกำหนดความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร พร้อมทั้งปรับปรุงสามแยกโคกเมาเดิมให้เป็นวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร โดยการปรับปรุงทางแยกแบบนี้ การเดินทางระหว่างถนนหลัก ทล.414 และถนนทางรอง (ทล.4135) จะใช้ถนนคู่ขนานและวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน ทำให้รถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง



การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 21 ปัจจัย โดยสรุปประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (6 ปัจจัย)**
- ทรัพยากรดิน
 - ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
 - น้ำผิวดิน
 - อากาศและบรรยากาศ
 - เสียง
 - ความสั่นสะเทือน

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2 ปัจจัย)**
- นิเวศวิทยาทางบก
 - นิเวศวิทยาทางน้ำ

- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (3 ปัจจัย)**
- การคมนาคมขนส่ง
 - สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
 - การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (10 ปัจจัย)**
- เศรษฐกิจ-สังคม
 - การโยกย้ายและการเวนคืน
 - การสาธารณสุข
 - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
 - อุบัติเหตุและความปลอดภัย
 - ความปลอดภัยในสังคม
 - สุขภาพ
 - ผู้ใช้ทาง
 - โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
 - สุนทรียภาพและทัศนียภาพ



1. ด้านอากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการขุดดินเปิดหน้าดินและมลพิษทางอากาศที่เกิดจากรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์เข้า-ออก และการทำงานของเครื่องจักรบริเวณพื้นที่โครงการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง
- ควบคุมความเร็วรถบรรทุกของโครงการ โดยให้ความเร็วบนทางหลวงไม่เกินกว่ากฎหมายกำหนด สำหรับเส้นทางเข้าหมู่บ้าน และพื้นที่ก่อสร้าง ความเร็วรถต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ฉีดพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (ช่วงเช้าและบ่าย) หรืออาจพิจารณาเพิ่มเติมในกรณีที่มีปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องใช้วัสดุปิดคลุมมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยปิดกวดและเก็บเศษดิน ดินโคลน หรือในกรณีที่มีเศษดินแห้งให้ทำให้เปียก ก่อนดำเนินการปิดกวดออกจากพื้นถนนบริเวณทางเชื่อมระหว่างทางเข้าออกโครงการกับถนนสาธารณะเป็นประจำทุกวัน

2. ด้านเสียง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และรถบรรทุกในการขนส่ง ซึ่งอาจก่อให้เกิดเสียงดังในบริเวณชุมชนที่ได้รับการประเมินแล้วพบว่ามีความเสี่ยงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวตามข้อกำหนดไว้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำหนดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น.
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในเขตพื้นที่เขตทางของกรมทางหลวง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน โดยมีความสูง 2.5 และ 3.0 เมตร ทั้งนี้ ต้องสอบถามความยินยอมก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว
- เลือกใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกในการก่อสร้างสะพาน เพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนให้ไม่เกินค่ามาตรฐาน
- หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีเสียงดังมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน ถ้าในกรณีที่ต้องก่อสร้างในช่วงเวลา กลางคืนให้หลีกเลี่ยงงานที่เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือน
- ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากชุมชนหรือประชาชน เรื่องเสียงดังหรือประชาชนได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาทำการตรวจสอบและรีบดำเนินการแก้ไขทันที

3. ด้านความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่มีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และรถบรรทุกในการขนส่ง เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบอยู่ในระดับ "ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย " และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน
- กำหนดให้กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น.
- ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กรองถนนชั่วคราว ต้องมีความหนาและแผ่นยางรองก่อน
- ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารจากความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างของโครงการ ผู้รับเหมาต้องรีบเข้าไปตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อยโดยเร็ว

