



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 4356 (แยกบานา) และตัดถนนรามโกมุท

ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ
26 มิถุนายน 2567 - 18 กันยายน 2568
รวม 450 วัน

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
พฤศจิกายน 2567

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 42 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไว้ด้วยกัน ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 42 ที่พาดผ่านจังหวัดปัตตานีหลายพื้นที่ที่มีชุมชนและมีสถานที่สำคัญหลายแห่งทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะแยกบานา และแยกถนนรามโกมุท ซึ่งเป็นจุดตัดทางแยกที่อยู่ใกล้กัน ทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกล่าช้าในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จำต้องมีการแก้ไขปัญหาคารจรจรบนทางหลวงหมายเลข 42 ในช่วงดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชน

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท วิศวกร 31 จำกัด บริษัท อินฟราพลัส จำกัด บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด และบริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคารจรจรบนทางหลวงหมายเลข 42 แยกบานา - จุดตัดถนนรามโกมุท ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น มีรูปแบบการพัฒนาที่ถูกต้องเหมาะสม ตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาคารจรจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 42 ช่วงจุดตัดทางแยกบานา - จุดตัดแยกกรมโกมุท ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางแยก

3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบันและดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

4 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน หน่วยงาน องค์กรและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

5 เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ



แก้ไขปัญหาคารจรจรติดขัด
เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว
และคล่องตัวในการเดินทาง



เพิ่มประสิทธิภาพ
โครงข่ายทางหลวง
ทำให้สามารถเดินทาง
ได้สะดวก รวดเร็ว
และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ลดโอกาส
ในการเกิดอุบัติเหตุ
ทำให้ผู้ใช้เส้นทาง
สามารถเดินทางได้สะดวก
สบาย และปลอดภัย
มากยิ่งขึ้น



การเดินทางที่คล่องตัว
รวดเร็ว จะช่วยกระตุ้น
เศรษฐกิจ สร้างโอกาส
ทางการค้า การลงทุน
การท่องเที่ยว
และยกระดับ
คุณภาพชีวิตที่ดี
ให้แก่ประชาชน

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 42 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงพื้นที่ ได้แก่ การออกแบบทางแยกต่างระดับโครงการ บริเวณ 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 และการออกแบบปรับปรุงถนนโครงการ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050 ระยะทาง 1.050 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 4.400 กิโลเมตร โดยการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละประเด็นจะดำเนินการศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลตะลุโบะ ตำบลบานา และตำบลตันหยงลุโละ อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี ยกเว้นการศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง



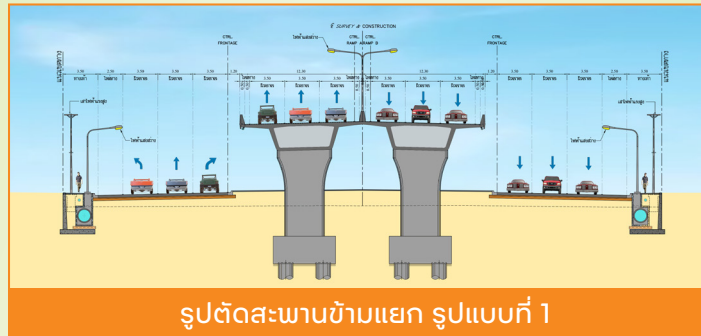
ตารางพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง

ที่	ชื่อ	ที่ตั้ง			พื้นที่ ส่วนการปกครอง	บริเวณ กม.	ตำแหน่ง
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			
แนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000)							
1	หมู่ที่ 8 บ้านดีอราแฮ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี	อบต. ตะลุโบะ	106+100	ซ้ายทาง
2	หมู่ที่ 9 บ้านปูโ๊ะ	ตะลุโบะ	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		106+100	ขวาทาง
3	หมู่ที่ 1 บ้านสุโหงปาแน	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		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 บ้านกูวัง	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 บ้านกูแบฮ์เตะ	บานา	เมืองปัตตานี	ปัตตานี		107+300	ซ้ายทาง
รวม	10 หมู่บ้าน	2 ตำบล	1 อำเภอ	1 จังหวัด	2 อบท.	-	-
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 อบท.	-	-

