



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS



เอกสารประกอบการประชุม เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42
กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)
และตัดถนนรามโกมุท

**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42
กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท
สารบัญ**

1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์.....	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. พื้นที่โครงการ.....	2
5. สภาพพื้นที่ของโครงการในปัจจุบัน.....	5
5.1 ลักษณะโครงการสภาพของการจราจรปัจจุบันของทางแยกโครงการ และการคาดการณ์ในอนาคต.....	8
5.2 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกโครงการเบื้องต้น.....	12
5.3 รูปแบบทางเลือกโครงการ และหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบของโครงการ.....	13
6. งานด้านสิ่งแวดล้อม.....	17
6.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ	17
6.2 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	20
6.3 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม.....	20
6.4 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม.....	23
7. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	24
7.1 กลุ่มเป้าหมาย.....	24
7.2 แนวทางและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	25
7.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา.....	26
8. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ.....	32
9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป.....	32
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล.....	32

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก ในการเดินทางสู่ภาคใต้ตอนล่าง และเป็นทางหลวงสายสำคัญที่นำพาความเจริญด้านเศรษฐกิจและสังคมมาสู่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และจุดตัดถนนรามโกมุท เป็นจุดตัดทางแยกที่อยู่ใกล้กันและมีปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงเช้าและเย็น ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางการขนส่งสินค้า เส้นทางสัญจรระหว่างจังหวัด และเป็นที่ตั้งสถานศึกษาหลายแห่ง ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง และเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชน

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา ตรวจสอบและออกแบบปรับปรุง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 42 แยกบานา - จุดตัดถนนรามโกมุท พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการบริหารจัดการต่าง ๆ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น มีรูปแบบการพัฒนา ที่ถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
- 2) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางแยก
- 3) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบ ทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4) เปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงาน องค์กร และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม ในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหา และข้อจำกัดต่าง ๆ ในพื้นที่ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการ อย่างเหมาะสมต่อไป รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
- 5) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ นำเสนอขอบเขตการศึกษา รูปแบบทางเลือก พัฒนาโครงการเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น ข้อดี-ข้อจำกัดในแต่ละรูปแบบทางเลือก พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่สอดคล้องกับพื้นที่และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) แก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และคล่องตัวในการเดินทาง
- 2) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรบริเวณแยกบานา และจุดตัดรามโกมุท ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้
- 3) ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้รวดเร็ว สะดวกสบายและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 4) เพิ่มการเดินทางที่คล่องตัว รวดเร็ว สะดวกสบาย จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน

4. ที่ตั้งโครงการ และลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 42 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงพื้นที่ ได้แก่ **ช่วงที่ 1** ทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000 ระยะทาง 3.350 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุม 2 ทางแยก คือ จุดตัดถนนรามโกมุทตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 107+173 ช่วงปัตตานี – นราธิวาส และจุดตัดแยกบานาตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 107+777 และ**ช่วงที่ 2** ปรับปรุงถนนจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050 ระยะทาง 1.050 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 4.400 กิโลเมตร โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละประเด็น จะดำเนินการศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลตะลุโบะ ตำบลบานา และตำบลตันหยงลุโละ อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี (ดังรูปที่ 1 และตารางที่ 1) ยกเว้นการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง



รูปที่ 1 พื้นที่โครงการ

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

ที่	ชื่อ	ที่ตั้ง			พื้นที่ ส่วนการ ปกครอง	บริเวณ กม.	ตำแหน่ง
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			
แนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000)							
1	หมู่ที่ 8 บ้านตือราแอ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตะลุโบะ	106+100	ซ้ายทาง
2	หมู่ที่ 9 บ้านบูโ๊ะ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+100	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 1 บ้านสุโหงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. บานา	109+100	ขวาทาง
4	หมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+100	ซ้ายทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+900	ซ้ายทาง
6	หมู่ที่ 4 บ้านกำปงตารง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+800	ขวาทาง
7	หมู่ที่ 5 บ้านกุวิง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ขวาทาง
8	หมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		108+100	ขวาทาง
9	หมู่ที่ 7 บ้านปากาปันยัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+300	ซ้ายทาง
10	หมู่ที่ 10 บ้านกูแบอีตะ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+300	ซ้ายทาง
รวม	10 หมู่บ้าน	2 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด	2 อบต.	-	-
แนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 (กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050)							
1	หมู่ที่ 1 บ้านสุโหงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. บานา	109+100	ขวาทาง
2	หมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		109+100	ซ้ายทาง
3	หมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+900	ซ้ายทาง
4	หมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		108+100	ขวาทาง
5	หมู่ที่ 3 บ้านกรือเซะ	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตันหยงลุโละ	109+700	ซ้ายทาง - ขวาทาง
รวม	5 หมู่บ้าน	2 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด	2 อบต.	-	-

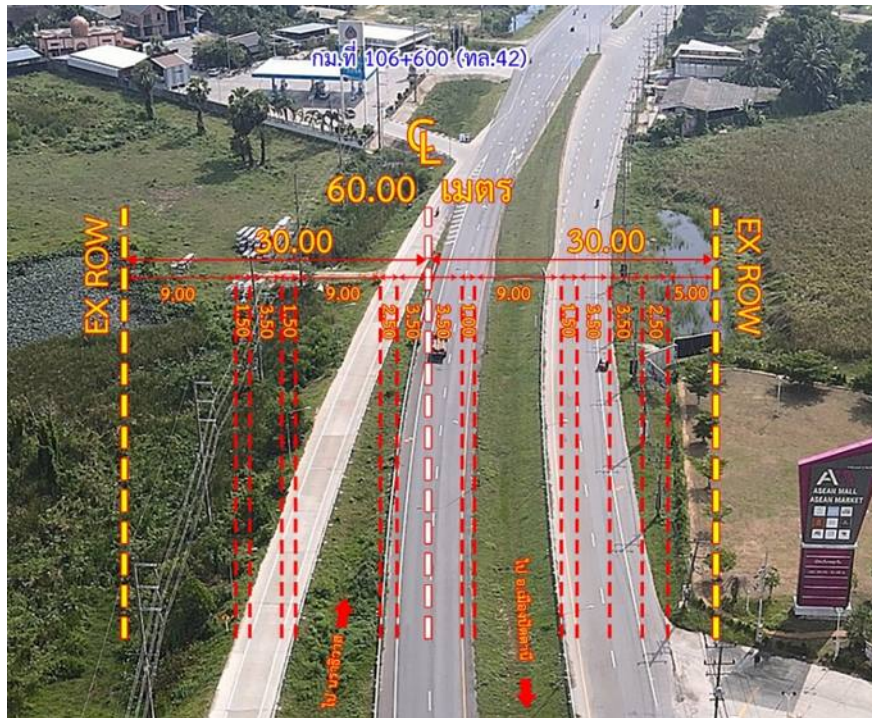
5. สภาพพื้นที่ของโครงการในปัจจุบัน**ทางหลวงหมายเลข 42**

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 มีจุดเริ่มต้นบนถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4) ที่บ้านคลองแงะ ตำบลพังลา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ในช่วงแรกเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผ่านอำเภอนาทวี อำเภอเทพา เข้าเขตจังหวัดปัตตานีที่อำเภอโคกโพธิ์ แล้วมุ่งขึ้นเหนือไปยังอำเภอหนองจิก เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 18 แล้วมุ่งไปทางตะวันออกเข้าอำเภอเมืองปัตตานี อำเภอยะหริ่ง ต่อจากนั้น ก็มุ่งไปทางทิศใต้ เข้าเขตอำเภอยะนิง อำเภอสาบบุรี แล้วเข้าสู่จังหวัดนราธิวาสที่อำเภอบาเจาะ ผ่านอำเภอยี่งอ อำเภอเมืองนราธิวาส อำเภอตากใบ และอำเภอสุไหงโก-ลก แล้วสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสุไหงโก-ลก บริเวณชายแดนมาเลเซีย-ไทย ที่ตำบลสุไหงโก-ลก เชื่อมต่อกับทางหลวงสหพันธ์มาเลเซียหมายเลข 3 ที่เมืองรันเตาปันจิง รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย รวมระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ 263.779 กิโลเมตร

ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจบริเวณบนทางหลวงหมายเลข 42 ช่วง จุดตัดทางแยกราบโมก - แยกบานา ดังมีรายละเอียดดังนี้

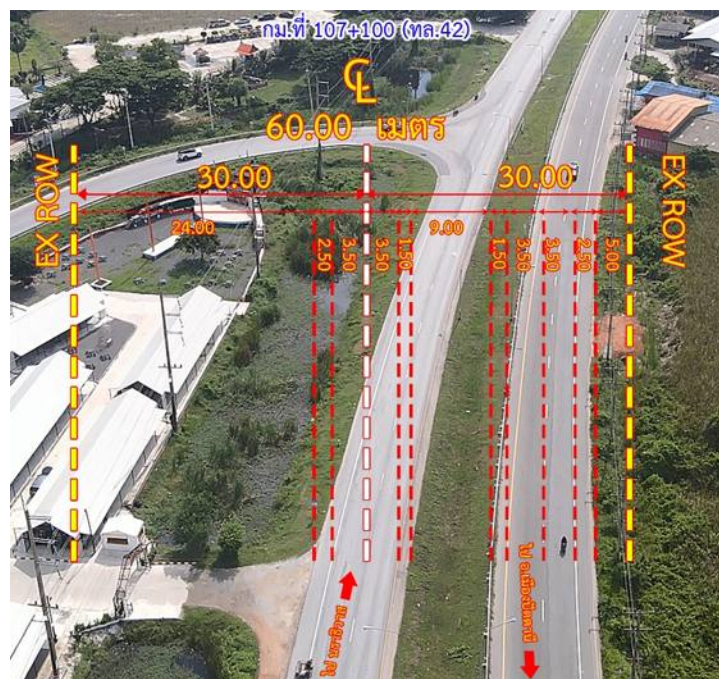
1. เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 - 2.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบร่อง (Depressed Median) กว้างประมาณ

9.00 เมตร ทางคู่ขนานขนาด 1 ช่องจราจร ผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างด้านละ 1.50 เมตร ความกว้างเขตทาง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 2



รูปที่ 2 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 42 ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางคู่ขนานขนาด 1 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 106+400 ถึง กม.ที่ 106+800 เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ทิศทางจาก อ.เมืองปัตตานี มุ่งหน้าไป จ.นราธิวาส

2. เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 - 2.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบร่อง (Depressed Median) กว้างประมาณ 9.00 เมตร ความกว้างเขตทาง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 3



