



ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปลผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑๔ แยกคลองแห - แยกท่าท่อน

ด้วยกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีวิลทีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ธาราไลน์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๑๔ แยกคลองแห - แยกท่าท่อน

ในการดำเนินงานโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมขององค์กรและประชาชนในพื้นที่โครงการ อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงาน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกของโครงการ และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด โดยแบ่งการประชุมออกเป็น ๒ กลุ่ม ตามรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ ๑ วันพุธที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม โรงเรียนวัดเนินพิชัย ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา

กลุ่มที่ ๒ วันพุธที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๘ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ณ ห้องประชุม เสน่ห์คลองแห สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้สรุปลผลการประชุมดังกล่าว เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ โดยได้มอบหมายให้นางสาวบุษราพร บุตรปราบ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา หมายเลขโทรศัพท์ ๐๖ ๓๔๔๙ ๙๔๔๗ E-mail : pp.tharaline@gmail.com เป็นผู้ประสานงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

(นายสิทธิชัย บุญสะอาด)

วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมทางหลวง



สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าท่อน

ตามที่กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด ให้ดำเนินงานด้านบริการด้านวิศวกรรมสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 414 ตอน แยกคลองแห - แยกท่าท่อน นั้น

กรมทางหลวงให้ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการฯ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะ พร้อมแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ยอมรับร่วมกันต่อการพัฒนาโครงการฯ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย จึงดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในวันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนวัดเนินพิชัย ชั้น 3 ตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา และกลุ่มที่ 2 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมศูนย์คลองแห ชั้น 5 สำนักงานเทศบาลเมืองคลองแห ตำบลคลองแห อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 98 คน ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการฯ ทั้งนี้ที่ประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งสามารถสรุปดังนี้



บรรยากาศ กลุ่มที่ 1 ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



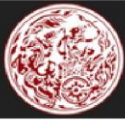
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไข
ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห – แยกท่าทอน



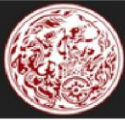
บรรยากาศ **กลุ่มที่ 2** ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 98 คน ไม่รวมบุคลากรของกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา

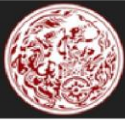
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 1)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกบีกชี	
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
ทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 3 แตกต่างกันอย่างใด และเส้นทางนี้จะผ่านจุดไหนบ้าง เพราะจากการดูภาพถ่ายฟลิคยังมองเห็นไม่ชัด	- รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับ (Flyover) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) มีข้อดี คือ จัดการแยกด้วยวงเวียน และไม่มีจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท ประชาชนสามารถเดินทางข้ามถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม และไม่มีการเวนคืนที่ดิน ส่วนข้อจำกัด คือ ค่าก่อสร้างสูง ต้องก่อสร้างสะพานหลักยาวเพิ่มขึ้น และสะพานคู่ขนาน รวมทั้งต้องรื้อถอนโครงสร้างสะพานเดิมด้วย และความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ - รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับ (Flyover) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) มีข้อดี คือ จัดการแยกด้วยวงเวียน กระแสจราจรสามารถไหลได้ทุกทิศทางและไม่มีจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก จึงลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ความสูงช่องลอดสะพานเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท



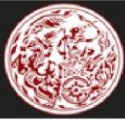
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 1) (ต่อ)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกบึงซี	
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
	ประชาชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งถนนบริเวณทางแยกได้เหมือนเดิม และค่าก่อสร้างต่ำ เนื่องจากมีความยาวสะพานสั้นลง ส่วนข้อจำกัด คือ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนถนนอัมพวันกับถนนทางหลวงหมายเลข 414 เพิ่มขึ้นเป็น 2 จุด ความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ และต้องเวนคืนที่ดินเพื่อปรับปรุงเป็นสี่แยก
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมบริเวณจุดกลับรถ ได้สะพานข้ามรถไฟ ว่าจะปิดทาง แล้วให้ไปจุดกลับรถที่ใด	ที่ปรึกษาออกแบบและปรับปรุงภาพรวมทั้งแนวเส้นทางการปรับปรุงถนนเป็น 6 ช่องจราจร จะต้องมีการปิดจุดกลับรถที่มีอยู่ปัจจุบัน โดยออกแบบให้มากลับรถได้สะพานโดยวิธีการรื้อสะพานข้ามคลอง ร.1 และยกสะพานขึ้นเพื่อให้รถสามารถกลับรถตรงบริเวณนี้ ความสูงประมาณ 3.50 เมตร ซึ่งหากไม่ใช่รถบรรทุก รถโดยสารสองชั้น ก็สามารถลอดได้ ดังนั้นบริเวณแยกบางนาที่เคยใช้จุดกลับรถบริเวณนี้ไม่ต้องมาเผชิญ อุบัติเหตุ อุบัติเหตุด้านบน และสามารถออกมาทางคูขนานแล้วตรงมากลับรถได้สะพานคลองร.1
ข้อห่วงกังวล	
กังวลช่วงระยะการก่อสร้างบริเวณแยกควนลัง เนื่องจากปัจจุบันนักเรียนใช้ในการเดินทางมาโรงเรียน โดยจะข้ามมาในโรงเรียนช่วงจุดกลับรถ ที่ 2 ซึ่งการสัญจรบริเวณจุดกลับรถนี้มีความเร็วมาก	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
แยกโคกเมา	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
จากสถิติในพื้นที่จริง พบปัญหา 1. เกิดอุบัติเหตุบ่อย 2. พฤติกรรมผู้ใช้ทางย้อนทิศทางจราจรจำนวนมาก แนวคิดจุดกลับรถได้สะพาน อาจจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากยังไม่ตรงความต้องการการใช้งานของประชาชนในพื้นที่ เพราะหากมองตามความเป็นจริงประชาชนในพื้นที่ใช้สัญจรกันเป็นเส้นทางการตัดตรงไปทางหาดใหญ่	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป



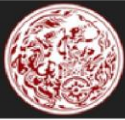
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 1) (ต่อ)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกโคกเมา	
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
เสนอให้ออกแบบเป็นอุโมงค์ความสูงที่ไม่เกิน 3 เมตร ตัดตรงจากถนนทางเข้าโคกเมาตรงไปเส้นบางนา จะเหมาะสมมากกว่า เพราะประชาชนในพื้นที่ใช้สัญจร จริง ๆ ไม่ว่าจะเป็นนักเรียนหรือคนที่ทำงานในตัวเมือง จะเป็นไปได้หรือไม่	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
นอกเหนือจากบริเวณจุดกลับรถ ขอให้มีการทำไหล่ทางที่สามารถสัญจรผ่านกันได้ เพื่อเลี่ยงปัญหาการย้อนทิศทางจราจร	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
เสนอให้ทำอุโมงค์ลอดระหว่างชุมชนสองฝั่งบางนากับโคกเมา เห็นว่าน่าจะเป็นประโยชน์กับชุมชน ส่วนทางขนาน ขอให้ออกแบบลักษณะวิ่งสวนทาง และจัดการด้วยวงเวียนขนาดเล็กทั้งสองฝั่ง หากเป็นลักษณะแบบนี้ น่าจะตอบโจทย์ชุมชนได้มากกว่า	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
เสนอให้ออกแบบแยกโคกเมาเป็น 4 แยก เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับร่วมกับวงเวียน น่าจะตรงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ แต่ขอให้บริเวณวงเวียนเป็น 4 แยก	หากปรับปรุงเป็น 4 แยก จะคล้ายกับรูปแบบ 4 แยกบึกชี และจะทำให้การออกแบบสะพานใหญ่ขึ้น แต่ไม่จำเป็นต้องปรับก็ได้ เนื่องจากหากเดินทางผ่านคลอง ร.1 เข้าสู่วงเวียนสามารถกลับรถเพื่อไปทางสนามบินได้ โดยการปรับปรุงทางแยกที่เป็นสะพานยกข้ามจากเดิมที่เป็นทางแยกถูกปิดอยู่ จะสามารถใช้ลักษณะของวงเวียนเลี้ยวเข้ามาได้เลย ขาออกก็วนกลับมาเป็น 4 แยกอัตโนมัติ
ข้อห่วงกังวล	
กังวลบริเวณจุดกลับรถแยกโคกเมาจะไกลเกินไป เนื่องจากชาวบ้านสองฝั่งใช้เส้นทางนี้ในการสัญจรจำนวนมาก หากสร้างสะพานตรงแยกบางนาได้หรือไม่	สามารถสร้างสะพานได้ แต่หากสะพานมีความสูงเกินไป ตัวสะพานที่จะลงมาจากสะพานข้ามทางรถไฟแล้วเลี้ยวข้ามอีก จะต้องทำสะพานข้ามคลองร.1 ทั้งหมดจะเป็น 3 สะพาน พิจารณาโดยรวมแล้วไม่เหมาะสม