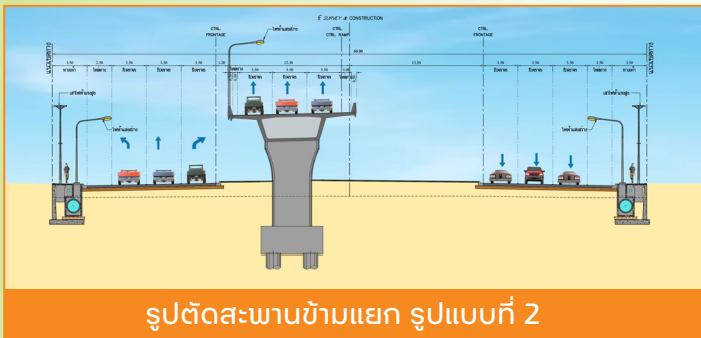
รูปแบบทางเลือก

โครงการช่วงที่ 1 (ทางแยกต่างระดับ) เบื้องต้น

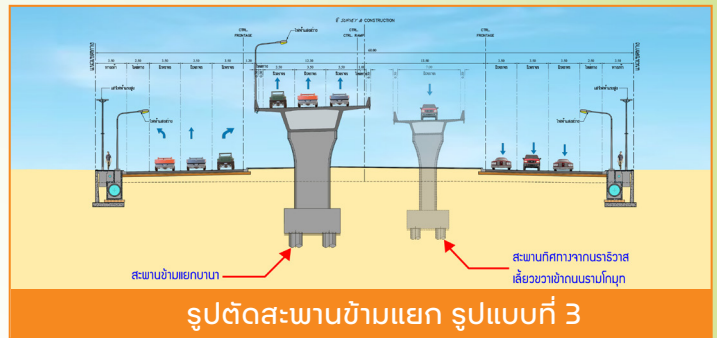
โครงการช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 106+350 ถึง กม.ที่ 109+000 (ทางแยกต่างระดับ)



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 1



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 2



รูปตัดสะพานข้ามแยก รูปแบบที่ 3

ที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกและเสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม เพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินให้คะแนนในแต่ละรูปแบบ โดยนำเสนอเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท และข้ามแยกบานา (สะพานคู่)

AT GRADE : จุดตัดถนนรามโกมุท และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



บริเวณแยกรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

ข้อดี

1. มีจำนวนช่องจราจรในส่วนทางยกระดับข้ามแยกทั้ง 2 ทิศทางมากที่สุด สามารถรองรับปริมาณจราจรในกรณีที่เกิดการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 42 มีปริมาณมากจำเป็นต้องเพิ่มปริมาณช่องจราจร 4 - 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) จากจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุท และจุดตัดแยกบานาออกแบบเป็น แยกสัญญาณไฟจราจร และปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยที่สุดเนื่องจากจุดตัดกระแสจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกและถนนระดับพื้น (At Grade) มีจำนวนน้อยและลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงของถนนระดับพื้น (At Grade) เนื่องจากการใช้ความเร็วของรถน้อยเพราะรถที่ใช้ความเร็วเดินทางผ่านทางแยกจะใช้สะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge)
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อจราจรน้อยเนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยก ส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลางในแนวทางหลวงหมายเลข 42 สามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่า หรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม รวมทั้งบริเวณพื้นที่จุดตัดทางแยกถนนรามโกมุทและแยกบานา

ข้อจำกัด

1. ใช้งบประมาณการก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นรูปแบบสะพานคู่ขนาน (Flyover Bridge) มีความยาวประมาณ 1.60 กิโลเมตร
2. มีผลต่อทัศนียภาพในแนวทางหลวงหมายเลข 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 ประหยัดงบประมาณ การก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบที่ 1
2. ปรับปรุงจุดตัดทางแยกระดับพื้น (At Grade) จุดตัดถนนรามโกมุท และจุดตัดแยกบานา ออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร และปรับปรุงเป็นจุดกลับรถขนาดใหญ่ได้ทั้ง 2 แยก
3. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีผลกระทบต่อการสัญจรระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 อยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม
4. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
5. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1

ข้อจำกัด

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

รูปแบบที่ 3 : สะพานต่างระดับ ข้ามจุดตัดถนนรามโกมุท (สะพานเดี่ยวฝั่งจาก จ.นราธิวาส เลี้ยวขวาเข้าเมืองปัตตานี) และสะพานข้ามแยกบานา (สะพานเดี่ยวฝั่งลงไป จ.นราธิวาส) AT GRADE : จุดตัดถนนรามโกมุท (เปิดทางแยก) และแยกบานา เป็นแบบสัญญาณไฟจราจร