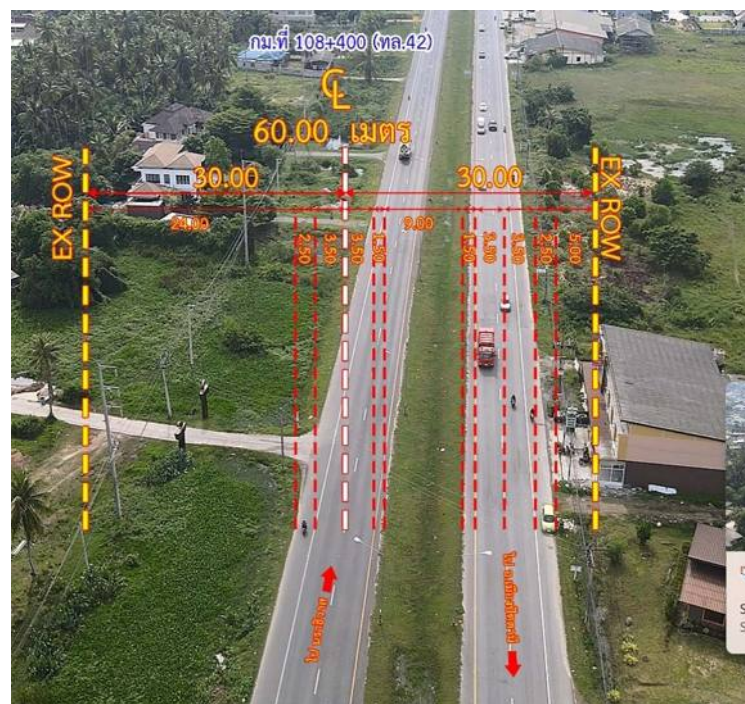
รูปที่ 3 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 42 ขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 106+800 ถึง กม.ที่ 107+650 เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ทิศทางจาก อ.เมืองปัตตานี มุ่งหน้าไป จ.นราธิวาส

3. บริเวณทางแยกบานาเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 - 2.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้างประมาณ 4.50 เมตร ความกว้างเขตทาง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 4



รูปที่ 4 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 42 ช่วง กม.ที่ 107+650 ถึง กม.ที่ 108+125 เขตทางกว้าง 60.00 เมตร
ทิศทางจาก อ.เมืองปัตตานี มุ่งหน้าไป จ.นราธิวาส

4. เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 - 2.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบร่อง (Depressed Median) กว้างประมาณ 9.00 เมตร ความกว้างเขตทาง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5



รูปที่ 5 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 42 ขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 108+125 ถึง กม.ที่ 109+710
เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ทิศทางจาก อ.เมืองปัตตานี มุ่งหน้าไป จ.นราธิวาส

5. เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ด้านซ้ายทางเป็นผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ด้านขวาทางเป็นผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 3.00 เมตร เกาะกลางเป็นแบบร่อง (Depressed Median) กว้างประมาณ 4.50 เมตร ความกว้างเขตทาง 60.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6

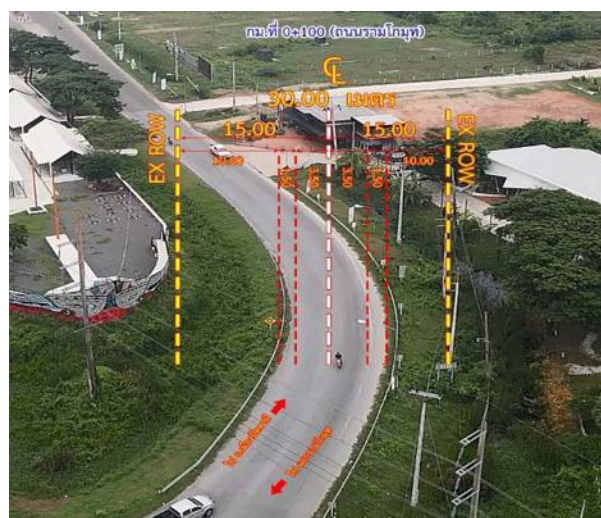


รูปที่ 6 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 42 ขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 109+710 ถึง กม.ที่ 110+035
เขตทางกว้าง 60.00 เมตร ทิศทางจาก อ.เมืองปัตตานี มุ่งหน้าไป จ.นราธิวาส

ถนนรามโกมุท

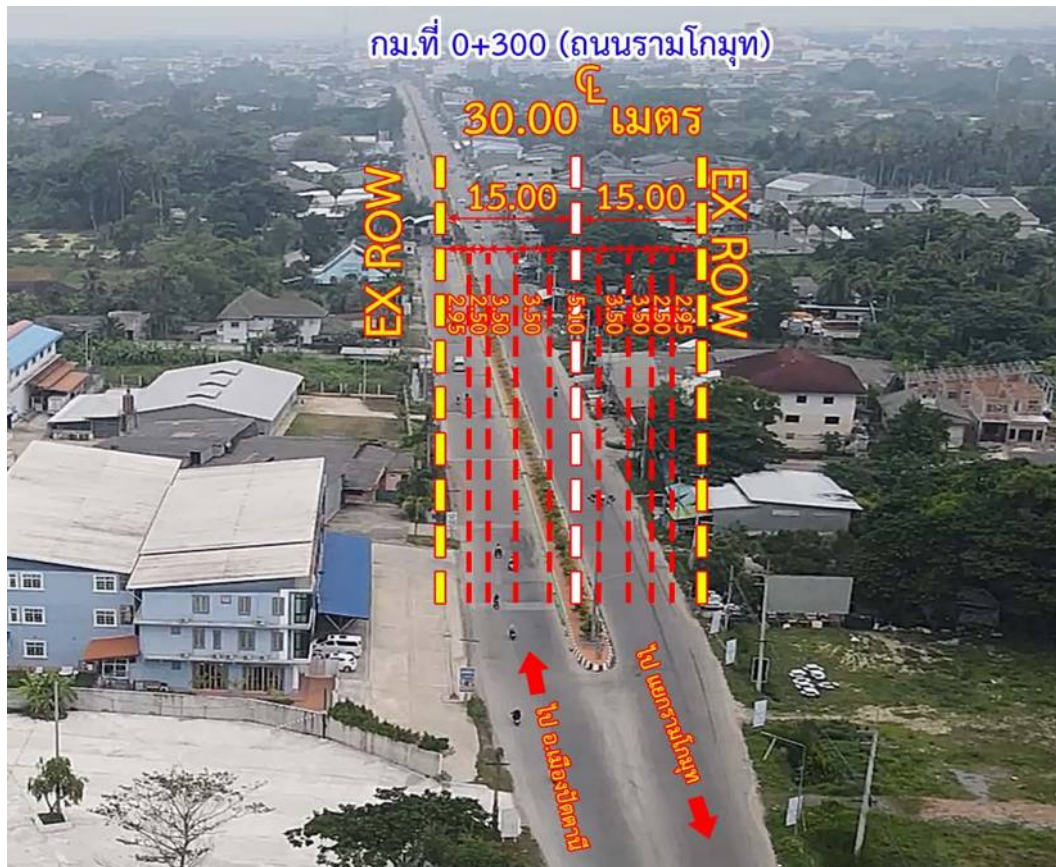
ถนนรามโกมุท มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่แยกรามโกมุท และจุดสิ้นสุดอยู่ที่ทางแยกจุดตัดถนนยะรัง ถนนนาเกลือ และถนนฤๅติ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 2.04 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางจากทางหลวงหมายเลข 42 ไปยังอำเภอเมืองปัตตานี พื้นที่โครงการที่อยู่บนแนวถนนรามโกมุท ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสายทางประมาณ ช่วง กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+550 ลักษณะเป็นสามแยก บริเวณจุดตัดทางแยกเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 42 (กม.ที่ 107+273) รูปแสดงลักษณะทางกายภาพของถนนรามโกมุท ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 7



รูปที่ 7 รูปถนนรามโกมุท ขนาด 2 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+251 เขตทางกว้าง 30.00 เมตร
ทิศทางจากทางแยกรามโกมุท มุ่งหน้าสู่ อ.เมืองปัตตานี

2. เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้างประมาณ 5.10 เมตร เขตทางกว้าง 30.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8

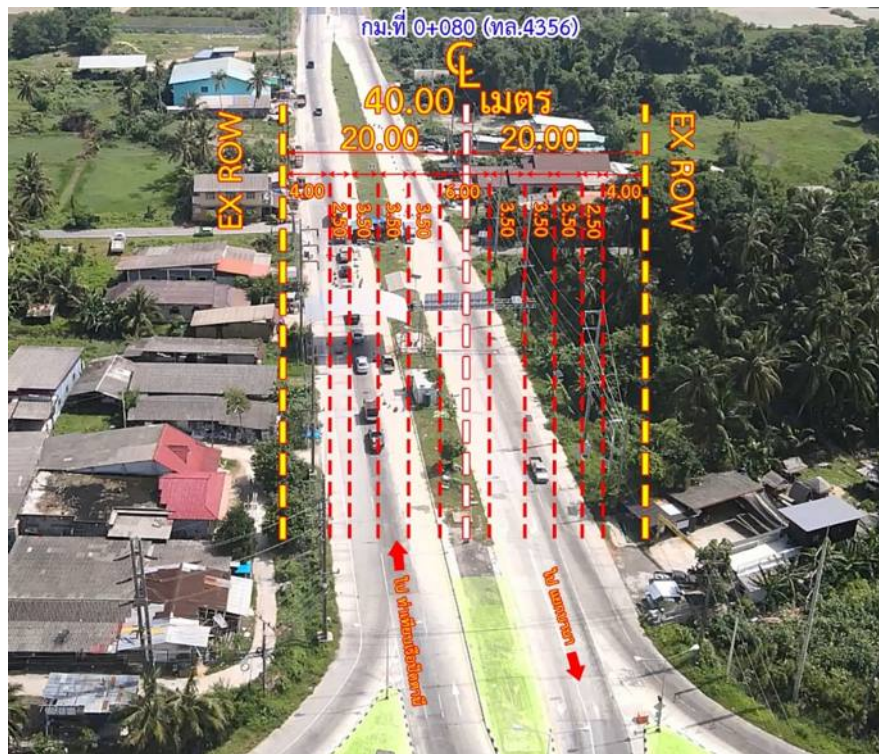


รูปที่ 8 รูปถนนรามโกมุท ขนาด 2 ช่องจราจร ช่วง กม.ที่ 0+251 ถึง กม.ที่ 0+550 เขตทางกว้าง 30.00 เมตร
ทิศทางจากทางแยกรามโกมุท มุ่งหน้าสู่ อ.เมืองปัตตานี

ทางหลวงหมายเลข 4356

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4356 ตอนทางเข้านาเกลือ มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่แยกบานามุ่งหน้าเข้าสู่ท่าเทียบเรือปัตตานี มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 0.426 กิโลเมตร

พื้นที่โครงการที่อยู่บนแนวทางหลวงหมายเลข 4356 ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสายทางประมาณ ช่วง กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+250 ลักษณะเป็นสามแยก ทางหลวงหมายเลข 4356 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก เขตทางกว้าง 40.00 เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้างประมาณ 6.00 เมตร บริเวณจุดตัดทางแยกเชื่อมระหว่างทางหลวง หมายเลข 42 (กม.ที่ 107+877) รูปแสดงลักษณะทางกายภาพของทางหลวงหมายเลข 4356 ดังแสดงในรูปที่ 9

