

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 ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/28 หมู่บ้าน ชวนชื่นโมดัสริภาวดี ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

ผู้ประสานงาน นางสาวทิตยา เอ็มะรุจิ

โทรศัพท์ : 0 2029 9382

E-mail : hdy414khlonghae@gmail.com



บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล 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.office@iec-thailand.com



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธารา โลน 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



กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

แผนพัฒนาสัมพันธภาพโครงการ ชุดที่ 2



กรกฎาคม 2568



www.ทล414แยกคลองแห-แยกท่าทอน.com



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บน ทล. 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน



ทล.414 คลองแห-ท่าทอน

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่1)

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน (ลพบุรีราเมศวร์) เป็นเส้นทางที่ใช้เลี้ยงเมืองหาดใหญ่แทนถนนกาญจนาภิเษย ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากสองฝั่งทางของโครงการเป็นชุมชนหนาแน่นมีสถานที่สำคัญ ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทำให้เกิดความไม่สะดวก และเกิดความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้ง ทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า มีแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง คือ วัดท่าแซะ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ซีวีดีซีเอ็นแอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอลลัซแดนส์ จำกัด และบริษัท ธารา โน้ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

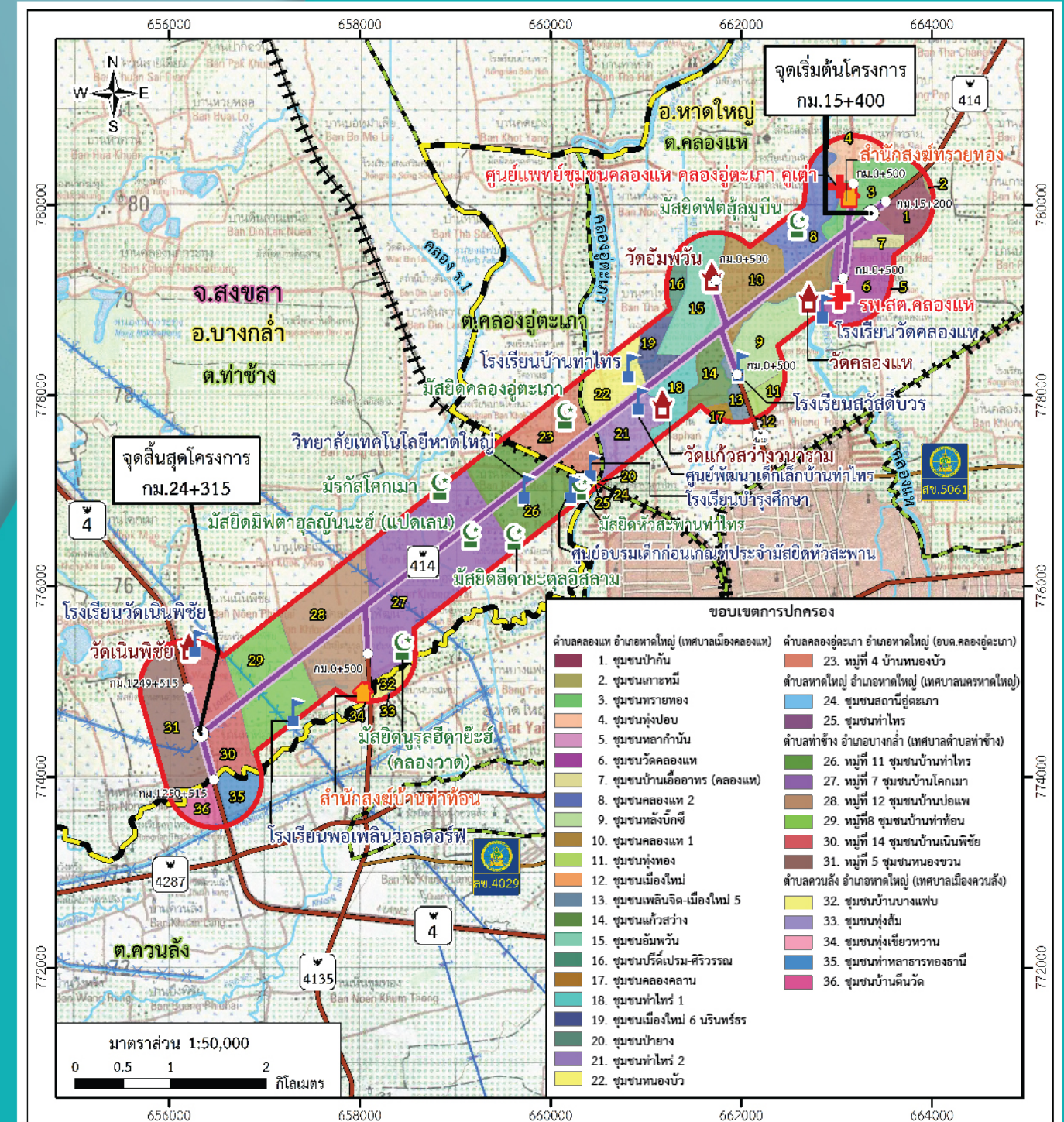
1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าทอน ช่วง กม. 15+400 ถึง กม.24+315 มีระยะทาง 8.915 กิโลเมตร
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต
2. ช่วยพัฒนาพื้นที่โดยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ
3. พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเติมเต็มโครงข่ายถนนเดิมในจังหวัดสงขลาให้สมบูรณ์มากขึ้น