4. น้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- งานถาง/งานตัดฟันต้นไม้/งานขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่/งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวางบริเวณสะพาน/ปรับพื้นที่ งานรื้อย้ายโครงสร้างสะพานข้ามคลอง งานก่อสร้างฐานรากและเสาเข็มตอม่อ งานก่อสร้างตอม่อ และเสาโครงสร้างสะพาน อาจก่อให้เกิดการตกหล่นของเศษวัสดุ เศษหิน หรือการชะล้างดิน หิน ทรายน จากพื้นที่ก่อสร้างจากน้ำฝนไหลลงไปยังแหล่งน้ำได้ ส่งผลให้ตะกอนและความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น
- บริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจะมีการทำนั้งร้านเพื่อปฏิบัติงาน การก่อสร้างฐานรากสะพาน ส่วนที่เป็นเชิงลาดสะพานจะต้องมีการขุดดินเพื่อวางฐานรากสะพาน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวก่อให้เกิดตะกอน และอาจมีการหลุดร่วงของเศษดิน เศษหิน ลงในลำน้ำ และเกิดการทับถมของตะกอนทำให้ลำน้ำตื้นเขินทำให้น้ำระบายไม่สะดวก
- การใช้น้ำในสำนักงานควบคุมโครงการ บ้านพักคนงาน และการชะล้างของน้ำฝนจากบริเวณที่มีกิจกรรมการซ่อมบำรุง อาทิ โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เป็นต้น อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำใกล้เคียง ส่งผลให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลงได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม ตามระยะเวลาในการก่อสร้าง
- กำหนดบริเวณที่ตั้งของโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร
- กำหนดให้มีบ่อตกตะกอน เพื่อตกตะกอนดินที่ฟุ้งกระจายก่อนระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ
- ดำเนินการติดตั้งตาข่ายกันวัสดุตกหล่น ซึ่งใช้สำหรับติดตั้งในกรณีที่มีการก่อสร้าง/รื้อถอนสะพานในลำน้ำ โดยเป็นการติดตั้งตาข่ายเพื่อป้องกันเศษวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างไม่ให้ตกลงลงสู่แม่น้ำ ตามแบบและนํ้าการติดตั้งตาข่ายกันวัสดุตกหล่น
- จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเคระะ - กรองไร้อากาศสำหรับห้องสุขา น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมติดตั้งถังดักไขมันเพื่อรับน้ำจากห้องครัวของบ้านพักคนงานและสำนักงาน
- ควบคุมให้ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามขั้นตอน และวิธีการรื้อถอนสะพานเก่า และก่อสร้างฐานรากสะพานใหม่ตามที่กำหนดไว้ในรายงานอย่างเคร่งครัด

5. การคมนาคมขนส่ง /ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุ และความปลอดภัย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การใช้เครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้าง รวมถึงมีการกองวัสดุในพื้นที่เขตทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการกีดขวางการสัญจรของประชาชนในท้องถิ่น และอาจจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง
- การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อกรกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ซึ่งอาจทำให้มีปัญหาด้านการจราจรติดขัดรวมทั้งเกิดการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- หลีกเลี่ยงการขนส่งอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00-08.00 น. และ 17.00-18.00 น.
- ติดตั้งป้ายและไฟสัญญาณ ให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ทำแผนการจัดจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ โดยพิจารณาให้ช่องจราจรในระหว่างการก่อสร้างมีจำนวนเท่าเดิมหรือเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษา

การประชาสัมพันธ์โครงการ

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



การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เมื่อช่วงวันที่ 17-18 มีนาคม และวันที่ 22 เมษายน 2568 ได้เข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยได้เข้าพบ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา นายอำเภอบางกล่ำรองนายก หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครองอำเภอหาดใหญ่ เทศมนตรีเทศบาลนครหาดใหญ่ หัวหน้าสำนักปลัดเทศบาลท่าช้าง นายกเทศมนตรีเมืองควนลัง นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองอู่ตะเภา และผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองคลองแห เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการฯ



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษาด้านต่าง 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 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 86 คน



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เมื่อวันอังคารที่ 21 ตุลาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม เสน่ห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 108 คน



การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอรูปแบบของการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมพร้อมกับร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กลุ่มที่ 1 เมื่อวันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนวัดเนินพิชัย ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 31 คน

กลุ่มที่ 2 เมื่อวันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมเสน่ห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 88 คน



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ และผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่าน ในวันพฤหัสบดีที่ 23 เมษายน 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเสน่ห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

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 ตำบลบ่อยาง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90000

โทรศัพท์ : 0 7431 1091 / โทรสาร 0 7431 1790

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ซิวตี้โซลันแอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/28 หมู่บ้าน ชวนชื่นโมเดิร์นสวีท ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

ผู้ประสานงาน นางสาวอติตยา เอมะรุจิ

โทรศัพท์ : 0 2029 9382

E-mail : hdy414khlonghae@gmail.com



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

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

แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

ผู้ประสานงาน นางสาวณัฐกฤตา ทุ่มทอง

โทรศัพท์ : 0 2168 7380

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

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทารา โลง จำกัด

เลขที่ 113 ซอยรัตนวิภาวดี 24 ถนนรัตนวิภาวดี ตำบลบางกระสอ

อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

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

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวกนกวรรณ อัครผล

โทรศัพท์ : 09 7148 0176

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นางสาวเชิญขวัญ แซ่มประสพ

โทรศัพท์ : 06 3499 9447