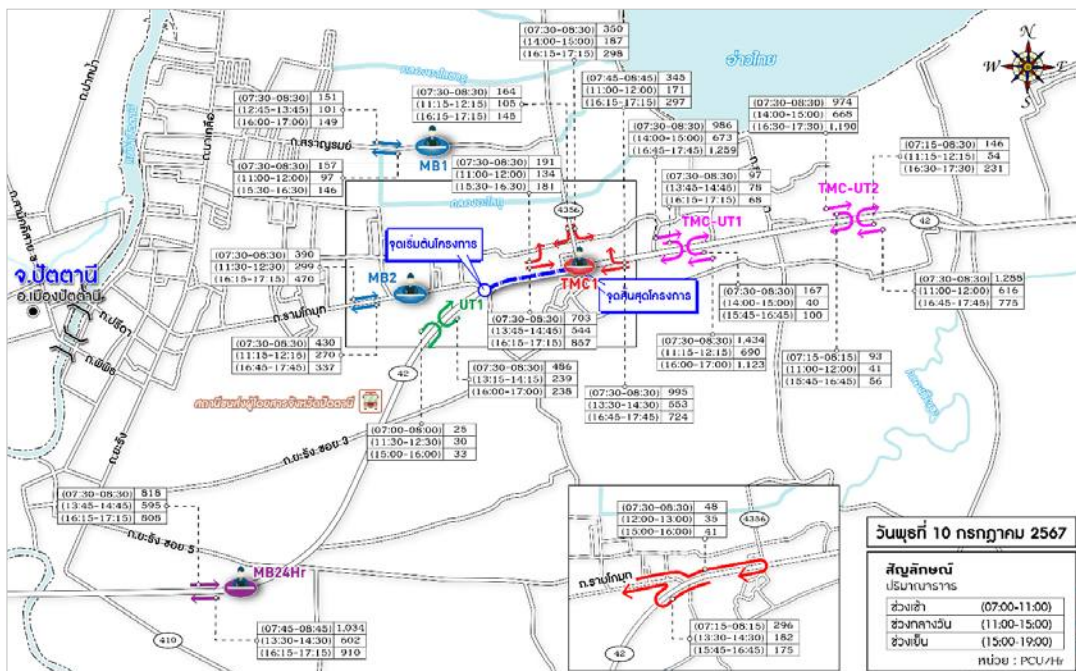


รูปที่ 9 รูปถนนทางหลวงหมายเลข 4356 ขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.0+000 ถึง กม.0+360
เขตทางกว้าง 40.00 เมตร ทิศทางจากทางแยกบานา มุ่งหน้าเข้าท่าเทียบเรือปัตตานี

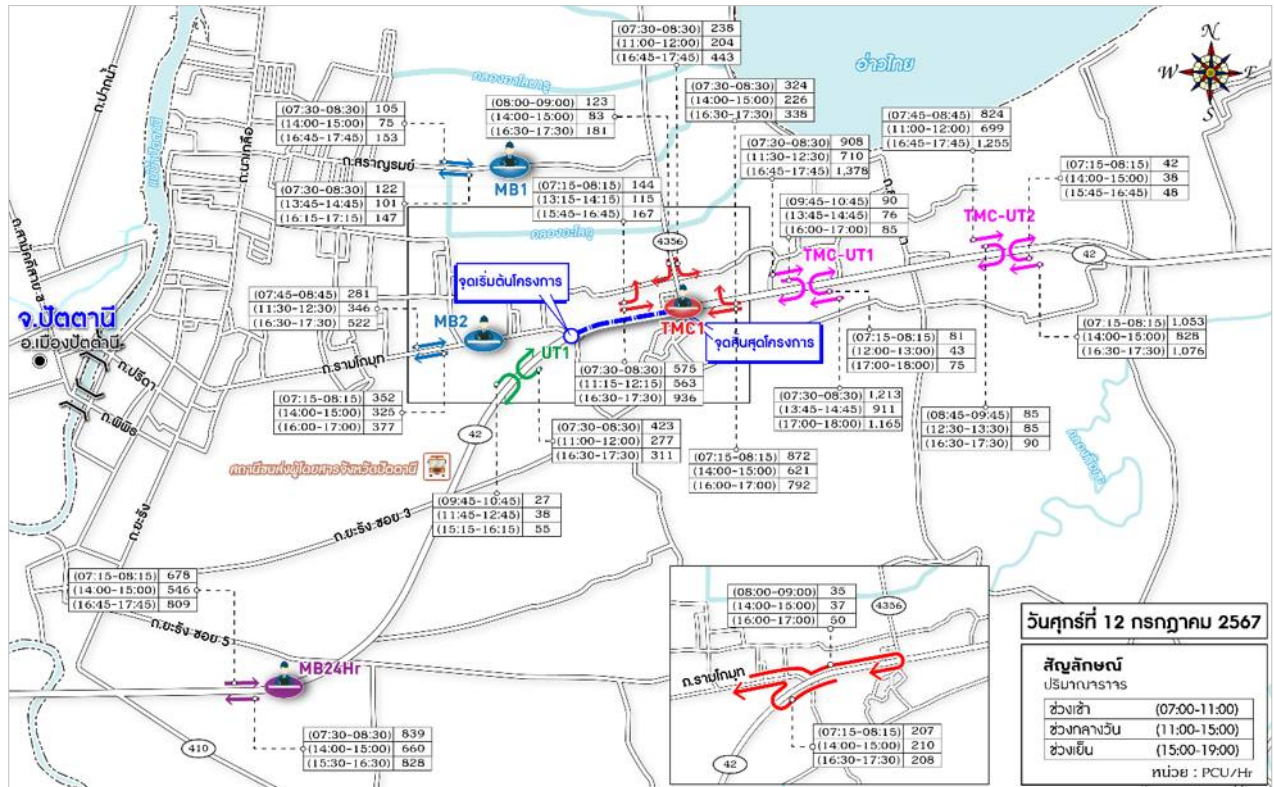
5.1 ลักษณะโครงการสภาพของการจราจรปัจจุบันของทางแยกโครงการ และการคาดการณ์ในอนาคต

5.1.1 ลักษณะโครงการสภาพของการจราจรปัจจุบันของทางแยกโครงการ

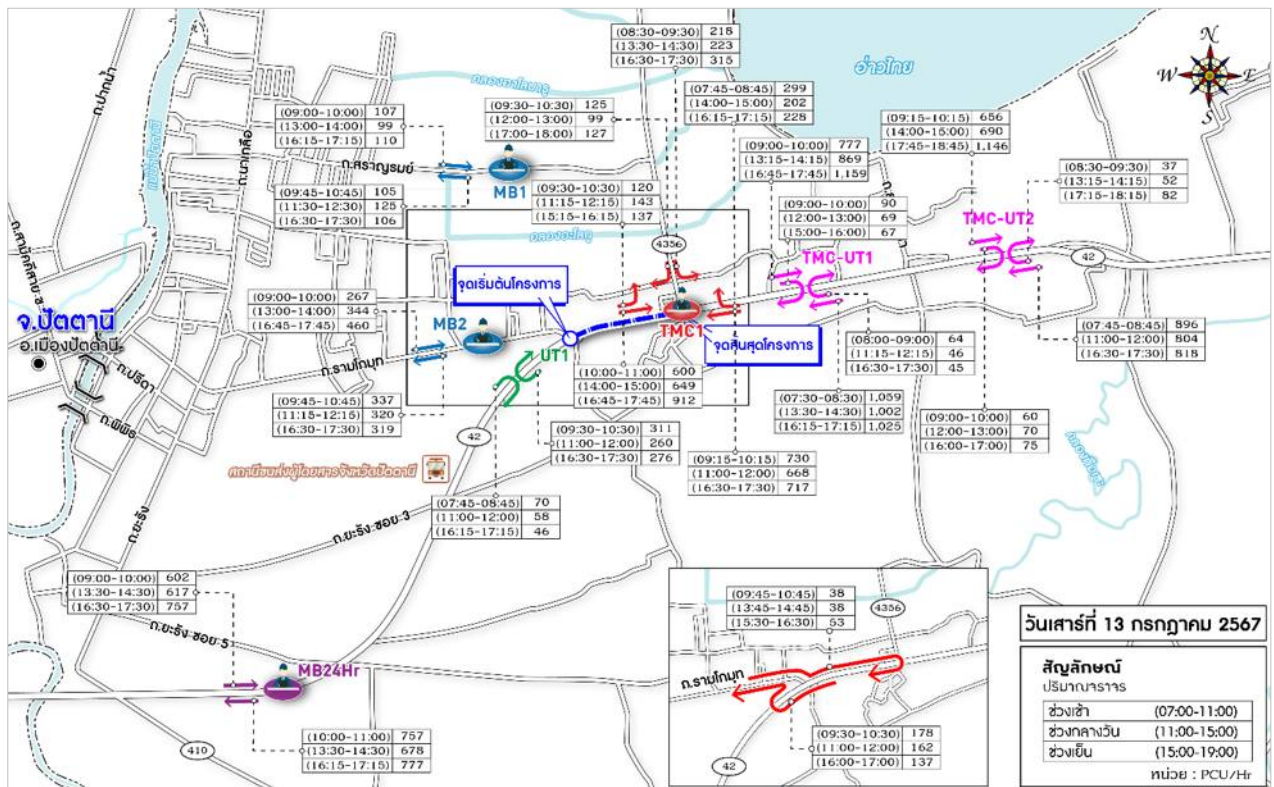
- จากผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแสดงรวมทั้งระบบโครงข่ายถนนแบ่งเป็นวันพุธที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (วันทำงานกลางสัปดาห์) วันศุกร์ที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (วันทำงานปลายสัปดาห์) และวันเสาร์ที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (วันหยุด) ดังแสดงในรูปที่ 10 ถึง รูปที่ 12



รูปที่ 10 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานกลางสัปดาห์)



รูปที่ 11 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานปลายสัปดาห์)

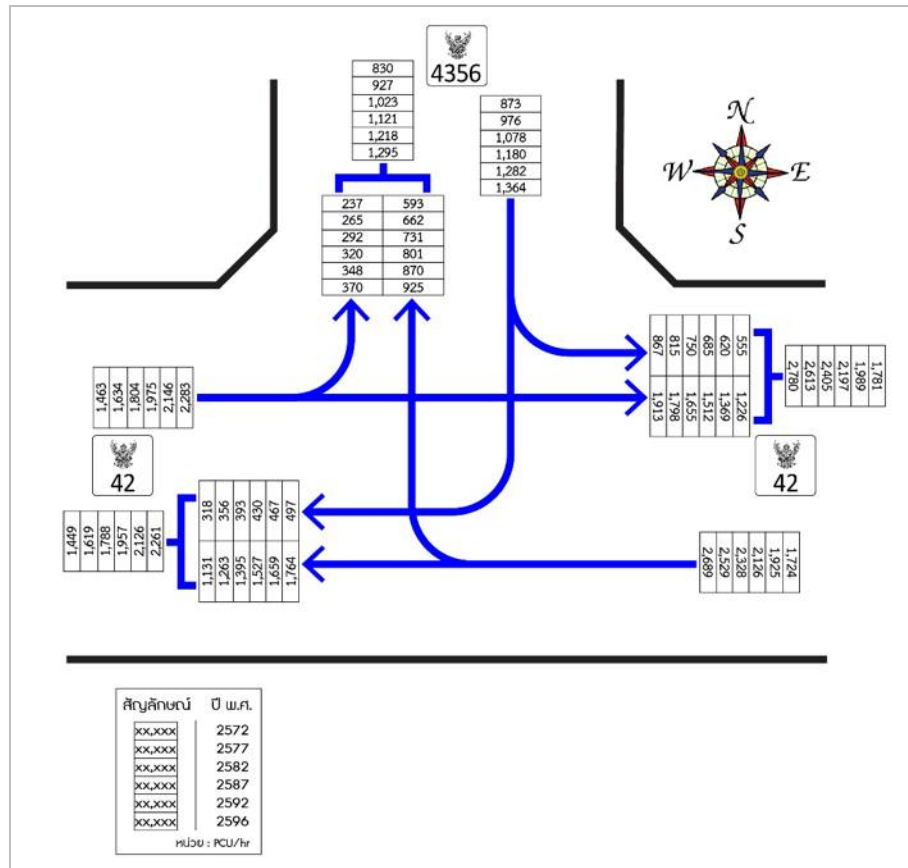


รูปที่ 12 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันหยุด)