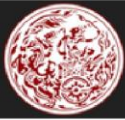
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 1) (ต่อ)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกท่าทอน	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
จุดสิ้นสุดของแยกท่าทอนอยู่บริเวณใด	กม.24+315 ซึ่งเป็นจุดตัดที่ทางหลวงหมายเลข 414 มาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4
ปัจจุบันมีการปรับปรุงสะพานข้ามคลองวาดเพื่อรองรับการพัฒนาของโครงการใช้หรือไม่	สะพานข้ามคลองวาดมีการปรับปรุงเนื่องจากโครงสร้างเดิมมีความเสียหาย ส่วนพื้นที่ปรับปรุงแยกท่าทอนของโครงการจะมีบริเวณครอบคลุมสะพานข้ามคลองวาดหรือไม่ต้องมีการตรวจสอบอีกครั้ง โดยเบื้องต้นสะพานยกระดับข้ามแยกมีความยาวออกจากแยกไม่เกินด้านละ 200-300 เมตร (ในทิศตามแนวทางหลวงหมายเลข 4)
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
เสนอให้ออกแบบทางน้ำหรือระบายน้ำระหว่างสองฝั่งแนวเส้นเส้นทาง	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
บริเวณแยกท่าทอน ในรูปแบบที่ 2 รูปแบบ 3 รูปตัว Y จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสะพานอยู่บริเวณใด	บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ด้านบนเป็นเสาไฟฟ้าแรงสูงก่อนถึงแยก บริเวณอาคารสี่ลั่มก่อนถึงหมู่บ้านศุภาลัย ถอยไป 300 เมตร แต่จริง ๆ 300 เมตร คือ เป็นทางลาดลงไป พอสุดโครงสร้างสะพาน จะค่อย ๆ เป็นทางลาดลงไป
ระยะห่างจากสะพานข้ามแยกควนลังไม่มากใช้หรือไม่	ระยะห่างไม่มากนัก ถ้าปรับรูปแบบนี้ต้องปรับทั้งหมด คือแยกควนลังเข้ามาจากเป็นสะพานเข้ามาเชื่อมจากทางหลักแล้วมาเลี้ยวขวา ซึ่งจะต้องมีการปรับปรุงทั้งชุดให้เต็ม
หากเดินทางมาจากสงขลาแล้วต้องการเข้าสู่ชุมชนที่อยู่บริเวณด้านข้างฝั่งทางหลวงหมายเลข 4 ผู้ใช้ทางจะไม่สามารถเข้าได้หรือไม่	หากเป็นรูปแบบนี้จะไม่สามารถเข้าได้ ต้องเลี้ยวซ้ายออกไป
ข้อห่วงกังวล	
กังวลช่วงระยะการก่อสร้างบริเวณ 3 แยกท่าทอน จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัด และกังวลเรื่องปัญหาน้ำท่วมเนื่องจากระบบไฟฟ้าในพื้นที่เป็นสายไฟแบบฝังใต้ดิน	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 2)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกคลองแห	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
ต้องการทราบรายละเอียดเชิงลึกของรูปแบบที่ 2 บริเวณแยกคลองแห และรูปแบบที่ 3 บริเวณแยกบักชี	- แยกคลองแห รูปแบบที่ 2 สะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง 2 ตัว พิจารณาส่งสะพานกลับรถยกระดับ 1 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร จำนวน 2 ตัว ที่ตำแหน่งทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของแยก และสร้างสะพานคู่ขนานระดับพื้นข้ามคลองแห เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างถนนคลองแห-คูเต่า และถนนคู่ขนานทางหลวงหมายเลข 414 ส่วนรถทางตรงบน ทางหลวงหมายเลข 414 เคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่องและราบรื่นโดยไม่ต้องขับขึ้นทางต่างระดับ ซึ่งมีข้อดีคือ รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 414 เดินทางต่อเนื่องและราบรื่นกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากไม่ต้องใช้ทางต่างระดับ การปิดทางแยก จึงไม่มีจุดตัดกระแสนจราจร และลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ มีความสูงช่องลอดสะพานกลับรถเพียงพอสำหรับรถทุกประเภท และไม่มีภาระเวนคืนที่ดิน ส่วนข้อจำกัด คือ รถทางตรงบนถนนคลองแห-คูเต่า ต้องใช้สะพานกลับรถยกระดับ ซึ่งทำให้ระยะทางเดินทางเพิ่มขึ้น ประชาชนไม่สามารถเดินทางข้ามถนน ทางหลวงหมายเลข 414 ได้เหมือนเดิม และความสูงเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพ - แยกบักชี รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับ (Flyover) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) พิจารณาปรับปรุงแยกบักชีซึ่งเดิมเป็นทางแยกเอียงกัน จึงปรับให้แนวทางแยกตรงกัน โดยสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกตามแนวถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 มีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร และจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานด้วยวงเวียน รถทางตรงบนถนนหลักทางหลวงหมายเลข 414 สามารถเคลื่อนผ่านแยกได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ถูกรบกวน จาการรถในทิศทางอื่น และการเดินทางระหว่างถนนหลัก ทางหลวงหมายเลข 414 และถนนทางรอง (ถนนอัมพวัน และทางหลวงหมายเลข 4310)