พื้นที่ศึกษา / พื้นที่เป้าหมาย

มีจุดเริ่มต้นโครงการ ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา บนทางหลวงหมายเลข 414 กม. ที่ 15+400 และจุดสิ้นสุดโครงการ ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา กม. ที่ 24+315 ระยะทางรวม 8.915 กิโลเมตร



สัญลักษณ์

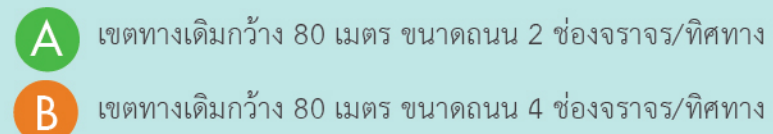
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- ทางรถไฟ
- แนวสายไฟฟ้าแรงสูง
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- ขอบเขตอำเภอ
- ขอบเขตตำบล
- แนวเส้นทางโครงการ
- พื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร
- จากกิ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- พื้นที่อ่อนไหว
- วัด
- มัสยิด
- สำนักสงฆ์
- สถานศึกษา
- สถานพยาบาล

รูปอ้างอิง: แผนที่ WGS 84
 414
 UTM Zone 47N
 414
 Transverse Mercator
 414
 WGS 84
 414
 170.8

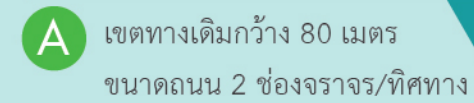


ที่มา: รัฐบาลสงขลา
 414
 2558

รูปแบบถนนปัจจุบัน

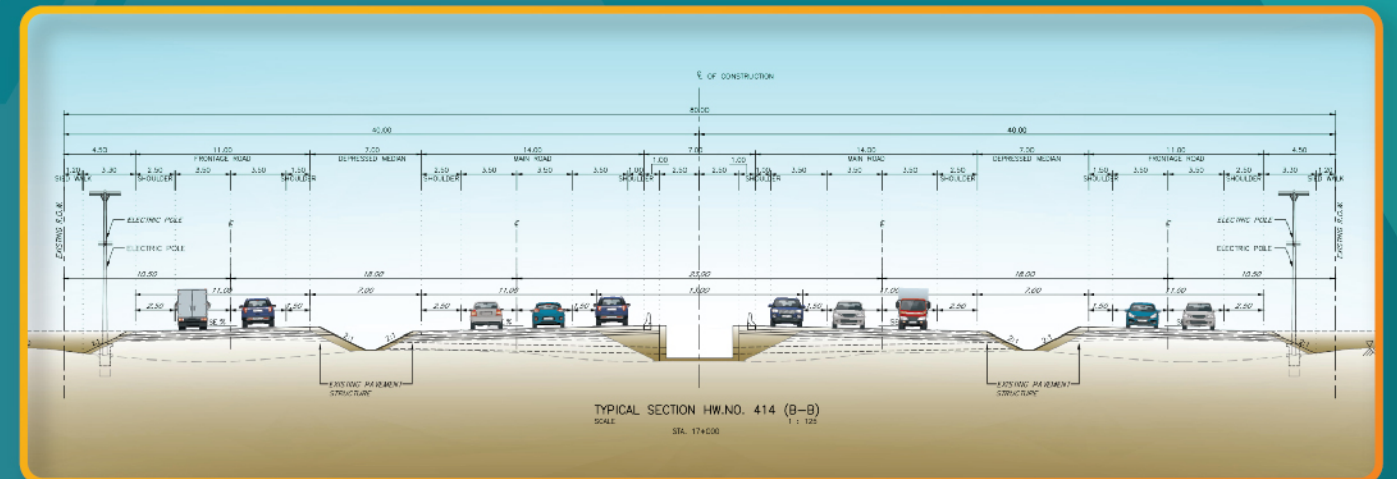


HWY.NO.414, CROSS SECTION (EXISTING)
SCALE 1:100
(STATION +K+00 TO STATION +K+600)



B เขตทางเดิมกว้าง 80 เมตร
ขนาดถนน 4 ช่องจราจร/ทิศทาง

แนวคิดปรับปรุงทางหลวง



พิจารณาคัดกรองรูปแบบของทางแยกหลักในโครงการทั้งหมด 4 จุด

พิจารณารูปแบบของทางแยกหลักในโครงการทั้งหมด 4 จุด ได้แก่ แยกคลองแห แยกบึงชี แยกโคกเมา และแยกท่าทอน

แยกคลองแห เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และสร้างสะพานคู่ขนานระดับเดียวกับพื้นราบข้ามคลองแห รวมทั้งจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น จะใช้ถนนคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 414 ร่วมกับวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน



รูปแบบที่ 2 สะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง 2 ตัว

สร้างสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 ตัว ที่ตำแหน่งทิศตะวันออก และตะวันตกของแยก และสร้างสะพานคู่ขนานระดับพื้นราบข้ามคลองแห เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างถนนคลองแห-คูเต่า และถนนคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 414 ส่วนรถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 414 เคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง และราบรื่น โดยไม่ต้องซับซ้อนขึ้นทางต่างระดับ



รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับร่วมกับจุดกลับรถใต้สะพานและวงเวียนขนาดเล็ก

สร้างสะพานยกระดับบนถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และสร้างสะพานคู่ขนานระดับพื้นราบข้ามคลองแห รวมทั้งสร้างจุดกลับรถลอดใต้สะพาน 2 ทิศทาง เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนคลองแห-คูเต่า โดยจัดการจราจรบริเวณแยกด้วยวงเวียนขนาดเล็กร่วมกับจุดกลับรถ 2 ทิศทาง ได้สะพานยกระดับ รถทางตรงบนถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกโดยไม่ถูกรบกวนจากรถในทิศทางอื่น



แยกบึงชี เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน รถทางตรงบนถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ถูกรบกวนจากรถในทิศทางอื่น การเดินทางระหว่างถนน ทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางรอง (ถนนอัมพวัน และทางหลวงหมายเลข 4310) จะใช้ถนนคู่ขนานและวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน



รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง และสัญญาณไฟจราจร

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกจำนวน 1 สะพาน ในทิศทางออก (มุ่งสู่แยกท่าทอน) และสร้างสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง จำนวน 2 สะพาน ที่ตำแหน่งทิศตะวันออกและตะวันตกของแยก โดยกำหนดให้สะพานทั้งหมดมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ควบคุมทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟจราจร รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถขาเข้า (มุ่งสู่แยกคลองแห) สามารถวิ่งผ่านแยกได้ในระดับพื้นราบและช่องจราจรขวาสุดสามารถเดินทางเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4310 ผ่านทางแยกลอดใต้สะพานยกระดับ การเดินทางระหว่างถนนคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 414 กับถนนอัมพวัน และทางหลวงหมายเลข 4310 สามารถใช้สะพานกลับรถได้



รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

ปรับปรุงแยกบึงชีซึ่งเดิมเป็นทางแยกเอียงกัน จึงปรับให้แนวทางแยกตรงกัน โดยสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกตามแนวถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน รถทางตรงบนถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ถูกรบกวนจากรถในทิศทางอื่น และการเดินทางระหว่างถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางรอง (ถนนอัมพวัน และทางหลวงหมายเลข 4310) จะใช้ถนนคู่ขนานและวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน

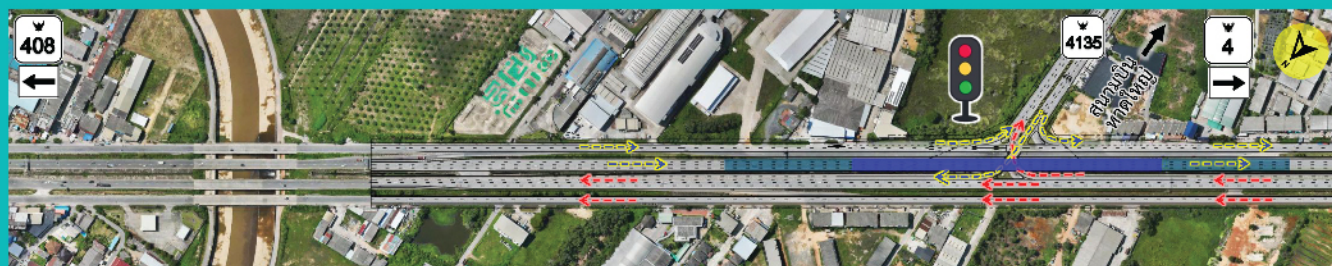




แยกโคกเมา เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

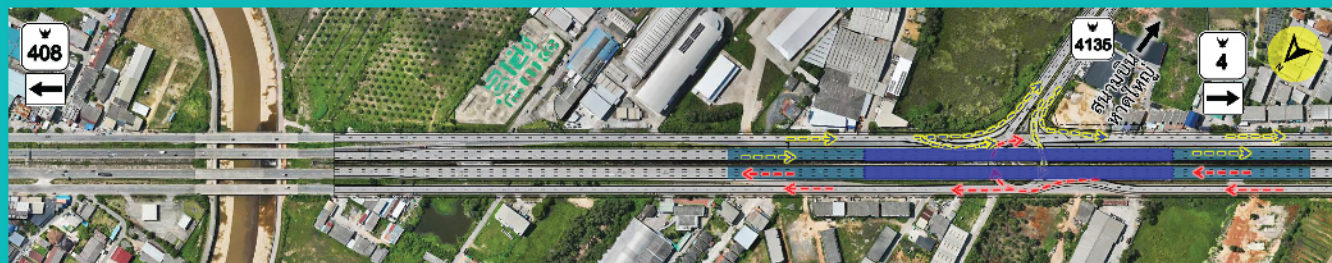
รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับสัญญาณไฟจราจร

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกตามแนวถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟ รถทางตรงบนถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถขาเข้าจากแยกท่าทอนถึงแยกคลองแห สามารถขับขึ้นโดยไม่ต้องขึ้นสะพานยกระดับ ส่วนการเดินทางระหว่างถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางรอง (ทางหลวงหมายเลข 4135) ทิศทางเลี้ยวขวาสามารถเคลื่อนผ่านแยกได้โดยตรง ควบคุมทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร



รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลักทางหลวงหมายเลข 414 จำนวน 2 สะพาน โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน รถทางตรงบนถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยก (ในช่องทางหลัก) ได้อย่างต่อเนื่องโดยใช้สะพานยกระดับ และการเดินทางระหว่างถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางรอง (ทางหลวงหมายเลข 4135) จะใช้ถนนคู่ขนานและวงเวียนที่อยู่ใต้สะพาน



รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อและสะพานยกระดับข้ามคลอง ร.1

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อ มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรของรถที่เลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 4135 เข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 414 (เดินทางจากสนามบินหาดใหญ่เข้าสู่เมืองสงขลา) รวมทั้งทำการรื้อสะพานหลักข้ามคลอง ร.1 และก่อสร้างสะพานใหม่ให้มีระดับสูงขึ้นเพื่อสร้างจุดกลับรถได้สะพาน โดยกำหนดช่องลอดสำหรับเดินรถได้สะพานไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร รถทางตรงบนถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 และรถเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 4135 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยการเดินทางของรถในทิศทางอื่นสามารถใช้ถนนคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 414 ร่วมกับจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลอง ร.1



แยกท่าทอน เสนอแนวทางเลือก 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับร่วมกับสัญญาณไฟจราจร

สร้างสะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 (ที่มุ่งหน้าสู่จังหวัดปัตตานี) ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 1 สะพาน และควบคุมทางแยกได้สะพานด้วยสัญญาณไฟจราจร รถทางตรงบนถนนหลักทางหลวงหมายเลข 4 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถที่มุ่งหน้าสู่จังหวัดพัทลุง สามารถผ่านแยกได้ในระดับพื้นราบไม่ต้องใช้ทางต่างระดับ ส่วนการเดินทางระหว่างถนนทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางหลวงหมายเลข 4 ในทิศทางเลี้ยวขวาสามารถเคลื่อนผ่านแยกโดยใช้ถนนหลักบนทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 414



รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อตรง (Directional Ramp) รูปตัว Y ที่ระดับเดียวกัน 2 ตัว

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อตรงมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 สะพานในลักษณะไขว้กันเป็นรูปตัว Y เพื่อรองรับปริมาณรถ เลี้ยวขวาที่เดินทางระหว่างทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 414 กระแสจราจรในทุกทิศทางสามารถไหลได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการตัดกระแสจราจร จึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกันบริเวณแยกได้