5.1.2 การคาดการณ์ในอนาคตของทางแยกโครงการ

1. ทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)

บริเวณทางแยกของโครงการมีลักษณะเป็น 3 แยก เป็นจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 โดยมีปริมาณการจราจรบนทางแยกตั้งแต่ปี พ.ศ.2572 - 2596 ดังแสดงใน รูปที่ 13



รูปที่ 13 ทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)

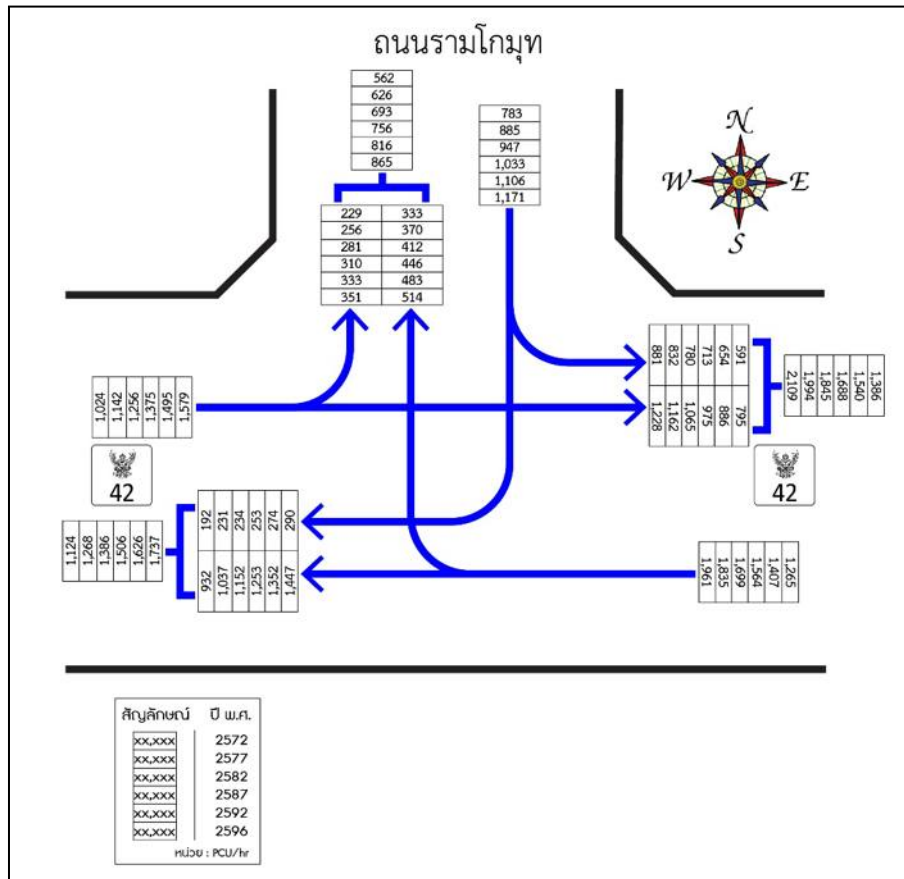
จากผลการวิเคราะห์ความล่าช้าในการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา)

ปี พ.ศ.	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร บริเวณทางแยก		การวิเคราะห์ระดับการ ให้บริการ	การควบคุมทาง แยก
	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)	ความล่าช้า ในการเดินทาง (วินาที)		
2572	4,060	17.47	B	สัญญาณไฟจราจร
2577	4,535	22.94	C	
2582	5,008	36.27	D	
2587	5,483	77.55	E	ปรับปรุงทางแยก หรือออกแบบทาง แยกต่างระดับ
2592	5,957	153.91	F	
2596	6,336	182.07	F	

2. ทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับถนนรามโกมุท

บริเวณทางแยกของโครงการมีลักษณะเป็น 3 แยก เป็นจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับถนนรามโกมุท โดยมีปริมาณการจราจรบนทางแยกตั้งแต่ปี พ.ศ.2572 - 2596 แบ่งเป็น 2 กรณี ได้แก่ (1) กรณีที่มีการบริหารจัดการทางแยกแบบปัจจุบัน ดังแสดงในตารางที่ 2 และ (2) กรณีที่มีการบริหารจัดการทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในตารางที่ 2 และ (2) กรณีที่มีการบริหารจัดการทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในตารางที่ 3



รูปที่ 14 ทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับถนนรามโกมุท

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับถนนรามโกมุท กรณีที่มีการบริหารจัดการทางแยกแบบปัจจุบัน

ปี พ.ศ.	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก		การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	การควบคุมทางแยก
	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)	ความล่าช้าในการเดินทาง (วินาที)		
2572	3,628	7.64	A	
2577	4,039	8.18	A	
2582	4,451	9.64	A	
2587	4,845	10.89	B	
2592	5,251	14.66	B	
2596	5,579	21.15	C	

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยกรามโกมุดักกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 42 กับถนนรามโกมุดัก กรณีที่มีการบริหารจัดการทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ปี พ.ศ.	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร บริเวณทางแยก		การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	การควบคุมทางแยก
	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)	ความล่าช้า ในการเดินทาง (วินาที)		
2572	3,072	28.77	C	ระบบสัญญาณไฟจราจร
2577	3,434	36.50	D	
2582	3,767	50.64	D	
2587	4,107	74.46	E	ปรับปรุงทางแยกหรือออกแบบทางแยกต่างระดับ
2592	4,436	84.31	F	
2596	4,711	112.24	F	

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า การบริหารจัดการทางแยกถนนรามโกมุดัก กรณีปัจจุบันความล่าช้าในการเดินทางน้อยกว่าการบริหารจัดการทางแยกการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอย่างมีนัยสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม การกลับรถบริเวณทางหลวงหมายเลข 42 เพื่อเดินทางเข้า - ออก ถนนรามโกมุดัก มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง เนื่องจากยานพาหนะที่สัญจรบนทางสายหลักสัญจรด้วยความเร็วสูง รวมถึงมีผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ย้อนศรละเมิดกฎจราจร

5.2 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกโครงการเบื้องต้น

การออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นวิธีการในการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น มีปัญหาการจราจรติดขัด และเกิดความล่าช้าในการเดินทางผ่านทางแยกซึ่งแนวคิดในการออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับนั้น จะใช้ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรรวมถึงข้อมูลสภาพที่ตั้งปัจจุบันของโครงการ และข้อคิดเห็นจากการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน และพบข้อจำกัดและข้อคำนึงถึง ดังนี้

- การเวนคืนที่ดิน
- ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ดังนั้นผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและกิจกรรมของประชาชนสองข้างทางเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงอย่างมาก การพิจารณารูปแบบของทางเลือกแต่ละรูปแบบต้องส่งผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด
- การพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงการแก้ไขปัญหาจราจรในแต่ละทิศทาง
- ข้อจำกัดด้านเขตทางของทางหลวงหมายเลข 42 มีเขตทาง 60 เมตร
- การพิจารณาการออกแบบทางเท้าหรือการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่โครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบของโครงการ
- การก่อสร้างควรเป็นโครงสร้างที่สามารถก่อสร้างได้สะดวก รวดเร็ว มีผลกระทบต่อการจราจรน้อย ปลอดภัย ง่ายต่อการควบคุมคุณภาพ และเป็นวิธีที่ผู้รับเหมาภายในประเทศมีความคุ้นเคยดี
- ความเหมาะสมทางด้านสถาปัตยกรรม ควรเป็นโครงสร้างที่สวยงาม และกลมกลืนกับสภาพภูมิประเทศ สิ่งแวดล้อม
- ผลกระทบต่อการจราจรขณะก่อสร้างน้อย
- การบำรุงรักษา ควรเป็นโครงสร้างที่มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา หรือซ่อมแซมต่ำ
- ราคาก่อสร้างควรเป็นโครงสร้างที่ประหยัด โดยใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศให้มากที่สุด
- แก้ไขปัญหาน้ำท่วม ให้พิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำอย่างเป็นระบบ

5.3 รูปแบบทางเลือกโครงการ และหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบของโครงการ

จากการศึกษา และพิจารณาแนวคิดรูปแบบเบื้องต้นทางแยกต่างระดับโครงการดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับการสำรวจสภาพพื้นที่ภาคสนาม เพื่อตรวจสอบอุปสรรค และสิ่งกีดขวาง การสำรวจ และวิเคราะห์จราจร รวมถึงข้อเสนอแนะจากการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (สัมมนา ครั้งที่ 1 ประชุมนิเทศโครงการ) พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบทางแยกโครงการกังวลเรื่องปัญหาการระบายน้ำบริเวณรอบ ๆ แยกบานา และจุดตัดรามโกมุท พบว่าบริเวณโดยรอบทุกปีในฤดูฝนจะมีระดับน้ำท่วมสูง พื้นที่โครงการอยู่ในเขตพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

ดังนั้น จากข้อมูลและปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ที่ปรึกษาได้พิจารณากำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับ เป็น 3 รูปแบบ ทางแยกต่างระดับจะคำนึงถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางข้อจำกัดของพื้นที่ การระบายน้ำ และทัศนียภาพของแยกบานาและจุดตัดรามโกมุท โดยทั้ง 3 รูปแบบที่จะพิจารณาเลือก จะมีโครงสร้างต่างระดับเป็นสะพานข้ามทางแยก โดยได้พิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับที่สามารถปรับปรุงในพื้นที่เขตทางหลวงเดิมได้ โดยไม่มีการเวนคืนเพิ่มเติม และสามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ ดังแสดงสรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ พร้อมทั้งแสดงเปรียบเทียบข้อดี-ข้อจำกัด ของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยมีการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบ เฉพาะพื้นที่ช่วงที่ 1 (ทางต่างระดับ) ในส่วนของการปรับปรุงถนนช่วงที่ 2 จะพิจารณาตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.3.1 ช่วงที่ 1 ทางแยกต่างระดับ

รูปแบบที่ 1 : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานคู่)

AT GRADE : จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



บริเวณแยกรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

ข้อดี

1. มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 42 มีปริมาณมาก จำเป็นต้องเพิ่มปริมาณช่องจราจร 4 – 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) จากจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุท และจุดตัดแยกบานา ออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร และปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยที่สุดเนื่องจากจุดตัดกระแสจราจรบริเวณจุดตัดทางแยก และถนนระดับพื้น (At Grade) มีจำนวนน้อย และลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อสัญจรน้อย เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลางในแนวทางหลวงหมายเลข 42 สามารถจัดจำนวนช่อง

จราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม รวมทั้งบริเวณพื้นที่จุดตัดทางแยกถนนรามโกมุทและแยกบานา

ข้อจำกัด

1. ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นรูปแบบสะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1.60 กิโลเมตร
2. มีผลกระทบต่อศักยภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge) ใช้ระยะเวลาการก่อสร้างเป็นเวลานาน มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมระหว่างการก่อสร้างมาก ตามระยะเวลาการก่อสร้าง

รูปแบบที่ 2 : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานเดี่ยวฝั่งลงไป จ.นราธิวาส)

AT GRADE : จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



บริเวณแยกรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

ข้อดี

1. ออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร ประหยัดงบประมาณการก่อสร้างและค่าบำรุงรักษามากกว่ารูปแบบที่ 1
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุท และจุดตัดแยกบานา ออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร และปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อจราจรระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม
4. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
5. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1

ข้อจำกัด

1. ปริมาณจำนวนช่องจราจรในทิศทางไป จ.สงขลา น้อยกว่ารูปแบบที่ 1
2. จุดตัดกระแสจราจรบนถนนระดับพื้น (At Grade) ในทิศทางไป จ.สงขลา มากกว่ารูปแบบที่ 1 มีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารูปแบบที่ 1 มีผลกระทบต่อศักยภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานข้ามแยก (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1.60 กิโลเมตร

รูปแบบที่ 3 : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท (สะพานเดี่ยวฝั่งจาก จ.นราธิวาส เลี้ยวขวาเข้าเมืองปัตตานี) และสะพานข้ามแยกบานา (สะพานเดี่ยวฝั่งขาไป จ.นราธิวาส)

AT GRADE : จุดตัดถนนรามโกมุท (ปิดทางแยก) และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



บริเวณแยกรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

ข้อดี

1. ออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร ประหยัดงบประมาณการก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษา มากกว่ารูปแบบที่ 1 และรถที่มาจากฝั่งด้าน จ.นราธิวาส บนทางหลวงหมายเลข 42 สามารถ เดินทางเข้า ถนนรามโกมุท โดยใช้ทางแยกต่างระดับ
2. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 42 มีผลกระทบต่อการสัญจร ระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 และอยู่บริเวณพื้นที่ เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม

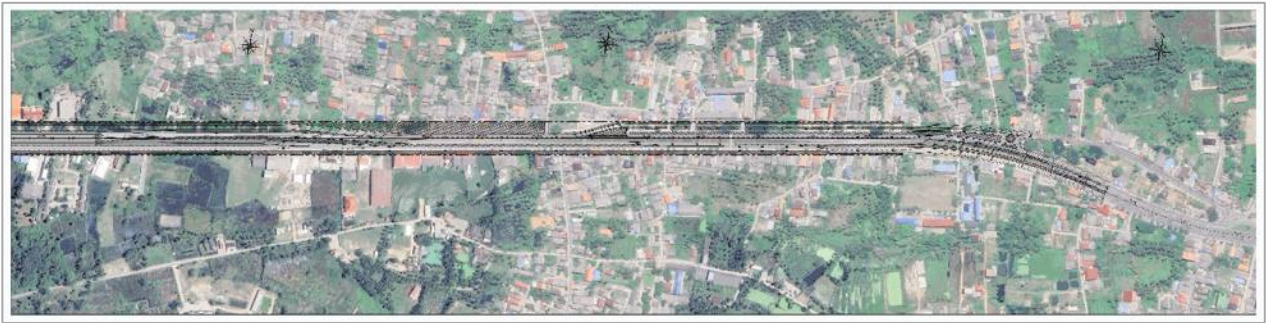
ข้อจำกัด

1. ปริมาณจำนวนช่องจราจรในทิศทางไป จ.สงขลา น้อยกว่ารูปแบบที่ 1
2. จุดตัดกระแสจราจรบนถนนระดับพื้น (At Grade) ในทิศทางไป จ.สงขลา มากกว่ารูปแบบที่ 1 มีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารูปแบบที่ 1
3. มีผลต่อทัศนียภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความยาวของสะพานข้ามแยกบานา (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร และสะพานข้ามแยก Directional Ramp เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 42 เข้าถนนรามโกมุท มีความยาวประมาณ 0.7 กิโลเมตร
4. แนวถนนโครงการในแนวถนนรามโกมุทมีระยะทางประมาณ 550 เมตร ออกนอกเขตทางของ กรมทางหลวงประมาณ 300 เมตร ต้องมีการประสานงานเพื่อขอใช้พื้นที่ถนนของ หน่วยงานท้องถิ่น
5. ปิดทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กรณีต้องการไปทิศทาง จ.สงขลา ต้องไปกลับรถที่แยกบานา

5.3.2 ช่วงที่ 2 ปรับปรุงถนน

ลักษณะทางกายภาพแนวถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 42 จากจุดเริ่มต้นช่วงที่ 2 แนวสายทางผ่าน สถานที่สำคัญ ได้แก่ กุโบร์รายอ โรงเรียนศาสนูปถัมภ์ มีจุดกับริถบริเวณเกาะกลาง 1 จุด ก่อนถึงจุดสิ้นสุด โครงการ บริเวณมัสยิดกรือเซะ การออกแบบรายละเอียดโครงการ ช่วงที่ 2 มีแนวคิดและสิ่งที่ต้องพิจารณา รายละเอียดดังนี้

1. เชื่อมต่อกับถนนใน ช่วงที่ 1 ทางแยกต่างระดับและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. แนวคิดออกแบบถนนด้านซ้ายทางปรับปรุงเป็นถนนแบบ 2 ทิศทางสำหรับรถโดยสารขนาดเล็กเชื่อมต่อกับถนนโดยรอบมัสยิดกรือเซะ เพื่อให้ประชาชนที่ต้องการสัญจรในช่วงถนนบริเวณนี้ ซึ่งมีโรงเรียน ศาสนูปถัมภ์ สามารถสัญจรได้รวดเร็วและสะดวกปลอดภัยยิ่งขึ้น
3. ปัจจุบันพื้นที่กูโบร์รายอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง ซึ่งกูโบร์รายเป็นสถานที่สำคัญมีผลต่อทางด้านสังคมและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ผู้ออกแบบจึงมีแนวคิดในการลดผลกระทบโดยออกแบบเป็นรูปแบบที่เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกภาคส่วน



รูปที่ 15 รูปแบบการปรับปรุงถนน โครงการช่วงที่ 2

5.3.3 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบพัฒนาโครงการ (เบื้องต้น)

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบการพัฒนา (เบื้องต้น) ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม และมีปัจจัยย่อยที่นำมาพิจารณาประกอบการให้คะแนนดังนี้

1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

- (1) ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก พิจารณาถึงจุดตัดกระแสจราจร (Conflict points) เป็นหลัก เนื่องจาก ผู้ขับขี่เดินทางผ่านทางแยกโดยไม่มีจุดตัดกระแส ก็จะสามารถเดินทางผ่านทางแยกด้วยความสะดวกและปลอดภัย ซึ่งจะรวดเร็วกว่าทางแยก ที่มีจุดตัดกระแสมาก ดังนั้น ในการประเมินด้านความปลอดภัยจะพิจารณาจากจำนวนจุดตัดกระแสจราจร (Conflict points) เป็นหลัก
- (2) ระยะเวลาในการเดินทางผ่านทางแยก (Delay) พิจารณาจากหลายปัจจัยที่ส่งผลทำให้การเดินทางผ่านทางแยก เกิดความล่าช้าขึ้น ได้แก่ ปริมาณจราจร จำนวนช่องจราจร บนทางแยก ความลาดชัน ความเร็วที่ใช้ และลักษณะเรขาคณิตในส่วนต่าง ๆ
- (3) ระยะทางในการเดินทางผ่านทางแยก พิจารณาจากความแตกต่างของระยะทาง ในการเดินทางผ่านทางแยกของแต่ละรูปแบบ
- (4) รูปร่างทางเรขาคณิตทางแนวราบและแนวดิ่ง พิจารณาจากความแตกต่างกันของความลาดชันถนน รวมถึงรัศมีโค้งราบของแนวถนน หรือ โครงสร้างสะพานด้วย
- (5) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง พิจารณาถึงความเป็นไปได้และความยาก / ง่าย ในการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างในแต่ละรูปแบบ

2) ด้านการลงทุนและค่าก่อสร้าง (30 คะแนน) เช่น

- (1) การลงทุน ค่าก่อสร้าง พิจารณาเฉพาะค่าก่อสร้างในงานก่อสร้างประเภทต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในรูปแบบทางแยกนั้น ๆ
- (2) การบำรุงรักษา พิจารณาจากการบำรุงรักษาตามปกติ และค่าบำรุงรักษาตามระยะเวลา ทั้งงานถนนและงานโครงสร้างสะพาน ในระยะเวลา 20 ปี

3) ด้านสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

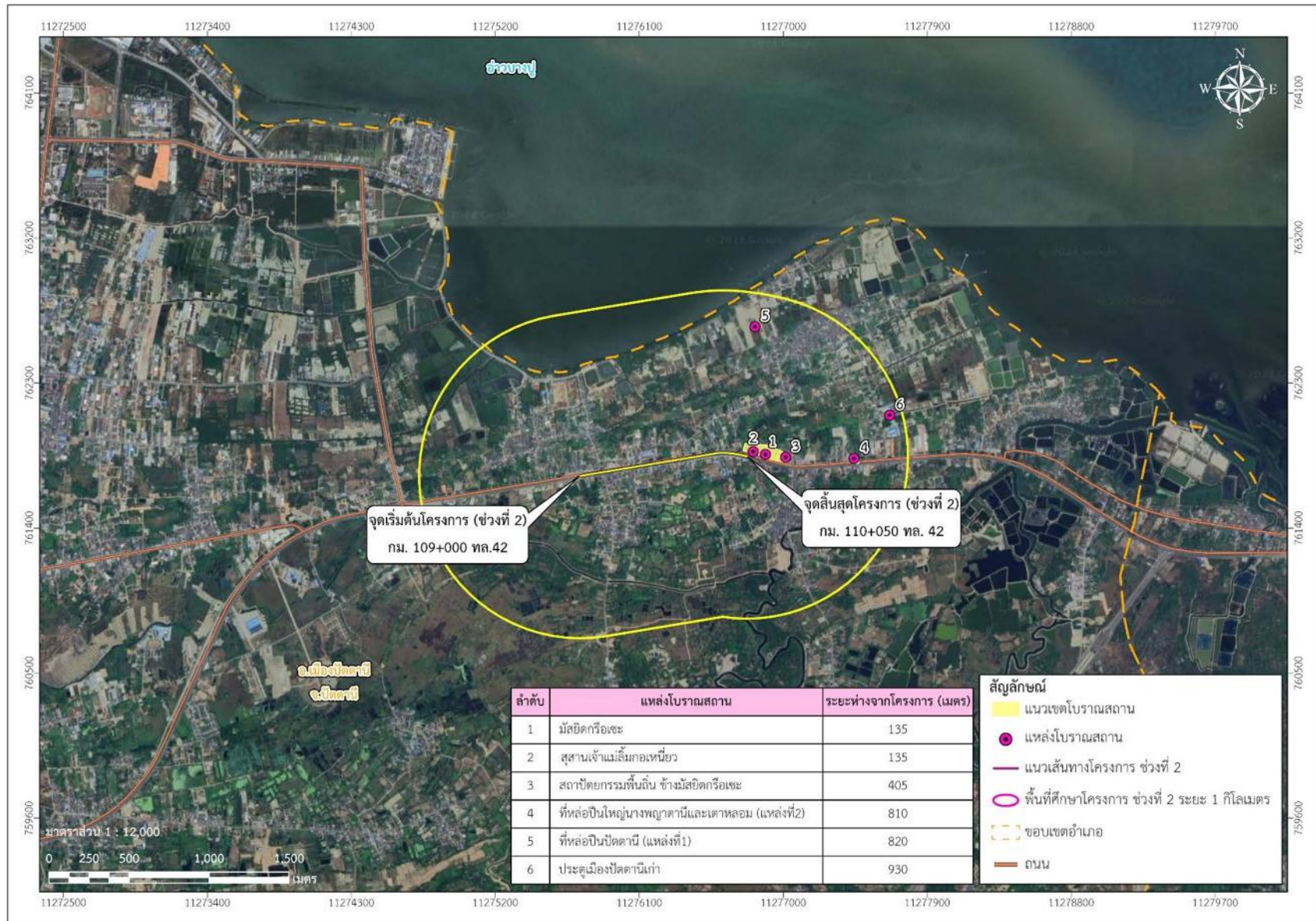
- (1) ทรัพยากรดิน พิจารณาผลกระทบต่อการสูญเสียดินจากปริมาณดินที่ขุดดินออกจากพื้นที่เดิมในแต่ละรูปแบบ
- (2) คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน พิจารณาผลกระทบที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจากระยะเวลาการก่อสร้างในแต่ละรูปแบบ
- (3) การระบายน้ำ พิจารณาผลกระทบจากความยาวของโครงสร้างที่อาจจะส่งผลต่อการกีดขวางการระบายน้ำในแต่ละรูปแบบ
- (4) การคมนาคมและผู้ใช้ทาง พิจารณาผลกระทบของรูปแบบทางเลือกที่มีผลต่อการกลับรถเลี้ยวรถ และความปลอดภัยต่อการข้ามถนนสำหรับคนเดินเท้า
- (5) เศรษฐกิจและสังคม พิจารณาผลกระทบจากระยะเวลาการก่อสร้างที่จะส่งผลต่อกิจการค้าขายของชุมชนรวมถึงการท่องเที่ยวในพื้นที่

6. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วยข้อจำกัดทางด้านกฎหมายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และพื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำและแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม รวมถึงโบราณสถานทั้งที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์

จากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางโครงการ ทั้ง 2 ช่วงถนน พบว่า **แนวเส้นทางช่วงที่ 1** จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000 ระยะทาง 3.350 กิโลเมตร **ไม่เข้าข่ายประเภทโครงการ** ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 5 มกราคม 2567 สำหรับ**แนวเส้นทางช่วงที่ 2** จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050 ระยะทาง 1.050 กิโลเมตร ในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ในเบื้องต้นพบโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี จำนวน 6 แห่ง (**ดังรูปที่ 15**) จึง**เข้าข่ายประเภทโครงการ**ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ ลำดับที่ 20.7 โครงการประเภททางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาในขั้นตอนขออนุมัติโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ ฉบับดังกล่าว รายละเอียดผลการตรวจสอบแสดงดัง**ตารางที่ 4**



รูปที่ 16 แผนที่แสดงโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการแนวเส้นทางช่วงที่ 2

**ตารางที่ 4 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำ
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ พ.ศ. 2566**

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ	
		แนวเส้นทางช่วงที่ 1 (บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000)	แนวเส้นทางช่วงที่ 2 (บริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050)
20.	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร พบโบราณสถานจำนวน 6 แห่ง (ดังรูปที่ 6-1) ได้แก่ 1) สุสานเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2526 2) มัสยิดกรือเซะ ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2478

ตารางที่ 4 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ พ.ศ. 2566 (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการตรวจสอบ	
		แนวเส้นทางช่วงที่ 1 (บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000)	แนวเส้นทางช่วงที่ 2 (บริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050)
			3) สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นข้างมัสยิดกรือเซะ รอพิจารณาขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน 4) ที่หล่อปูนใหญ่นางพญาตานีและเตาหลอม (แหล่งที่ 2) ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2509 5) ที่หล่อปูนปัตตานี (แหล่งที่ 1) ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2478 6) ประตุมืองปัตตานีเก่า ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2478
33.	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ไม่ ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติ คณะรัฐมนตรี	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและ พื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ไม่ตัดผ่าน พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี
	33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ การพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดิน ที่ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี		
	33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใน เขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่า ชุมชน		
	33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไป จากเดิม		

6.2 การตรวจสอบตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

จากการตรวจสอบการใช้ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปัตตานี พ.ศ. 2566 และกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปัตตานี พ.ศ. 2560 พบว่า แนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ตั้งอยู่ในเขตที่ดิน 3 ประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (เขตรสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว) ซึ่งการพัฒนาโครงการเป็นการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท เพื่อปรับปรุงบริเวณทางแยกต่างระดับให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและดำเนินการภายในเขตทางเดิมสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปัตตานี พ.ศ. 2566 และกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปัตตานี พ.ศ. 2560 ฉบับดังกล่าว

6.3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อมูลสภาพภูมิประเทศจากแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการแปลภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth และการสำรวจภาคสนาม พบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในพื้นที่ศึกษาแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 ทั้งหมดจำนวน 26 แห่ง ส่วนแนวเส้นทางช่วงที่ 2 พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมด 24 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว ต่อการได้รับผลกระทบ	ที่ตั้ง			กม.	ตำแหน่ง	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ระยะศึกษา (เมตร)
	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด				
แนวเส้นทาง ช่วงที่ 1 (บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000)							
1) ชุมชนหมู่ที่ 8 บ้านดือราแอ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
2) โรงเรียนอามานะศักดิ์	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+200 ^{/1}	ซ้ายทาง	244	500
3) ชุมชนหมู่ที่ 7 บ้านปากาปันยัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+300 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
4) ศูนย์การศึกษาอิสลามประจำมัสยิด นุรุลอิสลาม (กูแบ็เต๊ะ)	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	0+600 ^{/2}	ขวาทาง	216	500
5) มัสยิดอับดุลศอลิฮีน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	0+550 ^{/2}	ขวาทาง	230	500
6) มัสยิดนุรุลอิสลาม	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	0+700 ^{/2}	ขวาทาง	271	500
7) ชุมชนหมู่ที่ 10 บ้านกูแบ็เต๊ะ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+300 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
8) ชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+900 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
9) โรงเรียนบ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	108+700 ^{/1}	ซ้ายทาง	428	500
10) ชุมชนหมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
11) มัสยิดนุรุลอิสลามบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
12) กุโบร์รายอ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+050 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
13) โรงเรียนศาสนูปถัมภ์	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+300 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
14) ชุมชนหมู่ที่ 1 บ้านสุโงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500
15) โรงเรียนดาร์ลบารอกะฮู (สาขา 1)	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+200 ^{/1}	ขวาทาง	307	500
16) ศูนย์การศึกษาอิสลามประจำมัสยิด ดาดีกา อัลฮุสนา สุโงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+150 ^{/1}	ขวาทาง	417	500
17) มัสยิดอัลฮุสนา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+050 ^{/1}	ขวาทาง	356	500
18) ชุมชนหมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	108+100 ^{/1}	ขวาทาง	238	500
19) ชุมชนหมู่ที่ 4 บ้านกำปงตารง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+800 ^{/1}	ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500
20) โรงเรียนดาร์ลบารอกะฮู (สาขา 2)	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	108+450 ^{/1}	ขวาทาง	274	500
21) มัสยิดฮาญะห์ วันอาฮิซะห์	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+900 ^{/1}	ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500
22) โครงการจัดตั้งคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยฟาฏอนี	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+000 ^{/1}	ขวาทาง	290	500
23) มัสยิดเคาะดีญะฮ์	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+800 ^{/1}	ขวาทาง	298	500
24) โรงพยาบาลเชกญาซิม บินมุฮำหมัด บินชานี (มูลนิธิมะดีนะตุสสาม) ^{/3}	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+800 ^{/2}	ขวาทาง	136	500
25) ชุมชนหมู่ที่ 5 บ้านกูวัง	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+300 ^{/1}	ขวาทาง	349	500
26) ชุมชนหมู่ที่ 9 บ้านบูเป๊ะ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	106+100 ^{/1}	ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500

ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหว ต่อการได้รับผลกระทบ	ที่ตั้ง			กม.	ตำแหน่ง	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ระยะศึกษา (เมตร)
	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด				
แนวเส้นทาง ช่วงที่ 2 (บริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050)							
1) ชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	107+900 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
2) ชุมชนหมู่ที่ 2 บ้านบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
3) กุโบร์รายอ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+050 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
4) มัสยิดนูรุลอิสลามบานา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
5) โรงเรียนศาสนูปถัมภ์	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+300 ^{/1}	ซ้ายทาง	ประชิดเขตทาง	500
6) ชุมชนหมู่ที่ 3 บ้านกรือเซะ	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+700 ^{/1}	ซ้ายทาง- ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500
7) สุสานเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว (ขึ้นทะเบียนเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2526)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+050 ^{/1}	ซ้ายทาง	135	1,000
8) มัสยิดกรือเซะ (ขึ้นทะเบียนเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2478)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+150 ^{/1}	ซ้ายทาง	135	1,000
9) สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นข้างมัสยิดกรือเซะ (รอพิจารณาขึ้นทะเบียน)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+175 ^{/1}	ซ้ายทาง	405	1,000
10) ที่หล่อปืนปัตตานี (แหล่งที่ 1) (ขึ้นทะเบียนเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2478)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+100 ^{/1}	ซ้ายทาง	820	1,000
11) ที่หล่อปืนใหญ่นางพญาตานีและเตาหลอม (แหล่งที่ 2) (ขึ้นทะเบียนเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2509)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+650 ^{/1}	ซ้ายทาง	810	1,000
12) ย่านชุมชนเก่าตันหยงลุโละ (แหล่งศิลปกรรมประเภทที่ 7)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+490 ^{/1}	ขวาทาง	875	1,000
13) ประตูเมืองปัตตานีเก่า	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	120+550	ซ้ายทาง	902	1,000
14) โรงเรียนสตรีพัฒนศึกษา	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+130 ^{/1}	ขวาทาง	483	500
15) มัสยิดมะซูด	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+750 ^{/1}	ขวาทาง	417	500
16) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตันหยงลุโละ	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+050 ^{/1}	ขวาทาง	266	500
17) โรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะ	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+750 ^{/1}	ขวาทาง	46	500
18) ชุมชนหมู่ที่ 1 บ้านสุโงปอแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+100 ^{/1}	ขวาทาง	ประชิดเขตทาง	500
19) โรงเรียนดาร์ลุบารอกะฮู (สาขา 1)	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+200 ^{/1}	ขวาทาง	307	500
20) ศูนย์การศึกษาอิสลามประจำมัสยิดตาดีกา อัลฮูสนา สุโงปอแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+150 ^{/1}	ขวาทาง	417	500
21) มัสยิดกรือเซะรูปทรงแบบศาสนสถาน (มัสยิดปิตูกรือบัน) (แหล่งศิลปกรรมประเภทที่ 2)	ตันหยงลุโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	110+470 ^{/1}	ซ้ายทาง	765	1,000

