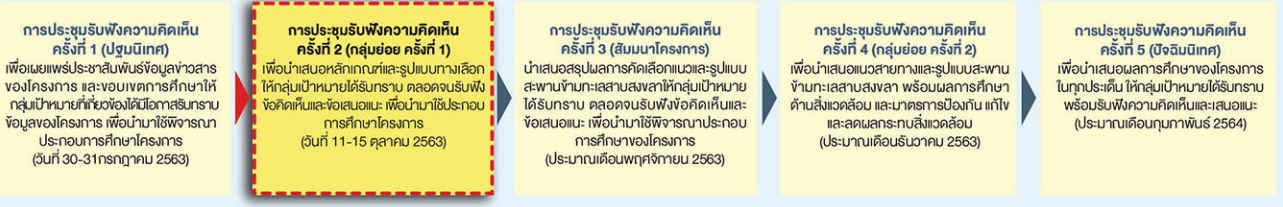


# การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



## ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

สำหรับกิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมาได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์) ในวันที่ 30-31 กรกฎาคม 2563 เวลา 08.30 - 12.00 น. จำนวนเป็น 2 เวที ในพื้นที่จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา ดังนี้

**จังหวัดพัทลุง**

วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมศิวา รอยัล โฮเทล ตำบลคูหาสวรรค์ อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม 191 คน

**จังหวัดสงขลา**

วันศุกร์ที่ 31 กรกฎาคม 2563 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม ณ กัณฑ์รดา โรงแรมเดอะเบด เวคินซ์ แรชนิงคาล ตำบลบ่อยาง อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม 225 คน

## การประชาสัมพันธ์โครงการ

- เว็บไซต์โครงการ
- เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี
- การติดป้ายประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุม
- การติดประกาศและป้ายประชาสัมพันธ์
- เผยแพร่บทความทางหนังสือพิมพ์
- แผ่นพับการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์)
- เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์)
- บอร์ดนิทรรศการการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์)
- การติดประกาศสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์)

## ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ

**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท**  
กระทรวงคมนาคม  
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220  
โทรศัพท์ : 0-2551-5419  
โทรสาร : 0-2551-5416  
อีเมล : design@dlr.go.th

**ที่ปรึกษา บริษัท เอพซิลอน จำกัด**  
เลขที่ 335 หมู่ 3 ก.บางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110  
โทรศัพท์ : 0-2571-2760, 0-2920-9930  
โทรสาร : 0-2571-2766  
อีเมล : document@epsilon.co.th

**บริษัท สเปน จำกัด**  
เลขที่ 378 ซอยลาดพร้าว 94 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพมหานคร 10310  
โทรศัพท์ : 0-2718-7304  
โทรสาร : 0-2718-7303  
อีเมล : span@spancompany.com

**บริษัท พี ดี ดี ออโต้เพนที คอนซัลแตนท์ จำกัด**  
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคินยานาว เขตคินยานาว กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8  
โทรสาร : 0-2948-6013  
อีเมล : pdc\_con@yahoo.com

เว็บไซต์โครงการ  
[www.ska-lake-bridge.com](http://www.ska-lake-bridge.com)



# โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระเสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง



เว็บไซต์โครงการ  
[www.ska-lake-bridge.com](http://www.ska-lake-bridge.com)

## ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันการเดินทางจากจังหวัดพัทลุงไปยังจังหวัดสงขลาที่มีปริมาณยานพาหนะที่เดินทางระหว่าง 2 จังหวัด เป็นจำนวนมาก ตลอดแนวทะเลสาบสงขลา มีสะพานเชื่อมระหว่างจังหวัดอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ สะพานชะแล้ เชื่อมต่อ ตำบลชะแล้ อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา กับตำบลเกาะหมาก อำเภอปากพะยูน จังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นสะพานเก่าแก่และมีความยาวไม่มากนัก โดยเป็นเส้นทางสัญจรของผู้คนในพื้นที่เป็นหลัก ส่วนอีกหนึ่งสะพานเป็นที่รู้จักของผู้คนและนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี นั่นคือ สะพานเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 เชื่อมต่อพื้นที่ ตำบลน้ำขาว อำเภอกระโนน จังหวัดสงขลา และตำบลพนางตุง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง และการเดินทางจะใช้ถนนเลียบริมทะเลสาบสงขลา มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ต้องใช้เวลาในการขับรถประมาณ 2 ชั่วโมง ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนันผู้ใหญ่บ้าน ทั้งอำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง และอำเภอกระเสสินธุ์ จังหวัดสงขลา ได้เรียกร้อง ให้สร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา เพื่อเชื่อมระหว่างพื้นที่อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง กับพื้นที่อำเภอกระเสสินธุ์ จังหวัดสงขลา ทั้งนี้หากการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาในพื้นที่บริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ จะสามารถลดระยะเวลาการเดินทางได้มากกว่า 80 กิโลเมตร ลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ 2 ชั่วโมง และยังใช้เป็นเส้นทางอพยพประชาชนในพื้นที่จังหวัดสงขลา ให้สามารถเดินทางมายังจังหวัดพัทลุงได้รวดเร็วขึ้นหากเกิดภัยพิบัติ