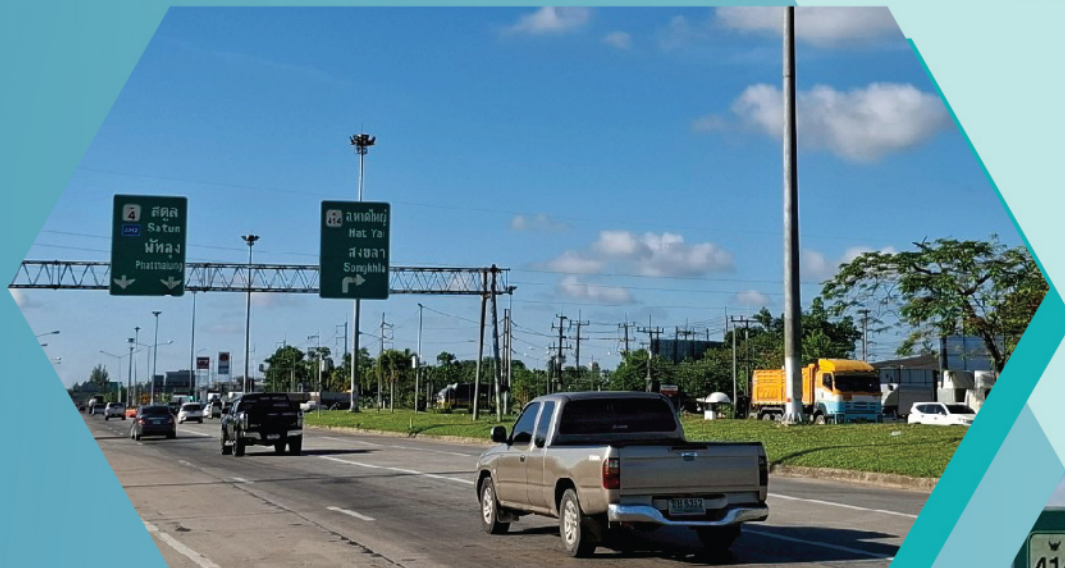
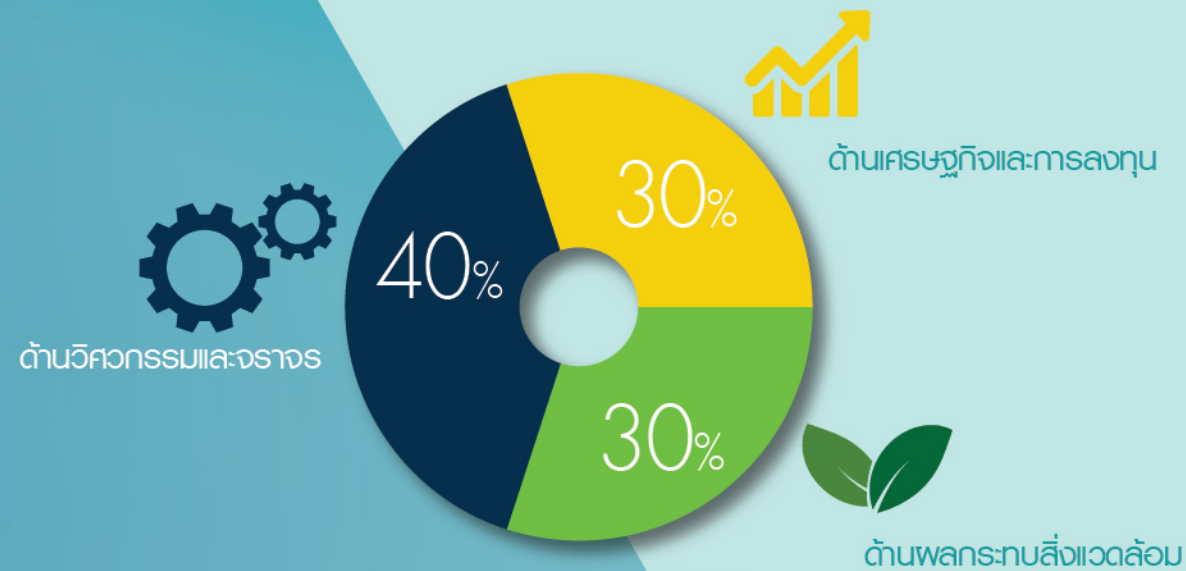
รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อตรง รูปวงกลม 2 ตัว

สร้างสะพานยกระดับแบบเชื่อมต่อตรงมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 สะพาน ในลักษณะไขว้กันเป็นรูปวงกลม เพื่อรองรับปริมาณรถเลี้ยวขวาที่เดินทางระหว่างทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 414 กระแสจราจรในทุกทิศทางสามารถไหลได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการตัดกระแสจราจร จึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดความเสี่ยง เกิดอุบัติเหตุรถชนกันบริเวณแยกได้



หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

พิจารณาแบ่งตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์ และการลงทุน ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งในการพิจารณาจะประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน 100 คะแนนเป็นพื้นฐาน และจัดสรรคะแนนตามปัจจัยแต่ละด้านดังนี้



งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา

การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เมื่อช่วงวันที่ 17-18 มีนาคม 2568 ได้เข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยได้เข้าพบรองนายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองคูเต่า ทหารหน้าสำนักปลัดเทศบาลท่าช้าง นายกเทศมนตรีเมืองควนลัง และผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองคลองแห

และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2568 ได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา นายอำเภอบางกล่ำ และหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครองอำเภอหาดใหญ่ เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการฯ



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษาด้านต่าง ๆ ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเสนาห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 125 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

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

กลุ่มที่ 2 วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมเสนาห์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนกันยายน 2568

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนมกราคม 2569

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนเมษายน 2569