ตารางที่ 5 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหว ต่อการได้รับผลกระทบ	ที่ตั้ง			กม.	ตำแหน่ง	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ระยะ ศึกษา (เมตร)
	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด				
22) ย่านชุมชนเก่าบ้านกรือเซะ (แหล่งศิลปกรรมประเภทที่ 7)	ตันหยงลูโละ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+850 ^{/1}	ขวาทาง	155	1,000
23) มัสยิดอัลฮูสนา	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	109+050 ^{/1}	ขวาทาง	356	500
24) ชุมชนหมู่ที่ 6 บ้านจือโระ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	108+100 ^{/1}	ขวาทาง	238	500

หมายเหตุ : ^{/1} บริเวณทางหลวงหมายเลข 42

^{/2} บริเวณถนนรามโกมุท

^{/3} โรงพยาบาลเชคญาซิม บินมูฮัมหมัด เป็นสถานพยาบาลขนาด 133 เตียง ภายใต้โครงการมะดีนะตุสสลาม (ปัตตานีจายา) ซึ่งเป็นโครงการที่เริ่มจากแนวคิดขยายกิจการของมหาวิทยาลัยฟาฏอนี พร้อม ๆ แนวคิดในพัฒนาและยกระดับสังคมและชุมชนของมุสลิมะดีนะตุสสลาม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการ

6.4 การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการให้สอดคล้องตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ 2567 โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ร่วมกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ฉบับเดือนสิงหาคม 2567 โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทางสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 37 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 6

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่สำรวจและเก็บตัวอย่างข้อมูลในภาคสนามเมื่อวันที่ 25-30 กันยายน 2567 เพื่อเป็นตัวแทนข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในฤดูฝน โดยปัจจัยที่ดำเนินการสำรวจได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ โบราณสถานและแหล่งโบราณคดี เป็นต้น ซึ่งผลการสำรวจและเก็บตัวอย่างจะนำเสนอในการประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 ต่อไป

ตารางที่ 6 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านกายภาพ (9 ปัจจัย)	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ด้านชีวภาพ (4 ปัจจัย)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ (10 ปัจจัย)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (14 ปัจจัย)
- ภูมิทัศน์ฐาน - ทรัพยากรดิน - ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว - ทรัพยากรแร่ธาตุ - น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน - น้ำทะเล - อากาศและบรรยากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน	- ระบบนิเวศ - สัตว์ในระบบนิเวศ - พืชในระบบนิเวศ - สิ่งมีชีวิตที่หายาก	- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค - การคมนาคมขนส่ง - สาธารณูปโภค - พลังงาน - การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ - เกษตรกรรม - อุตสาหกรรม - เหมืองแร่ - สันหนาทนการ - การใช้ที่ดิน	- เศรษฐกิจ-สังคม - การโยกย้าย/เวนคืน - การศึกษา - การสาธารณสุข - อาชีพอาชีวะ - การแบ่งแยก - อุบัติเหตุและความปลอดภัย - ความปลอดภัยในสังคม - สุขภาพ - สารอันตราย - ผู้ใช้งาน - ประวัติศาสตร์และโบราณคดี - สุนทรียภาพ

ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ 2567 โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

7. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้ผลการศึกษาโครงการ เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการให้ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง ซึ่งจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและกำหนดเทคนิควิธีการรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสม อันจะทำให้ผู้ศึกษาโครงการได้รับข้อมูลความคิดเห็นอย่างกว้างขวางและครอบคลุมประเด็นสำคัญต่าง ๆ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการของภาครัฐย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียงโครงการ อาทิ การเกิดฝุ่นละอองจากยานพาหนะขนย้ายวัสดุ การเกิดเสียงดังจากการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และการทำงานของเครื่องจักร อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการมีปริมาณจราจรเข้ามาใช้ถนนในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจ ได้มีส่วนร่วมในโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

7.1 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
1) ผู้ได้รับผลกระทบ - พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผู้แทนศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กลุ่มของประชาชน/สถานประกอบการ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - ผู้นำชุมชน/ผู้นำทางความคิด ได้แก่ ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการหมู่บ้าน/ชุมชน กลุ่มทางสังคมในชุมชน เป็นต้น ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กรมทางหลวง/บริษัท วิศวกร 31 จำกัด / บริษัท อินพรา พลัส จำกัด/บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด/บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ได้แก่ - หน่วยงานระดับจังหวัด/ภูมิภาค - หน่วยงานระดับอำเภอ - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
5) องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ ได้แก่ - องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม - องค์กรเอกชนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในท้องถิ่น และนักวิชาการอิสระ
6) สื่อมวลชน เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ และสื่อออนไลน์
7) ประชาชนทั่วไป

7.2 แนวทางและการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดให้มีกระบวนการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกจนสิ้นสุดการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล และแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา เพื่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของการสื่อสารแบบ 2 ทาง (Two-way Communication) กล่าวคือ การให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการ แก่ประชาชนและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปพร้อม ๆ กัน ในการดำเนินงานทุก ๆ ขั้นตอน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการสำรวจและออกแบบตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการตามแนวทางการศึกษา ดังต่อไปนี้

- 1) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548
- 2) แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (มกราคม 2562)
- 3) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 7 : ตุลาคม 2564)

โดยการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการจะครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานดังนี้

- (1) จัดทำแผนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ
- (2) ดำเนินกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ภาคีรัฐองค์กรภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น และสรุปข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด ในกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง
- (3) จัดทำสื่อ/ เอกสารต่าง ๆ ได้แก่ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ และเว็บไซต์โครงการ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของโครงการตามแผนดำเนินงานเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง
- (4) รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น และแสดงรายละเอียดของการนำประเด็นต่าง ๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาโครงการ
- (5) จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดตัวชี้วัดในการประเมินผล พร้อมทั้งผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

สำหรับแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

- 1) กิจกรรมการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการ (Public Information) เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ โดยที่ปริมามีวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารโดยใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสรุปข้อมูลโครงการ สิ่งพิมพ์ เว็บไซต์ จดหมาย ป้ายประกาศ การจัดนิทรรศการการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อสาธารณะ และการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารรายละเอียดโครงการ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นโครงการ
- 2) กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น (Public Consultation) เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นเพื่อประกอบการศึกษาโครงการ โดยกำหนดจัดประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการจัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง

ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการดำเนินการแต่ละครั้งจะต้องครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำเสนอข้อมูลชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 17



รูปที่ 17 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อแนะนำโครงการขอบเขตการศึกษา ประโยชน์และความจำเป็น รูปแบบทางเลือกจุดตัด และข้อดี-ข้อจำกัดของแต่ละรูปแบบทางเลือกจุดตัด พร้อมทั้งระดมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชนในพื้นที่โครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน เตรียมการประชุม โดยเตรียมเอกสารสรุปผลข้อมูลโครงการ/เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ วัสดุทัศน PowerPoint ประกอบการบรรยาย และแบบสอบถามความคิดเห็น พร้อมทั้งแผนการประชุม กำหนดการประชุมกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุม

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 5 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี ดังแสดงในรูปที่ 18 โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 125 คน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล ต่อการศึกษาโครงการโดยสรุปเป็นประเด็นสำคัญ ดังแสดงในรูปที่ 19 ดังนี้



รูปที่ 18 รูปภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
วันพฤหัสบดีที่ 5 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.00 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท





สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด** ได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการ เมื่อ **วันพฤหัสบดีที่ 5 กันยายน 2567 เวลา 08.00-12.00 น.** ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี โดยผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี ได้มอบหมายให้ **นายสมัคร์ เลือดวงหัด ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปัตตานี** เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 108 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการ ระดับจังหวัด อำเภอ กอทึน รัฐวิสาหกิจ สื่อมวลชน ศาสนสถาน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน และประชาชน ซึ่งสรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ดังนี้

ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)





ช่องทางการติดต่อ

 หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ถนนราชธานี 6 แขวงทุ่งหญ้าใต้ เขตราชบุรี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ : 08 9677 9397, 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034 Website : www.dhhighway.com Email : kunavut@gmail.com	 ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม บริษัท วิศวกร 31 จำกัด 99/81 ซ.มอญที่ 45 ถนนวิภาวดี แขวงคลองจั่น เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์ : 09 5675 3736 Email : engineer31@gmail.com	 ที่ปรึกษาด้านการจราจร บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด 188/70 อาคารนิมิตต์ ซอยเลขที่ 116 เซ็นทรัล-4, ต.17 ถนนศรีนครินทร์ แขวงวิภาวดี ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 Tel : 02-381-1770 Fax : 02-381-1768 Email : mbag@infraplus.co.th	 ที่ปรึกษา ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด 91/257 หมู่บ้านเมวินทร์ หมู่ 1 ต.โพธิ์ป่า อ.เมืองนนทบุรี นนทบุรี 11000 โทรศัพท์ : 06 4716 2542 Email : kpme.banaramkomut@gmail.com	 ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด 77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120 โทรศัพท์ : 0 2060 0101 โทรสาร : 0 2000 3425 Email : info@slsincv.co.th
---	--	--	--	--

รูปที่ 19 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท





ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
1. งานด้านวิศวกรรม		
1.1	เป็นโครงการที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง แต่ยังคงกังวลในเรื่องการออกแบบที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ของหมู่บ้าน ซึ่งจะไปกระทบกับความรู้สึกของคนในหมู่บ้าน	สำหรับพื้นที่ของหมู่บ้านที่ปรึกษาฯ ไม่พิจารณา และดำเนินการศึกษาข้อมูลในทุกด้านอย่างรอบคอบ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและจะนำมาเสนอต่อไป
1.2	โครงการนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุให้กับคนในตำบลบานา เพราะเส้นทางนี้ทั้งแยกรามโกมุท และ บานา ประกอบด้วย ร้านค้า ห้าง โรงเรียน ซึ่งมีคนใช้ถนนจำนวนมาก รวมทั้งพ่อค้าแม่ค้าที่เข้าไปรับสินค้า หรือไปขายสินค้าในตลาดหรือสะพานปลา โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งรีบจะทำให้ขาดความระมัดระวัง เมื่อมีทางต่างระดับจะช่วยให้อุบัติเหตุหมดไป โครงการนี้จะประโยชน์กับคนบานา และ คนที่อื่นที่สัญจรไปมาอย่างยังขอสสนับสนุนโครงการ โดยเห็นด้วยกับ รูปแบบที่ 1	รับประเด็นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป
1.3	เสนอให้ออกแบบโดยการคำนึงถึงทั้งความสวยงามทัศนียภาพ และให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน โดยเฉพาะในช่วงกลาง อยากให้ชะลอความเร็วรถที่ลงจากทางต่างระดับนี้ เพื่อให้สามารถแวะศึกษาเกี่ยวกับชุมชน มีสียัดกรือเซะ เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน	
1.4	อยากทราบระยะทาง และระยะเวลาในการสร้าง รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวได้ทราบ เสนอให้มีการทำ CSR กับโรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะโดยการสร้างโรงเรียน เพราะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบ และอยากให้มีการทำ ภาพสามมิติว่าตัวทางยกระดับมีรูปร่างหน้าตาอย่างไรและบริเวณทางลงตรงมีสียัดกรือเซะเป็นอย่างไร เพื่อความชัดเจน	ที่ตั้งโครงการบนถนน ทล.42 จุดเริ่มต้นโครงการ อยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับถนนบริเวณ มีสียัดกรือเซะ ระยะทางประมาณ 3.4 กิโลเมตร โดยจะมีการปรับปรุงถนนบริเวณจุดตัดทางแยก ทล.4356 (แยกบานา) และ จุดตัดถนนรามโกมุท สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างโครงการโดยทั่วไป ประมาณ 900 – 1,080 วัน ซึ่งจะขึ้นกับรูปแบบสะพานทางแยกต่างระดับของโครงการ
1.5	อยากให้มีการทำภาพสามมิติ ออกมาทั้ง 3 แบบ เพื่อยังมองรูปแบบการออกแบบไม่ออก	ที่ปรึกษาจะนำรูปแบบ 3 มิติ ทั้ง 3 รูปแบบ มานำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ช่องทางการติดต่อ