ทั้งนี้การก่อสร้างสะพานดังกล่าวจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่ริมทะเลสาบสงขลา ทั้งจังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา รองรับโครงการก่อสร้างถนนพื้นที่ริมทะเลสาบในจังหวัดพัทลุง ตามโครงการส่งเสริมและกระตุ้นการท่องเที่ยวเมืองรองของจังหวัดพัทลุงจากรัฐบาลที่ผ่านมา และเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่พี่น้องประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมทะเลสาบทั้ง 2 จังหวัดให้เพิ่มขึ้น และที่สำคัญยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่ริมทะเลสาบสงขลาทั้ง จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา กระเสสินธุ์ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญ มีความอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติสูง



ตุลาคม 2563



## การคัดเลือกแนวเส้นทาง

### ▶ แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ

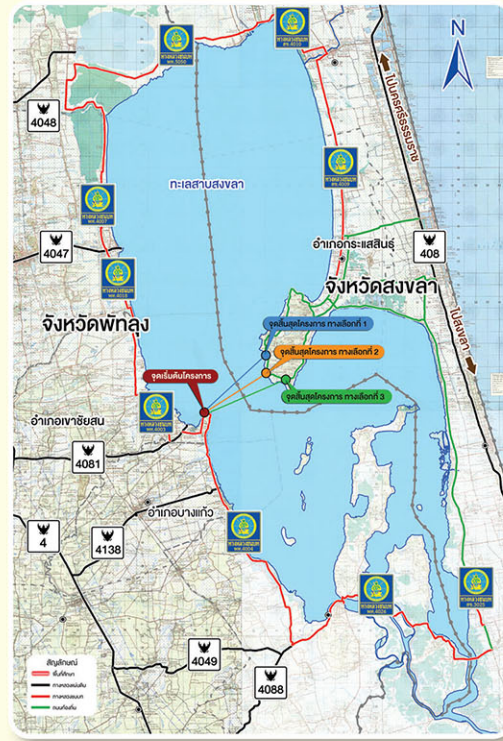
จะต้องสามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน

เอื้อต่อการกำหนดแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางโครงการมีความปลอดภัย มูลค่าลงทุนต่ำที่สุด และเกิดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

สามารถพัฒนาโครงการในอนาคตได้ โดยกระทบกับสภาพแวดล้อมสังคม และชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ต้องหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนจากการโยกย้ายเวนคืนที่ไม่จำเป็น โดยพิจารณาจากสภาพการใช้ที่ดิน

### ▶ แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ

- ✓ เป็นแนวเส้นทางที่ตรงมากที่สุด
- ✓ เป็นแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม
- ✓ เป็นแนวเส้นทางที่มีมูลค่าการลงทุนน้อย เพื่อให้คุ้มค่าการลงทุน
- ✓ เป็นแนวเส้นทางที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด



## หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง

การคัดเลือกแนวเส้นทาง จะพิจารณาเปรียบเทียบโดยให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาวิเคราะห์ประเมิน ผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน โดยจะมีคะแนนเต็ม 100 คะแนน ซึ่งแนวเส้นทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญดังนี้



### ด้านวิศวกรรมและจราจร ประกอบด้วย

- ▶ ความยาวแนวเส้นทาง
- ▶ รูปร่างเรขาคณิต โดยเฉพาะแนวเส้นทางที่เป็นโค้งแนวราบ ซึ่งจะมีผลต่อการใช้ความเร็วของยานพาหนะ ตลอดจนระยะเวลาเบรกและหยุดรถอย่างปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน
- ▶ ความยาก-ง่ายในการก่อสร้าง
- ▶ ระยะห่างจากโครงข่ายสายหลักในพื้นที่โครงการ
- ▶ ศักยภาพการในพัฒนาโครงข่ายในอนาคต

### ด้านการลงทุน ประกอบด้วย

- ▶ ปัจจัยด้านมูลค่าการก่อสร้าง
- ▶ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ▶ ค่าบำรุงรักษา

### ด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- ▶ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และแรงสั่นสะเทือน
- ▶ ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ▶ ผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม/คุณภาพน้ำ
- ▶ ผลกระทบต่อการสูญเสียดินและการชะล้างพังทลายของดิน

## การกำหนดแนวทางเลือกของโครงการ

### แนวทางเลือกที่ 1

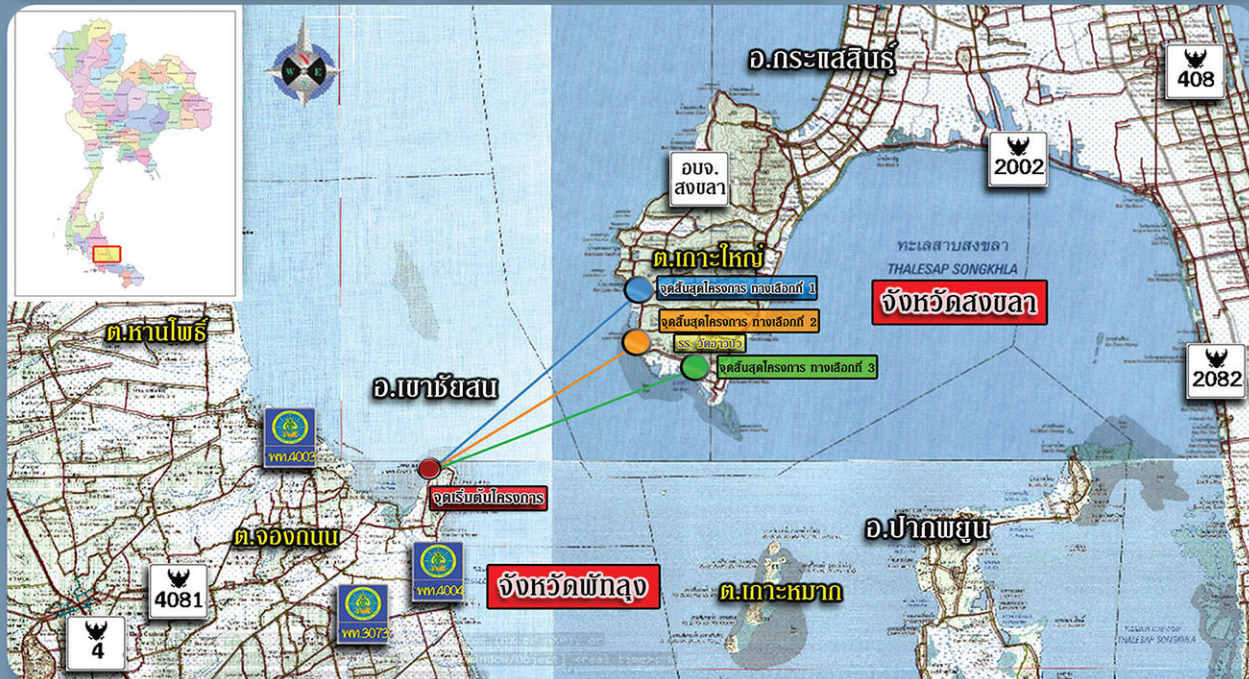
- ข้อดี**
- ใช้พื้นที่บนฝั่งน้อยที่สุด
  - ผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนน้อยที่สุด
- ข้อเสีย**
- ความยาวสะพานยาวที่สุด
  - ราคาค่าก่อสร้างมากที่สุด

### แนวทางเลือกที่ 2

- ข้อดี**
- ความยาวสะพานสั้นที่สุด
  - ผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนปานกลาง
- ข้อเสีย**
- การเดินทางไปยังถนนสายหลักฝั่งจังหวัดสงขลา (ทางหลวงหมายเลข 408) ต้องผ่านพื้นที่ชุมชน โรงเรียนวัดอ่าวบัว วัดอ่าวบัว และถนนเชื่อมต่อที่ค่อนข้างแคบคดเคี้ยว

### แนวทางเลือกที่ 3

- ข้อดี**
- การเดินทางไปยังถนนสายหลักฝั่งสงขลา (ทางหลวงหมายเลข 408) ไม่ต้องผ่านพื้นที่ชุมชน โรงเรียนวัดอ่าวบัว และวัดอ่าวบัว
  - รูปร่างทางเรขาคณิตในการเชื่อมต่อกับถนนเดิมที่ดีที่สุด
- ข้อเสีย**
- มีผลกระทบต่อด้านการเวนคืนที่ดินมากกว่าแนวทางเลือกอื่น



## หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบสะพาน

หลักการกำหนดรูปแบบโครงสร้างโดยทั่วไป จะคำนึงถึงความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรม ลักษณะ ภูมิประเทศ พร้อมทั้งศึกษาเปรียบเทียบในด้านราคา ค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและอื่นๆ โดยมีแนวคิดในการกำหนดปัจจัยในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบทางเลือกรูปแบบข้ามทะเลสาบสงขลา ประกอบด้วย

- ▶ ผลกระทบต่อทะเลสาบสงขลา
- ▶ ความสวยงามด้านสถาปัตยกรรม
- ▶ ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ▶ ระยะเวลาในการก่อสร้าง
- ▶ วัสดุที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ
- ▶ มูลค่าการลงทุนก่อสร้าง
- ▶ การตรวจสอบบำรุงรักษา