บริเวณแยกรามโกมุท



บริเวณแยกบานา

ข้อดี

1. ออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจร ประหยัดงบประมาณ การก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบที่ 1 และรถที่มาจาก ฝั่งด้าน จ.นราธิวาส บนทางหลวงหมายเลข 42 สามารถเดินทางเข้า ถนนรามโกมุท โดยใช้ทางแยกต่างระดับ
2. ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่า รูปแบบที่ 1
4. การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 42 มีผลกระทบต่อการสัญจรระดับดี เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 และอยู่บริเวณพื้นที่เกาะกลาง และสามารถจัดจำนวนช่องจราจรได้เทียบเท่าหรือมากกว่าจำนวนช่องจราจรถนนเดิม

ข้อจำกัด

1. ปริมาณจำนวนช่องจราจรในทิศทางไป จ.สงขลา น้อยกว่ารูปแบบที่ 1
2. จุดตัดกระแสรถบนถนนระดับพื้น (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 ออกนอกเขตทางของกรมทางหลวงประมาณ 300 เมตร ต้องมีการประสานงานเพื่อขอใช้พื้นที่ถนนของหน่วยงานท้องถิ่น
5. ปิดทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กรณีต้องการไปทิศทาง จ.สงขลา ต้องไปกลับรถที่แยกบานา

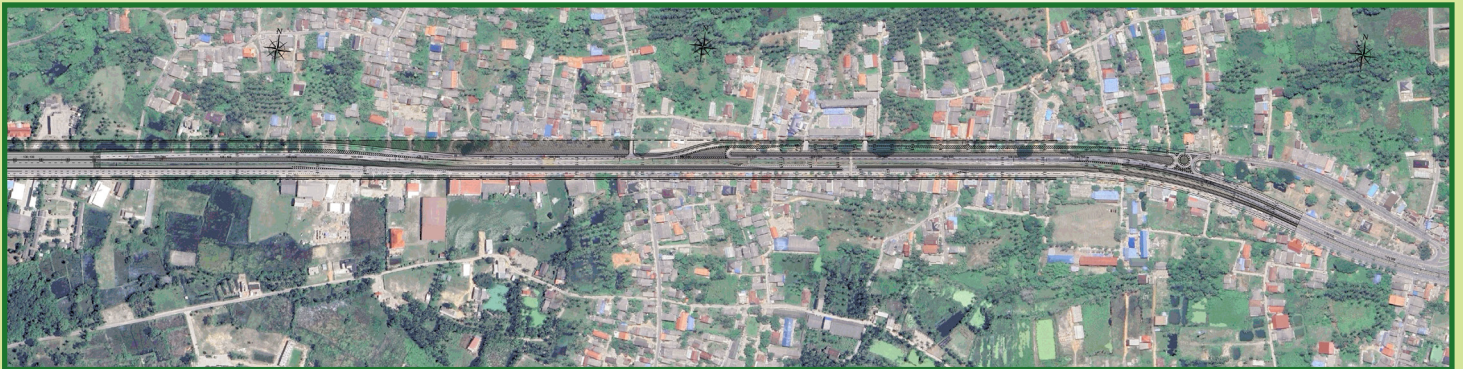
หลักเกณฑ์ในการพิจารณา

คัดเลือกรูปแบบทางเลือกโครงการช่วงที่ 1 (ทางแยกต่างระดับ) เบื้องต้น

หัวข้อหลักเกณฑ์ประเมิน	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร เช่น - ความปลอดภัยในการขับขี่ผ่านทางแยก - งบประมาณทางเรขาคณิตทางแนวดิ่ง - ความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยก (Average Delay) - การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	40 คะแนน
2. ด้านการลงทุนและการก่อสร้าง เช่น - ค่าก่อสร้าง - ค่าบำรุงรักษา	30 คะแนน
3. ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น - ทรัพยากรดิน - คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน - การระบายน้ำ - การคมนาคมและผู้ใช้ทาง - เศรษฐกิจและสังคม	30 คะแนน
รวมทั้งสิ้น	100 คะแนน

พื้นที่โครงการช่วงที่ 2 การปรับปรุงถนน

จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.ที่ 109+000 ถึง กม.ที่ 110+050



โดยแนวถนนผ่านสถานที่สำคัญได้แก่ กุโบร์รายอ โรงเรียนศาสนูปถัมป์ มีจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง 1 จุด สิ้นสุดโครงการบริเวณมัสยิดกรือเซะ

มีแนวคิดดังนี้

1. เชื่อมต่อกับถนนในช่วงที่ 1 รองรับปริมาณจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. ปรับปรุงเป็นถนนแบบ 2 ทิศทาง สำหรับรถโดยสารขนาดเล็ก เพื่อให้ประชาชนสัญจรได้รวดเร็วและสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
3. ปัจจุบันพื้นที่กุโบร์รายออยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง ซึ่งกุโบร์รายอเป็นสถานที่สำคัญมีผลต่อทางด้านสังคมและวิถีความเป็นอยู่ของประชาชน ผู้ออกแบบจึงมีแนวคิดในการลดผลกระทบ โดยออกแบบให้มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและจราจร สามารถอำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้ทาง และส่งผลกระทบต่อกุโบร์รายอที่เป็นสถานที่สำคัญของชุมชนน้อยที่สุด

การดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับน้อยที่สุด และเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบและความต้องการของประชาชน เอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการ กรมทางหลวงจึงให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้พื้นที่ศึกษาโครงการจะครอบคลุมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา 4 ด้าน รวม 37 ปัจจัย ดังนี้

9 ปัจจัย

ทรัพยากรทางกายภาพ
(Physical Environmental)

1. ภูมิสังคมฐาน
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
4. ทรัพยากรแร่ธาตุ
5. น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
6. น้ำทะเล
7. อากาศและบรรยากาศ
8. เสียง
9. ความสั่นสะเทือน

4 ปัจจัย

ทรัพยากรทางชีวภาพ
(Biological Environmental)

1. ระบบนิเวศ
2. สัตว์ในระบบนิเวศ
3. พืชในระบบนิเวศ
4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก

10 ปัจจัย

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
(Human use Values)

1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
2. การคมนาคมขนส่ง
3. สาธารณูปโภค
4. พลังงาน
5. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ
6. การเกษตรกรรม
7. การอุตสาหกรรม
8. เหมืองแร่
9. สันทนาการ
10. การใช้ที่ดิน

14 ปัจจัย

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
(Quality of life Values)

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน (ถ้ามี)
3. การศึกษา
4. การสาธารณสุข
5. อาชีวอนามัย
6. การแบ่งแยก
7. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
8. ความปลอดภัยในสังคม
9. สุขภาพ
10. สารอันตราย
11. ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
12. ผู้ใช้ทาง
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
14. สุนทรียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง มีเวทีในการแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะกับโครงการ โดยจัดกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเหตุผล ความจำเป็นและแนวทางการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษาโครงการ เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

การเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ดำเนินการระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม พ.ศ.2567



- 30 กรกฎาคม 2567 เข้าพบผู้บริหารระดับจังหวัด/อำเภอ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ แนวคิดการออกแบบ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



- 31 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลประชาสัมพันธ์โครงการฯ ต่อ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา ทั้ง 3 ตำบล พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- ในวันพฤหัสบดีที่ 5 กันยายน 2567 เวลา 08.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 125 คน



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 08 9677 9397
0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Website : www.ldhighway.com
Email : kunavuts@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
99/41 ซ.นวมินทร์ 45 ถ.นวมินทร์
แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
Email : engineer31@outlook.co.th

Website



www.ทางแยกต่างระดับบานา-รามโกนุก.com

Facebook



Facebook
ทางแยกต่างระดับ
บานา-รามโกนุก

Line



Line OpenChat
ทางแยกต่างระดับ
บานา-รามโกนุก

ที่ปรึกษาด้านการจราจร



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด
188/70 อาคารซีวอลล์ ห้องเลขที่ ดี16
(ชั้นที่ 3-4), ดี17 ถนนจรัสเมือง แขวงวังใหม่
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2181 1770
โทรสาร : 0 2181 1768
Email : mba@infraplus.co.th



ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

บริษัท เคพีเอ็มอี จำกัด
91/257 หมู่บ้านมณีนทร์ หมู่ 1
ตำบลไทรมา อำเภอนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 06 4716 2542
Email : kpme2566@gmail.com



ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด (SECO)
77/11 หมู่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
Email : info@siamenvi.co.th