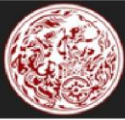


สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 2) (ต่อ)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกคลองแห	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
ค่าระดับบริเวณถนน 414 ไปถึงแยกคลองแห บวกกลับแล้ว อยู่ในระดับประมาณเท่าไร	ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างประมวลผลข้อมูลค่าระดับบริเวณ บ้านเอื้ออาทรอยู่ต่ำกว่าระดับถนน 414 ดังนั้นเวลาปรับปรุง ทางแยกจะต้องทำเชิงลาดลงไป
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
รูปแบบแนวทางเลือกบริเวณแยกคลองแห รูปแบบที่ 1 การก่อสร้างวงเวียนอยู่ในเขตทางใช้หรือไม่	ที่ปรึกษาออกแบบวงเวียนให้อยู่ในเขตทาง แต่จะมีการเวนคืน เล็กน้อยบริเวณทางโค้ง
สะพานยกระดับข้ามแยกบนถนนสายหลัก ทางหลวง หมายเลข 414 บริเวณแยกคลองแห รูปแบบที่ 1 มีความ ยาวเท่าไร	จากกึ่งกลางสะพานยกระดับ ออกไปทางถนนหมายเลข 408 ความยาว 250 เมตร และออกไปทางถนนหมายเลข 4 ความยาว 350 เมตร
บริเวณแยกคลองแหจะมีเส้นทางที่จะลงไปบ้านเอื้ออาทร ทางไปตลาดน้ำ สามารถปรับเส้นทางให้เป็นแนวตรงได้ หรือไม่	โดยหลักการออกแบบจะมีการปรับปรุงทางถนน อบจ. เพื่อให้ เข้าสู่ถนนหลัก และมีความปลอดภัยมากขึ้น
รูปแบบที่ 1 ต้องการให้เพิ่มไฟจราจร หรือป้ายเตือนต่าง ๆ	หากมีวงเวียนแล้ว ไม่ควรมีไฟสัญญาณจราจร เพราะ โดยหลักการของวงเวียนคือรถสามารถวิ่งได้ตลอด และ ที่ปรึกษาได้ออกแบบให้มองเห็นวงเวียนในระยะที่ปลอดภัย แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องใส่ไฟสัญญาณเตือน
แยกบักชี	
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
รูปแบบที่ 1 มีการเวนคืนกี่เมตร	มีการเวนคืนจากเขตทางเดิมเป็นแนวทแยงบริเวณมุมทาง เลี้ยว ลีกลงไปตามถนนเดิมประมาณ 15 เมตร หรือคิดเป็น พื้นที่ประมาณ 100 ตารางเมตร
รูปแบบที่ 3 เส้นทางตัดใหม่อยู่บริเวณแยกไฟแดงใช้ หรือไม่	บริเวณแยกไฟแดง และตัดผ่านไปยังถนนอัมพวัน
รูปแบบที่ 3 ถนนที่จะทำการตัดใหม่มีความยาว และความ กว้างเท่าไร	ความยาวประมาณ 100 เมตร ส่วนความกว้างจะเท่ากับ ถนนเดิม ที่เป็นถนน อบจ.
รูปแบบที่ 3 ฝั่งทางหลวงหมายเลข 4310 มีการเวนคืน หรือไม่	บริเวณนี้จะออกแบบให้อยู่ในเขตทางเดิม



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (กลุ่มที่ 2) (ต่อ)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
แยกคลองแห	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
สามารถถอยร่นวงเวียนมาอยู่บริเวณถนน อบจ. ที่มีอยู่เดิมได้หรือไม่	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
ทั้ง 3 รูปแบบ ใช้งบประมาณและระยะเวลาก่อสร้างต่างกันหรือไม่ และได้รับผลกระทบมากน้อยอย่างไร	ทั้ง 3 รูปแบบ ใช้ระยะเวลาเท่า ๆ กัน ส่วนงบประมาณในการก่อสร้างก็จะต่างกันไป ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความยาวของสะพานของแต่ละรูปแบบ และหากสะพานมีความยาวไม่มากนัก ก็จะได้รับผลกระทบน้อย หากสะพานมีความยาวมาก ก็จะได้รับผลกระทบมากขึ้น
แยกโคกเมา	
ด้านวิศวกรรมและรูปแบบของโครงการ	
รูปแบบที่ 1 บริเวณไฟแดง เส้นทางจากหาดใหญ่ไปพัทลุงสามารถตัดตรงเลยได้หรือไม่	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะในที่ประชุมเพื่อพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม (เพิ่มเติม)	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นโดยรวมต่อโครงการ	
ด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	
ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการก่อสร้างนานหรือไม่	ด้านวิศวกรรม ขึ้นอยู่กับรูปแบบของโครงการ ดำเนินการก่อสร้างพร้อมกัน โดยจัดหาผู้รับเหมาคนละสัญญา จะใช้ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างประมาณ 36 เดือน ด้านสิ่งแวดล้อม ออกแบบแล้วเสร็จปี 2569 จัดทำรายงาน EIA เพื่อเสนอ สผ. ใช้ระยะเวลาประมาณ 2 ปี หากมีกระบวนการเวนคืนมาเกี่ยวข้องจะใช้เวลาประมาณ 1 ปี



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นโดยรวมต่อโครงการ	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ในระยะเวลาดำเนินการ ทางที่ปรึกษาได้สำรวจประชาชนที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการหรือไม่ว่า มีผู้ป่วยติดเตียง หรือผู้ที่มีภาวะที่จะได้รับความเสี่ยงเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง เสียง อื่น ๆ และหากมีผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างแล้ว จะมีการเยียวยา หรือดูแลอย่างไรบ้าง	หลักจากที่ปรึกษาสรุปแนวโครงการแล้ว จะมีกระบวนการลงพื้นที่สอบถาม สัมภาษณ์ถึงข้อห่วงกังวลต่อโครงการ และนำข้อมูลมาประมวลผลเพื่อให้เห็นถึงผลกระทบแล้วนำไปกำหนดมาตรการในแต่ละด้านต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
ต้องการให้เชิญผู้ที่ได้รับผลกระทบเข้าร่วมประชุม โดยเลือกวัน เวลา ที่เหมาะสม และสถานที่ในการจัดประชุมขอให้ใช้ห้องประชุมชั้นที่ 1 เพื่อจะได้เดินทางสะดวก	ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้เสียให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการฯ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะ ส่วนวัน เวลา และสถานที่สำหรับการจัดประชุมที่ปรึกษาจะดำเนินการหารือและพิจารณาให้เหมาะสมต่อผู้เข้าร่วมประชุมในพื้นที่ พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อขอความอนุเคราะห์ประชาสัมพันธ์การประชุมแก่กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 02 354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร 02 354 1034

Email: surveydesign.doh@gmail.com

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/28 หมู่บ้าน ชวนชื่นโมดัสวิภาวดี ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

โทรศัพท์ : 02 029 9382 E-mail : hdy414khlonghae@gmail.com

ผู้ประสานงาน นางสาวทิตยา เอเมะรุจิ เบอร์โทรศัพท์ : 0 2029 9382



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

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

(แสงจันทร์) แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ : 02 168 7395 E-mail : contact.office@iec-thailand.com

ผู้ประสานงาน นางสาวณัฐกฤตา ทุมทอง เบอร์โทรศัพท์ : 02 168 7380

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธาราไลน์ จำกัด

เลขที่ 113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ

อำเภอนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

E-mail pp.tharaline@gmail.com

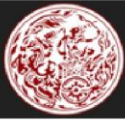
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวณัฐดา หวนไธสง เบอร์โทรศัพท์ 08 1957 2541

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นายบุษราพร บุตรปราบ เบอร์โทรศัพท์ 06 3449 9447





เว็บไซต์โครงการ

www.ทล414แยกคลองแห-แยกท่าท่อน.com



เฟซบุ๊กโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบน
ทางหลวงหมายเลข 414 แยกคลองแห - แยกท่าท่อน



กลุ่มไลน์โครงการ

“ทางหลวงหมายเลข414 คลองแห-ท่าท่อน”