หน่วยงานเจ้าของโครงการ
สำนักงานโครงการและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนราชดำเนิน 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 08 9677 9397, 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.dhhighway.com
Email : kunanvut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม
บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/81 ซ.มณีนทรี 45 ถนนวิภาวดี
แขวงคลองจั่น เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@gmail.co.th



ที่ปรึกษาด้านการจราจร
บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารนิมิตต์ ซอยเลขที่ 116
เคหะวิภาวดี-4, ต.17 แขวงวิภาวดี เขตวิภาวดี
ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10330
Tel : 02-181-1770
Fax : 02-181-1768
Email : mbag@infra-plus.co.th



ที่ปรึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์
บริษัท เคเอ็มอี จำกัด
91/257 หมู่บ้านเมวินทร์ หมู่ 1
ต.โพธิ์ป่า อ.เมืองนนทบุรี
นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpmee.banarakom@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริษัท ซีเอสอีเอสเอส จำกัด
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@esecol.com.th

รูปที่ 19 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท





ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
1. งานด้านวิศวกรรม (ต่อ)		
1.6	เห็นด้วยกับโครงการนี้ อยากเห็นทางยกระดับ ตั้งแต่ห้างอาเรียนมอลล์ ไปจนถึง โรงเรียนจงรักสถิตย์วิทยา จะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุอีกต่อไป	รับประเด็นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป
1.7	ฝากให้ช่วยดูและระบบการจัดการน้ำ รวมถึงส่งเสริมวินัยด้านการจราจร อยากให้ทางยกระดับนี้ ออกแบบสิ่งต่าง ๆ ขึ้นพื้นฐานให้มีความสมบูรณ์ที่สุด ขอสนับสนุน รูปแบบที่ 1	
1.8	นำเสนอในเรื่อง ควรทำระบบควบน้ำทั้ง 2 ฝั่ง ตลอดโครงการ เพราะไม่ต้องการให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ และสนับสนุนรูปแบบที่ 1	
1.9	ตัวแทนจากปิตาติยาฯ เห็นด้วยกับโครงการ เพราะต่อไปในอนาคต บริเวณสองฝั่งถนนจะเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของเมืองปิตาติยา เพราะจะมีทั้งหมู่บ้าน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล การออกแบบควรให้สอดคล้องกับพื้นที่ในเรื่องของการระบายน้ำ เพราะบริเวณนี้เป็นพื้นที่แก้มลิง แต่เดิมเรื่องการจัดการน้ำเป็นเรื่องสำคัญ	
2. งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์		
2.1	เป็นโครงการที่สร้างการพัฒนาขึ้นพื้นฐาน ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาภาคใต้ชายแดน เป็นการเพิ่มโครงข่ายการเดินทาง เชื้อต่อการค้า การลงทุน ในส่วนของงานมีส่วนร่วมการรับฟังความคิดเห็นประเด็นต่าง ๆ ควรจัดให้มีการรับฟังครอบคลุมในทุกมิติ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ที่ดีที่สุดกับตัวโครงการ ยินดีส่งเสริมสนับสนุน ประสานงานในทุก ๆ ด้าน	รับประเด็นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป
2.2	โครงการนี้เป็นนิมิตหมายที่ดี และเป็นอีกหนึ่งความฝันของคนปิตาติยา อยากให้ภาพสามมิติให้ชัดเจน เพื่อให้คนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้ออกมาแสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเลือกกันมาก ๆ	

ช่องทางการติดต่อ



หน่วยงานเจ้าของโครงการ
สำนักงานที่ 6 แขวงทุ่งเขาหลวง เขตเทศบาลนครภูเก็ต 83000
โทรศัพท์ : 08 9677 9397, 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.dhhighway.com
Email : kunavut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม
บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/81 ซ.มณีนคร 45 ถนนวิภาวดี
แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@gmail.co.th



ที่ปรึกษาด้านการจราจร
บริษัท อินทรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารนิมิต 3 ชั้นเลขที่ 316
เซ็นทรัล-4, ซ.17 ถนนศรีนครินทร์ แขวงวิภาวดี
ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10330
Tel : 02-383-1770
Fax : 02-381-1768
Email : mbag@infra-plus.co.th



ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์
บริษัท เทคมีนิจ จำกัด
91/257 หมู่บ้านเมวินทร์ หมู่ 1
ต.โพธิ์น้ำ อ.เมืองนนทบุรี
นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpmc.banaramkomut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริษัท สี่แควตอสมาย จำกัด
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@si-kwa.com.co.th

รูปที่ 19 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท





ลำดับ	ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นสงสัยและนำไปประกอบการพิจารณา
3. งานด้านสิ่งแวดล้อม		
3.1	โครงการนี้น่าจะมีประโยชน์กับทางโรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะในเรื่องการลดอุบัติเหตุ แต่ยังคงกังวลในเรื่องของขั้นตอนการก่อสร้าง ที่จะต้องมีมลพิษทั้งเสียงดังและฝุ่นละออง และโรงเรียนนี้มีอาคารเรียนอายุกว่า 80 ปี จึงกังวลเรื่องแรงสั่นสะเทือนและผลกระทบระยะยาว อยากทราบว่าทางโครงการฯ มีวิธีการแก้ไขปัญหอย่างไร และอยากให้มีการพูดคุยกับให้มากขึ้น	การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะมีขั้นตอนการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ โดยใช้ข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันเป็นข้อมูลพื้นฐานร่วมกับค่าที่ประเมินได้จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จากนั้นจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยผลการประเมินผลกระทบและมาตรการฯ จะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 และการประชุมสัมมนาครั้งที่ 3 ต่อไป
3.2	โรงเรียนชุมชนบ้านกรือเซะมีน้ำท่วมขังทุกปี ยังมีการยกระดับถนนให้สูงขึ้น โรงเรียนจะยังต่ำกว่าพื้นถนนลงไปอีก ฝากให้ที่ปรึกษาฯ ช่วยดูเรื่องการจัดการน้ำ เพราะโรงเรียนนั้นออกจากเพื่อนักเรียนแล้วภายในชุมชนยังใช้เป็นกึ่งออกกำลังกาย และสถานที่ออกกำลังกาย	



Website
www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com



Facebook
ทางแยกต่างระดับ บานา-รามโกมุท



Line OpenChat
ทางแยกต่างระดับ บานา-รามโกมุท

ช่องทางการติดต่อ



หน่วยงานเจ้าของโครงการ
สำนักงานที่ 6 แขวงทุ่งทรายใต้ เขตราชบุรี ถนนพหลโยธิน 10400
โทรศัพท์ : 08 9677 9397, 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.lhhighway.com
Email : kunavut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม
บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/81 ซ.มอญที่ 45 ถนนวิภาวดี
แขวงคลองจั่น เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10260
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านการจราจร
บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารนิมิตต์ ซอยเลขที่ 116
แฟลต 11-4, ต.17 ถนนศรีนครินทร์ แขวงศรีโกลัม
ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10330
Tel : 02-381-1770
Fax : 02-381-1768
Email : mbag@infra-plus.co.th



ที่ปรึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
และการประชาสัมพันธ์
บริษัท เทคมีนิตี้ จำกัด
91/257 หมู่บ้านเมวินทร์ หมู่ 1
ต.โพธิ์น้ำ อ.เมืองนนทบุรี
นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpme.banaramkomut@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
บริษัท ซีเอสอีเอสเอส จำกัด
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@seco.co.th

รูปที่ 19 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

8. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

เริ่มตั้งแต่ 26 มิถุนายน 2567 – 18 กันยายน 2568 รวมระยะเวลา 450 วัน

9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

9.1 งานศึกษาด้านวิศวกรรมและการจราจร

วิเคราะห์ผลการจราจร คำนวณปริมาณจราจรบริเวณทางแยก เฝ้าสำรวจดินและวัสดุคัดเลือกรูปแบบแบบออกแบบรายละเอียดรูปแบบที่เหมาะสม

9.2 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นมาพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับด้านวิศวกรรมและการจราจร

9.3 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น ประชาสัมพันธ์จังหวัดปัตตานี ที่ว่าการอำเภอ องค์การบริหารส่วนตำบลทั้ง 3 แห่ง และ จุดประชาสัมพันธ์ทำการผู้ใหญ่บ้านทั้ง 11 หมู่บ้าน

2) ดำเนินการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบทางที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด

3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ, Facebook โครงการรวมถึงสื่อพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล

❖ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 08 9677 9397 , 0 23-546-668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 23-541-034

Website : www.ldhighway.com E-mail : kunavuts@gmail.com

❖ บริษัท วิศวกร 31 จำกัด (สำนักงานใหญ่)

99/41 ถนนมิตรภาพ แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์ : 089-960-3612 E-mail : engineer31.naveng@gmail.com

ติดต่อ นายสาทิศย์ สุขเนียม โทรศัพท์ : 095-657-3736

❖ บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด

188/70 อาคารชัยวอล์ค ห้องเลขที่ ดี16 (ชั้นที่3-4), ดี17 ถนนจรัสเมืองแขวงวังใหม่ ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ : 02-181-1770 E-mail : mba@infraplus.co.th

ติดต่อ นายศุภชัย ภารไสว โทรศัพท์ : 080-419-4635

❖ บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด

91/257 หมู่บ้านมณีนริทร์ หมู่ที่ 1 ตำบลไทรมา อำเภอมะนัง จังหวัดน่าน 11000

โทรศัพท์ : 064-716-2542

ติดต่อ นายณพรัตน์ วงศ์ตระกูล E-mail : kpme.banaramkomut@gmail.com

❖ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ : 02-060-0101 โทรสาร : 02-000-3425

ติดต่อ นางชนาภรณ์ ทนุวรรณ โทรศัพท์ : 093-392-1096

E-mail : info@siamenvi.co.th

ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม

Website : www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท.com



Facebook : www.facebook.com/ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท



Line Open Chat : [ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกมุท](#)





กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS