

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา



การศึกษาความเหมาะสม

ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

พัฒนาโครงการข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง

อ.เบตง จ.ยะลา - อ.สุคีริน จ.นราธิวาส



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ศรีพรมปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

เมษายน 2568

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อ.เบตง จ.ยะลา - อ.สุคีริน จ.นราธิวาส

1. ความเป็นมาของโครงการ

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา – อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส เป็นโครงการภายใต้นโยบายการบริหารและการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ให้ทุกภาคส่วนเร่งรัดบูรณาการและประสานความร่วมมือการทำงานในทุกมิติ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้มีความก้าวหน้าไปพร้อมกัน นำไปสู่เป้าหมายสูงสุดที่จะให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น แก้ไขปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ และนำพาความสันติสุขสู่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ทั้งนี้จังหวัดยะลาและจังหวัดนราธิวาสเป็นจังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย ที่มีเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สภาพพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระดับอนุภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำเภอเบตง จังหวัดยะลา ที่เป็นโมเดลขับเคลื่อนโครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแบบครบวงจร ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามหลายแห่ง อาทิ อุทยานแห่งชาติบางลาง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ฮาลา-บาลา และเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงมีสนามบินเบตง ที่รองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และมีส่วนสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ซึ่งประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากอำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส มีความต้องการให้ก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่เชื่อมต่อไปยังอำเภอเบตง จังหวัดยะลา เพื่อลดระยะทางและเวลาในการเดินทาง ซึ่งในปัจจุบันจะต้องใช้เส้นทางผ่านตัวเมืองนราธิวาส ตัวเมืองยะลา อำเภอบันนังสตา อำเภอธารโต เข้าสู่อำเภอเบตง ซึ่งมีระยะทางอ้อมไกล หากมีการก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่เชื่อมต่ออำเภอเบตง จังหวัดยะลา กับ อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เพิ่มโอกาสการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ สนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม ลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวได้อีกด้วย

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และสำรวจออกแบบทางหลวงตามแนวชายแดนไทย – มาเลเซีย อ.เบตง - บ้านภูเขาทอง แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2551 เพื่อศึกษาพัฒนาเส้นทางแนวใหม่เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่าง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา กับ อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส ให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ผลศึกษาโครงการ มีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร แนวเส้นทางบางส่วนตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จึงต้องกำหนดรูปแบบทางหลวงและแนวเส้นทางให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด และมีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้โครงการไม่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่จะสามารถนำมาใช้ในการก่อสร้างทางที่สะดวก รวดเร็วและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึง สภาพเศรษฐกิจ สังคม ในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้มีการ

เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง สนับสนุนงานด้านความมั่นคงเพิ่มโอกาสการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา - อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนในพื้นที่ ผู้มีส่วนได้เสีย และส่วนราชการต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษากำหนดแนวทางและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

จากนโยบายการบริหารและการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ ที่ให้ทุกภาคส่วนเร่งรัดบูรณาการ และประสานความร่วมมือการทำงานในทุกมิติ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้มีความก้าวหน้าไปพร้อมกัน โดย อำเภอเบตง จังหวัดยะลา เป็นเมืองที่ได้รับความนิยมอย่างสูงจากนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นักท่องเที่ยวจากมาเลเซียและสิงคโปร์ จึงได้รับการกำหนดให้เป็นเมืองต้นแบบการพัฒนาแบบพึ่งพาตนเองอย่างยั่งยืน ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นที่จะดำเนินการพัฒนาพื้นที่ข้างเคียงให้เติบโตไปพร้อมกัน โดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อ จาก อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ไปยัง อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส **จะช่วยให้การเดินทางติดต่อถึงกันมีความสะดวก ลดระยะทางและเวลาในการเดินทาง** ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่และเป็นการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เฝ้าระวังด้านความมั่นคง และบางส่วนเป็นพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างทางหลวงใหม่ในพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องดำเนินการเตรียมความพร้อมเป็นระยะเวลานานมากกว่าการพัฒนาทางหลวงรูปแบบอื่น จึงมีความจำเป็นต้องเริ่มการดำเนินการศึกษาในปี 2567 เพื่อหาข้อสรุปด้านความเหมาะสมก่อนการดำเนินการเตรียมความพร้อมด้านอื่น ๆ ต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1.1 เพื่อศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา - อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส พร้อมแผนดำเนินการ

2.1.2 เพื่อศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ที่จะมีผลต่อการวิเคราะห์สภาพจราจรและด้านวิศวกรรม โดยศึกษาแนวทางและรูปแบบเบื้องต้นของถนนโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่ตามหลักวิศวกรรม ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.3 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.1.4 เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง สร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

2.2.1 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ รวมถึงรูปแบบการพัฒนาจุดตัดทางแยกของโครงการ ปัจจัยสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องรับทราบ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการเพื่อนำไปประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบที่เหมาะสม

2.2.3 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

2.2.4 เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต

2. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมในจังหวัดยะลา นราธิวาส และพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและขยายตัวของพื้นที่ ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า และด้านการลงทุนทั้งในภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย

3. สามารถช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งสินค้า อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวให้มีความสะดวกและปลอดภัย ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านการเดินทางในอนาคต

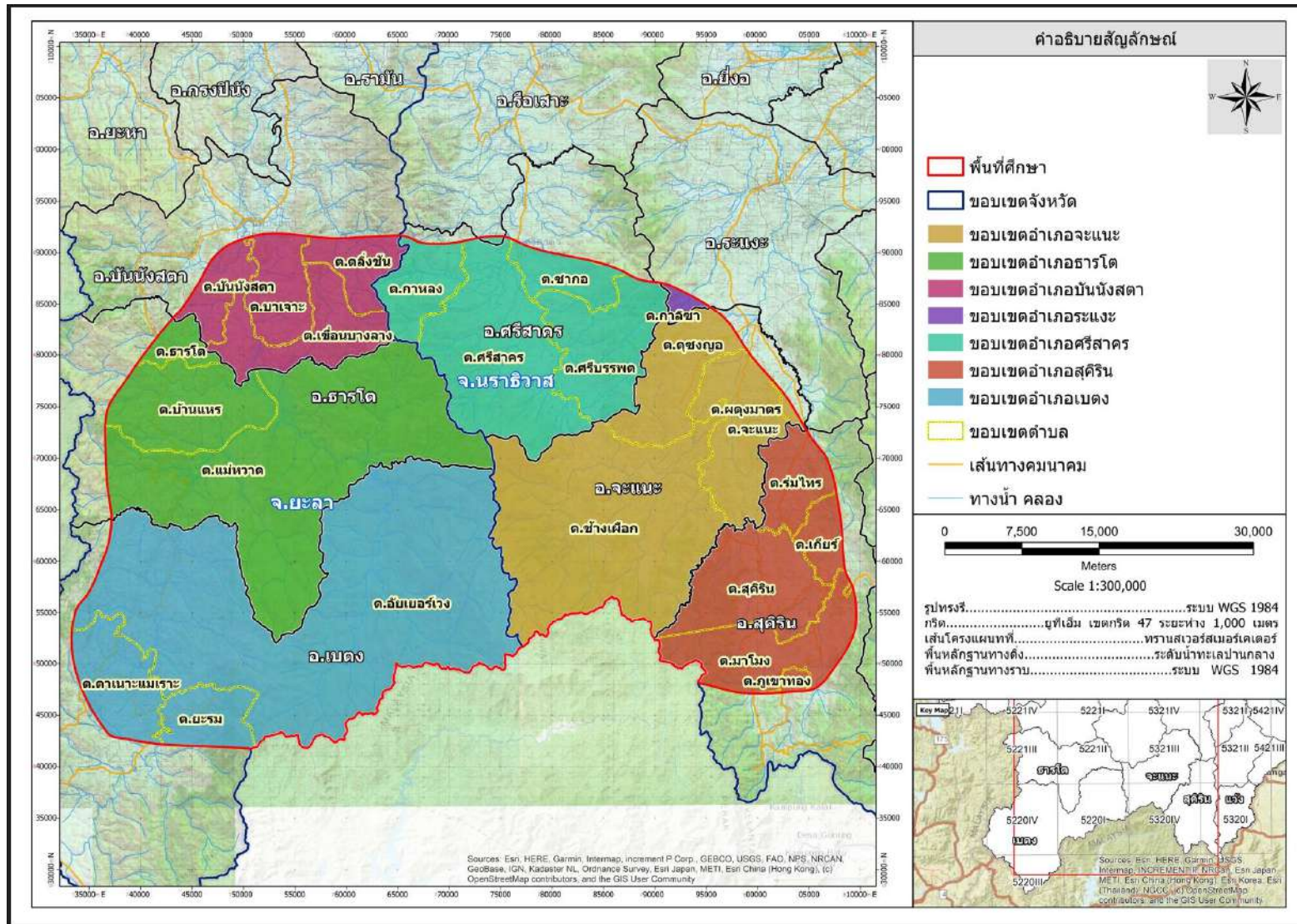


4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา - อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส ครอบคลุมพื้นที่ 10ตำบล 3อำเภอ ในจังหวัดยะลา และ 14ตำบล 4อำเภอ ในจังหวัดนราธิวาส รวม 24 ตำบล 7 อำเภอ 2 จังหวัด โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-1 และ ดังรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	
ยะลา	เบตง	อัยเยอร์เวง	องค์การบริหารส่วนตำบลอัยเยอร์เวง	
		ตาดานะแมเราะ	องค์การบริหารส่วนตำบลตาดานะแมเราะ	
		ยะรม	องค์การบริหารส่วนตำบลยะรม	
	ธารโต	แม่หวาด	องค์การบริหารส่วนตำบลแม่หวาด	
		บ้านแห	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านแห	
		ธารโต	องค์การบริหารส่วนตำบลธารโต	
	บันนังสตา	ตลิ่งชัน	องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน	
		บาเจาะ	องค์การบริหารส่วนตำบลบาเจาะ	
		บันนังสตา	เทศบาลตำบลบันนังสตา	
		เขื่อนบางลาง	เทศบาลตำบลเขื่อนบางลาง	
	นราธิวาส	ศรีสาคร	กาหลง	องค์การบริหารส่วนตำบลกาหลง
			ชากอ	องค์การบริหารส่วนตำบลชากอ
ศรีสาคร			องค์การบริหารส่วนตำบลศรีสาคร	
ศรีบรรพต			องค์การบริหารส่วนตำบลศรีบรรพต	
ระแงะ		กาลิซา	องค์การบริหารส่วนตำบลกาลิซา	
จะแนะ		ดุซงญอ	องค์การบริหารส่วนตำบลดุซงญอ	
		ผดุงมาตร	องค์การบริหารส่วนตำบลผดุงมาตร	
		จะแนะ	องค์การบริหารส่วนตำบลจะแนะ	
		ช้างเผือก	องค์การบริหารส่วนตำบลช้างเผือก	
สุคีริน		ร่มไทร	องค์การบริหารส่วนตำบลร่มไทร	
		เกียร์	องค์การบริหารส่วนตำบลเกียร์	
		สุคีริน	องค์การบริหารส่วนตำบลสุคีริน	
		มาโมง	องค์การบริหารส่วนตำบลมาโมง	
		ภูเขาทอง	องค์การบริหารส่วนตำบลภูเขาทอง	
2 จังหวัด		7 อำเภอ	24 ตำบล	2 ทต. / 22 อบต.

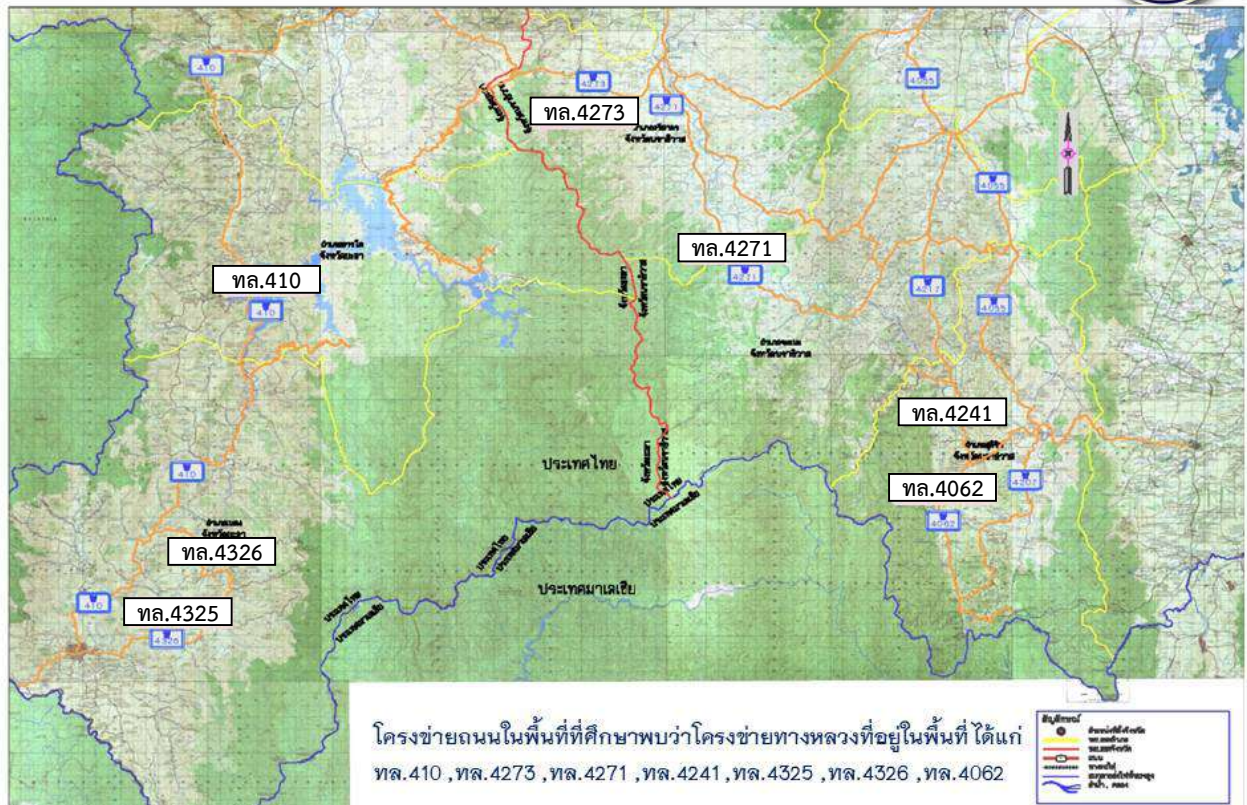


รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

5.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา – อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส นั้นมีโครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้องอยู่ด้วยกันทั้งหมด 7 เส้นทางหลัก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 410 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4273 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4271 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4241 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4325 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4326 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4062 ดังรูปที่ 5.1-1



ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 410



ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 4273



ภาพแสดงทางหลวงหมายเลข 4271



ทางหลวงหมายเลข 4241



ทางหลวงหมายเลข 4325



ทางหลวงหมายเลข 4326



ทางหลวงหมายเลข 4062

รูปที่ 5.1-1 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้องรอบพื้นที่ศึกษาโครงการ

5.2 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ด้วยฐานข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems: GIS) เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม และพื้นที่ลาดชันเชิงซ้อน เป็นต้น ประกอบการสำรวจภาคสนาม ซึ่งการตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ จากประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 5 มกราคม 2567¹

ที่ปริกษารวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ จากฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems: GIS) และรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าโครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2-1 ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำหนังสือตรวจสอบพื้นที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและได้ข้อสรุปดังนี้

ตารางที่ 5.2-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในเบื้องต้น

ลำดับ	ข้อกำหนด/ระเบียบ	ผลการตรวจสอบ	
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	จากการตรวจสอบกับ สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 6 สาขาปัตตานี พื้นที่ศึกษาเบื้องต้นซ้อนทับพื้นที่เขตอนุรักษ์และพื้นที่ป่าอนุรักษ์ตามกฎหมายอื่น ดังนี้ (1) อุทยานแห่งชาติบางลาง (2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าฮาลา-บาลา	✓
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	(3) อุทยานเขตน้ำตกซีโป (พื้นที่เตรียมการ) (4) พื้นที่เตรียมการผนวกอุทยานแห่งชาติบางลาง (5) พื้นที่เตรียมการประกาศเขตห้ามล่าสัตว์ป่าฮาลาชะเห	✓
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	จากการตรวจสอบ กับ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า การตรวจสอบพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้นกับแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้ และข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ชั้นที่ 1 เออาร์ ชั้นที่ 1 บี ชั้นที่ 1 บีอาร์ ชั้นที่ 2 ชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 และพบพื้นที่แหล่งน้ำอื่น	✓
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	จากการตรวจสอบกับ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 13 สาขาสุราษฎร์ธานี พบว่า ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการซ้อนทับกับเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าปริงยอฝั่งซ้ายแม่น้ำสายบุรีแปลงที่ 1 ป่าสงวนแห่งชาติเบตง ป่าสงวนแห่งชาติลูโป๊ะลาเซาะ และป่าสงวนแห่งชาติเทือกเขาบาลา จากการตรวจสอบกับ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการไม่อยู่ในแนวเขตป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 และวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ตามแผนที่จำแนกเขตการใช้ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน พ.ศ. 2545 แต่อย่างใด	✗

1 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 5 มกราคม 2567



ลำดับ	ข้อกำหนด/ระเบียบ	ผลการตรวจสอบ	
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่บนพื้นที่ที่ไม่ติดต่อกับชายฝั่งทะเล	✘
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	จากการตรวจสอบกับ กรมทรัพยากรน้ำ พบว่า ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) แต่พบว่ามีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 และเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 ได้แก่ แม่น้ำสายบุรี นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น เช่น คลองไอร์ ปือรา คลองไอร์มีแย คลองไอร์กาเว คลองสิจิง และแม่น้ำปัตตานี เป็นต้น และพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ เช่น คลองปิโละ คลองดีแยกกามาแต คลองละแอ คลองโต๊ะโม๊ะ และคลองบาลงบอน เป็นต้น	✘
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	สำนักศิลปากรที่ 11 สงขลา ได้จัดทำตารางข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีในพื้นที่จังหวัดยะลาและนราธิวาสเป็นที่เรียบร้อยแล้วจากการนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับกับพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้น พบว่าพบแหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้นทั้งสิ้น 10 แห่ง คือ (1) เขาล้ำทะเล (2) สถาปัตยกรรมแบบชิโน-โปรตุเกส (3) กาบปะกอตอ (4) เหมืองดีบุกบ้านปอน้ำร้อน (5) เเพงผาลังอุทยานแห่งชาติบางลาง (6) เหมืองปันดเหยาะ (7) เขاب้านลำทะเล (8) เหมืองนาซิว (9) เขาสำนักสงฆ์ชาญคูหา (10) สะพานหงสกุล (ยี่ลาป็น)	✓
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	จากการตรวจสอบ กับ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า การตรวจสอบพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้นกับแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้ และข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ชั้นที่ 1 เออาร์ ชั้นที่ 1 บี ชั้นที่ 1 บีอาร์ ชั้นที่ 2 ชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 และพบพื้นที่แหล่งน้ำอื่น	✓

6. งานศึกษาด้านการจราจร

งานศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงปริมาณความต้องการเดินทางในพื้นที่ศึกษาในปีปัจจุบันและปีอนาคต รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการและพื้นที่อิทธิพลโดยรอบ โดยผลการศึกษาที่ได้นี้จะนำไปใช้ในงานการออกแบบลักษณะทางกายภาพทางด้านวิศวกรรมต่อไป

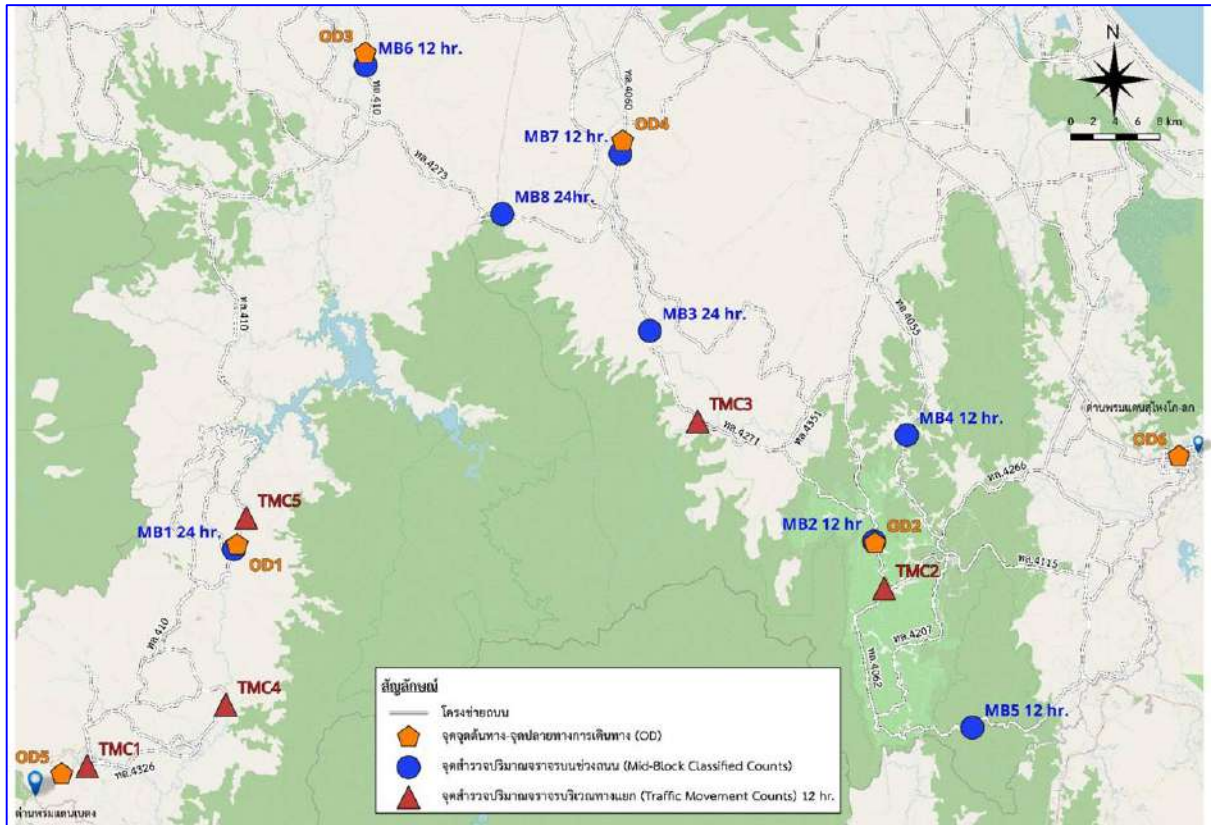
1) การรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจร

ได้ทำการรวบรวมและทบทวนข้อมูลต่างๆ จากรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องตลอดจนข้อมูลสถิติต่างๆ ของหน่วยงานราชการ เพื่อให้เข้าใจสภาพการจราจรและขนส่งในเบื้องต้น ข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำมาใช้เป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางของคน และการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เข้าใจสภาพการจราจรในปัจจุบัน แล้วจึงสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตได้อย่างสมเหตุสมผล ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมและทบทวน ประกอบด้วย

- รายงานการศึกษาโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
- ข้อมูลการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการที่ผ่านมา ประกอบด้วยแนวทางและขั้นตอนในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจร รวมทั้งข้อมูลต่างๆ ที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง เช่น ปริมาณความต้องการเดินทาง โครงข่ายการจราจรและขนส่ง
- ข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) บริเวณโครงการของกรมทางหลวงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อหาอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรที่ผ่านมา และใช้ประกอบการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในอนาคต
- ข้อมูลโครงข่ายถนนในปัจจุบันและแผนการก่อสร้างเพิ่มเติมโครงข่ายถนน ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการสร้างแบบจำลองโครงข่ายถนนที่แต่ละปีเป้าหมาย
- ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม (Socio-economic) เพื่อใช้ในแบบจำลองการเกิดและดึงดูดการเดินทางของแต่ละพื้นที่ย่อย ข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนประชากร จำนวนครัวเรือน รายได้ และอัตราการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ-สังคมของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

2) การสำรวจข้อมูลด้านการจราจร

การสำรวจข้อมูลการจราจรภาคสนาม วิเคราะห์สภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา ในปีปัจจุบันและรับทราบประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นบนสายทางในปัจจุบัน นอกจากนี้ข้อมูลการจราจรภาคสนามดังกล่าวยังนำมาใช้เป็นฐานในการปรับแก้และพัฒนาแบบจำลองจราจรและขนส่งของโครงการ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรประกอบการสำรวจ และตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรแสดงในรูปที่ 6-1 โดยรายละเอียดการสำรวจดังต่อไปนี้



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรในพื้นที่ศึกษา

- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Counts) จากการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนในแต่ละจุดสำรวจพบว่า

MB.1 ทล 410 ช่วง กม.140+000 จะพบว่า มีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันในวันกลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 4,742 คัน 5,151 คัน และ 5,330 คันต่อวัน ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอเบตงมากกว่าทิศทางไปอำเภอเมืองยะลาเหมือนกันทั้ง 3 วัน และในส่วนของยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

MB.2 ทล.4241 ช่วง กม.15+000 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ (12 ชั่วโมง) ในวันกลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 1,421 คัน 1,473 คัน และ 1,276 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอศรีสาครมากกว่าทิศทางไปอำเภอสุคีรินในวันกลางและต้น/ปลายสัปดาห์ ส่วนในวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

MB.3 ทล.4271 ช่วง กม.15+000 มีปริมาณจราจรตลอดทั้งวัน ในวันกลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 1,533 คัน 1,570 คัน และ 1,624 คันต่อวัน ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอสุคีรินมากกว่าทิศทางไปอำเภอศรีสาครในวันกลางสัปดาห์ ส่วนวันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

MB.4 ทล.4055 ช่วง กม.51+000 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ (12 ชั่วโมง) ในวัน กลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 2,773 คัน 3,092 คัน และ 2,642 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอจะนะมากกว่าทิศทางไปอำเภอสุคีรินในวัน กลางและต้น/ปลายสัปดาห์ ส่วนในวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

MB.5 ทล.4062 ช่วง กม.11+000 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ (12 ชั่วโมง) ในวัน กลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 277 คัน 286 คัน และ 260 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอเวียงมากกว่าทิศทางไปอำเภอศรีสาครในวันกลางและ ต้น/ปลายสัปดาห์ ส่วนในวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็ก เหมือนกันทั้ง 3 วัน

MB.6 ทล.410 ช่วง กม.63+000 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ (12 ชั่วโมง) ในวัน กลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 12,817 คัน 12,660 คัน และ 13,600 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอเมืองยะลามากกว่าทิศทางไปอำเภอเบตงในวัน กลางสัปดาห์และวันหยุด ส่วนในวันต้น/ปลายสัปดาห์นั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่า ส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่องและรถบรรทุกขนาดเล็ก ซึ่งมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก เหมือนกันทั้ง 3 วัน

MB.7 ทล.4060 ช่วง กม.52+000 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ (12 ชั่วโมง) ในวัน กลางสัปดาห์ วันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 6,942 คัน 6,367 คัน และ 5,004 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรในทิศทางไปอำเภอศรีสาครมากกว่าทิศทางไปอำเภอริโอเสาะในวัน กลางสัปดาห์ ส่วนในวันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่า ส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับเหมือนกันทั้ง 3 วัน

MB.8 ทล.4273 ช่วง กม.11+000 มีปริมาณจราจรตลอดทั้งวัน ในวันกลางสัปดาห์ วันต้น/ปลาย สัปดาห์และวันหยุด เท่ากับ 765 คัน 805 คัน และ 779 คันต่อวัน ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรใน ทิศทางไปอำเภอศรีสาครมากกว่าทิศทางไปอำเภอบันนังสตาในวันกลางสัปดาห์ ส่วนในวันต้น/ปลาย สัปดาห์และวันหยุดนั้นจะกลับกัน สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถบรรทุกขนาดเล็ก รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่องและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ในวันกลางสัปดาห์ และวันหยุด ส่วนวันต้น/ปลายสัปดาห์จะสลับกันระหว่างรถบรรทุกขนาดเล็กและรถจักรยานยนต์/สามล้อ เครื่อง

- **การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Counts)** จากการ สำรวจข้อมูลปริมาณจราจรที่ทางแยกในแต่ละจุดสำรวจแยก โดยการแจงนับปริมาณจราจรทุกๆ 15 นาที เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 07:00 น. ถึง 19:00 น. ซึ่งตำแหน่งของการสำรวจมีทั้งสิ้น 5 จุด สามารถ สรุปได้ดังนี้

TMC1 ทล.410 ตัด ทล.4326 (วงเวียนหอนาฬิกาเบตง) มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการ สำรวจ เท่ากับ 33,817 คัน 36,758 คัน และ 28,445 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจร ในทิศทางจากอูโมงค์เบตงมุ่งเหนือ มากที่สุดในวันกลางสัปดาห์ ส่วนในวันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด นั้นจะเป็นทิศทางจากด่านเบตงมุ่งตะวันออก ในส่วนของยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ

รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ

TMC2 ทล.4241 ตัด ทล.4062 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ เท่ากับ 2,420 คัน 2,277 คัน และ 1,769 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรมากที่สุดในทิศทางจากโรงเรียนนิคมพัฒนา 6 มุ่งตะวันออก ในวันกลางสัปดาห์ สำหรับวันต้น/ปลายสัปดาห์จะเป็นทิศทางจาก รพสต.สว.นอก มุ่งตะวันตก ส่วนในวันหยุดจะเป็นทิศทางจาก รพสต.สว.นอก มุ่งตะวันออก สำหรับยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

TMC3 ทล.4271 ตัด ถนนท้องถื่น มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ เท่ากับ 1,522 คัน 1,358 คัน และ 1,672 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรมากที่สุดในทิศทางจากบ้านไอร์กาแซ มุ่งตะวันออก สำหรับวันกลางสัปดาห์ ส่วนวันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุดจะเป็นทิศทางจากบ้านไอร์ปือแถมมุ่งตะวันตก ในส่วนของยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

TMC4 ทล.4325 ตัด ทล.4326 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ เท่ากับ 1,396 คัน 1,175 คัน และ 1,114 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรมากที่สุดในทิศทางจากสะพานปากบางมุ่งใต้ สำหรับวันกลางสัปดาห์และวันหยุด ส่วนวันต้น/ปลายสัปดาห์จะเป็นทิศทางจากสนามบินเบตงมุ่งตะวันออก ในส่วนของยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ ในวันต้น/ปลายสัปดาห์และวันหยุด ส่วนวันกลางสัปดาห์จะเป็น รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รถบรรทุกขนาดเล็กและจักรยาน/สามล้อ ตามลำดับ

TMC5 ทล.410 ตัดกับ ทช.ยล.009 มีปริมาณจราจรตลอดช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ เท่ากับ 6,631 คัน 7,507 คัน และ 7,150 คันต่อ 12 ชั่วโมง ตามลำดับ โดยมีปริมาณจราจรมากที่สุดในทิศทางจากเขื่อนบางลางมุ่งใต้ สำหรับวันกลางสัปดาห์และวันหยุด ส่วนวันต้น/ปลายสัปดาห์จะเป็นทิศทางจากบ้านอัยเยอร์เวงมุ่งเหนือ ในส่วนของยานพาหนะที่สำรวจพบว่าส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็กและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ตามลำดับ

- **การสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทาง (O-D Survey)** จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทาง ณ จุดสำรวจต่าง ๆ ได้จำนวนตัวอย่างรวมทั้งหมด 3,200 ตัวอย่าง ยานพาหนะส่วนใหญ่คือ รถจักรยาน/จักรยานยนต์/สามล้อ/สามล้อเครื่อง รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ การเดินทางส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อทำธุระส่วนตัว รองลงมาคือการเดินทางไป-กลับบ้านและการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ตามลำดับ
- **การสำรวจเวลาในการเดินทางบนโครงข่าย (Travel Time Survey)** ผลการสำรวจความเร็วการเดินทางบนถนนในพื้นที่ศึกษา โดยวิธีขับรถทดสอบ (Car Test) ซึ่งติดตั้ง GPS ไปในกระแสจราจรของเส้นทางที่สำรวจ โดยสำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ช่วงเวลานอกเวลาเร่งด่วน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น โดยเส้นทางที่ดำเนินการสำรวจความเร็วและเวลาการเดินทางในการสำรวจสภาพการจราจรของทางหลวงและทางแยกในปัจจุบัน ผลจากการทดลองขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปตามกระแสจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (เที่ยง) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นพบว่า ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง จะอยู่ที่ระดับ 62-64 กม./ชม.

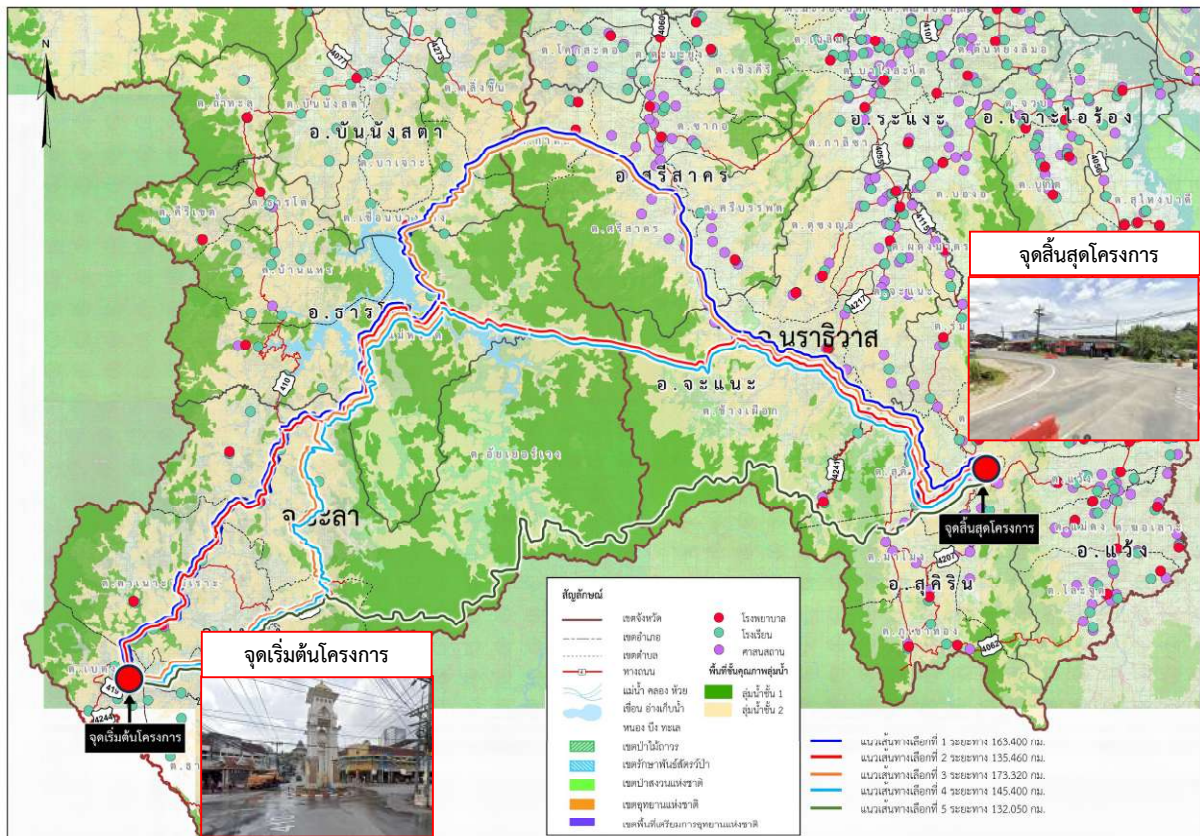
7. การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

7.1 สภาพพื้นที่ของจุดเริ่มต้นโครงการ

การศึกษาสภาพพื้นที่ของจุดเริ่มต้นโครงการ โดยพิจารณาจากข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม ผังเมืองรวมอำเภอเบตง และแผนพัฒนาโครงการต่างๆ จะเห็นได้ว่า ตำแหน่งจุดตัดทางหลวงหมายเลข 410 กับ ทางหลวงหมายเลข 4326 ซึ่งเป็นบริเวณแยกหอนาฬิกา ตำบลเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา เป็นตำแหน่งที่สามารถเชื่อมโยงจากอำเภอเบตง ไปยังตัวเมืองยะลา และไปยังจังหวัดนราธิวาสได้ทั้งทางหลวงหมายเลข 410 และ ทางหลวงหมายเลข 4326 ที่มีขนาด 4 ช่องจราจร อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ราบสามารถอ้างอิงให้เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการได้ทั้ง 5 แนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น สภาพพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการได้แสดงไว้ดังรูปที่ 7-1

7.2 สภาพพื้นที่ของจุดสิ้นสุดโครงการ

การศึกษาสภาพพื้นที่ของจุดสิ้นสุดโครงการ โดยพิจารณาจากข้อมูลการทางกายภาพของพื้นที่ ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม และแผนพัฒนาโครงการต่างๆ จะเห็นได้ว่าจะกำหนดไว้บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4241 กับ ทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคริณ อำเภอสุคริณ จังหวัดนราธิวาส เป็นจุดตัดที่สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ มีความสอดคล้องกับถนนโครงข่ายที่มาเชื่อมต่อและบริเวณดังกล่าวไม่มีผลกระทบหากมีการก่อสร้างโครงการบริเวณทางแยกเพราะอยู่ในเขตทางเดิม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบกับพื้นที่ชุมชนบริเวณดังกล่าวด้วย โดยมีการแสดงตำแหน่งจุดสิ้นสุดโครงการ สภาพพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้แสดงไว้ดังรูปที่ 7-1



รูปที่ 7-1 พื้นที่ศึกษาจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

8. แนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการ

เมื่อพิจารณาจากกรอบพื้นที่ศึกษาทางเลือกได้ประเมินเบื้องต้นในแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ 5 แนวทาง โดยอ้างอิงเกณฑ์การจัดวางเส้นทาง ดังนี้

- สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนเชื่อมโยงกับทางหลวงท้องถิ่น เพื่อเชื่อมแนวปิดล้อมของโครงข่ายตามแนวเขตแดน
- สามารถรองรับกับการพัฒนาด้านอื่นๆ ได้อย่างสอดคล้องเหมาะสม เช่น การผลิตสินค้าแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น พร้อมทั้งสนับสนุนส่วนราชการอื่นในพื้นที่ เพื่อการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนของประเทศ
- เป็นเส้นทางที่มีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมน้อยที่สุดโดยอย่างน้อยต้องสามารถออกแบบได้ตามมาตรฐานทางหลวงและมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงผลกระทบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ แหล่งโบราณสถานโบราณคดี เป็นต้น
- มีระยะทางที่ค่อนข้างสั้นเพื่อความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างด่านเข้าเมืองเบตงกับด่านเข้าเมืองสุโหงโกลก
- สามารถสนับสนุนการปฏิบัติทางทหาร ตามแผนป้องกันประเทศในแต่ละด้านตามยุทธศาสตร์การต่อสู้เบ็ดเสร็จ เพื่อความสงบเรียบร้อยของพื้นที่ชายแดนภาคใต้

ดังนั้น ได้วางแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ไว้ 5 แนวเส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 7-1 และมีข้อดีข้อด้อยแสดงดังตารางที่ 8-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

8.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทาง 163.400 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกหอนาฬิกา ตำบล เบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ช่วง 35.8 กิโลเมตรแรก แนวเส้นทางวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 410 ไปจนถึงบ้าน กม.38 ตำบล อัยเยอร์เวง อำเภอเบตง จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงขวามุ่งไปยังบ้านวังไทร แล้วลัดเลาะแนวอ่างเก็บน้ำของเขื่อนบางลาง และตัดขึ้นไปตามแนวหุบเขาข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อนบางลางไปยังบ้านสันติ 2 แนวเส้นทางอ้อมพื้นที่ป่าถาวร และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เลาะตามแนวอ่างเก็บน้ำเป็นระยะทาง 7.5 กิโลเมตร จนเข้าเขตพื้นที่ตำบลเขื่อนบางลาง อำเภอบันนังสตา แล้วตัดขึ้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านเชื่อมชุมชนบ้านสันติ บ้านภักดี บ้านเขาน้ำตก เข้าเขตพื้นที่จังหวัดนราธิวาส ผ่านเชื่อมชุมชนตำบลกาหลง อำเภอศรีสาคร บ้านไอร์แยง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4273 แล้วใช้แนวทางหลวงหมายเลข 4271 มุ่งหน้าไปทางอำเภอจะนะ ผ่านบ้านปาหนัน บ้านไอร์กาแซ ไปถึง บ้านไอร์บาลอ จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้ทางหลวงหมายเลข 4241 ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4241 กับ ทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคีริน อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 47.300 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 116.100 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-2



แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทางประมาณ 135.460 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกหอ นาฬิกา ตำบล เบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ช่วง 35.8 กิโลเมตรแรก แนวเส้นทางวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 410 ไปจนถึงบ้าน กม.38 ตำบล อัยเยอร์เวง อำเภอเบตง จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงขวามุ่งไปยังบ้านวังไทร แล้วลัดเลาะแนวอ่างเก็บน้ำของเขื่อนบางลาง และตัดขึ้นไปตามแนวหุบเขาข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อนบางลางไปยังบ้าน สันติ 2 (เช่นเดียวกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1) แนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออก ผ่านชุมชนจุฬาภรณ์พัฒนา 9 ตำบลแม่หวาด อำเภอธารโต แนวเส้นทางไปตามแนวเขามุ่งหน้าสู่อำเภอจะนะโดยตัดผ่านพื้นที่ป่าถาวร ช่วงรอยต่อระหว่างจังหวัดยะลา และ จังหวัดนราธิวาส หลังจากนั้นแนวเส้นทางวิ่งตามแนวคลองไอร์บือแต จนมา บรรจบที่ทางหลวงหมายเลข 4271 เบี่ยงขวาตามทางหลวงหมายเลข 4271 มุ่งหน้าไปทางอำเภอจะนะ ผ่านบ้านปาหนัน บ้านไอร์กาแซ ไปถึง บ้านไอร์บาลอ จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้ทางหลวงหมายเลข 4241 ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4241 กับทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคีริน อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 53.645 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 81.815 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-3

แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ระยะทางประมาณ 173.320 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกหอ นาฬิกา ตำบล เบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ช่วง 16.80 กิโลเมตรแรก แนวเส้นทางวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 4326 ผ่านทางเข้าสนามบินเบตง ไปจนถึงบ้านปากบาง ตำบลตะเนาะแมเราะ อำเภอเบตง จากนั้นแนวเส้นทาง เบี่ยงขวาบนทางหลวงหมายเลข 4325 มุ่งไปยังบ้านจุฬาภรณ์พัฒนา 10 แล้วลัดเลาะแนวเขาไปทางด้านเหนือ ผ่านบ้านไอร์ปาเซ บ้านอัยเต๊ะ บ้านมะพร้าว และไปบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 บริเวณบ้านจาเราะแกร จากนั้นแนวเส้นทางลัดเลาะอ่างเก็บน้ำของเขื่อนบางลาง และตัดขึ้นไปตามแนวหุบเขาข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อน บางลางไปยังบ้านสันติ 2 (เช่นเดียวกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1) แนวเส้นทางอ้อมพื้นที่ป่าถาวร และเขตรักษาพันธุ์ สัตว์ป่า เลาะตามแนวอ่างเก็บน้ำเป็นระยะทาง 7.5 กิโลเมตร จนเข้าเขตพื้นที่ตำบลเขื่อนบางลาง อำเภอ บันนังสตา แล้วตัดขึ้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านเชื่อมชุมชนบ้านสันติ บ้านภักดี บ้านเขาน้ำตก เข้าเขตพื้นที่ จังหวัดนราธิวาส ผ่านเชื่อมชุมชนตำบลกาหลง อำเภอศรีสาคร บ้านไอร์แยง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 4273 แล้วใช้แนวทางหลวงหมายเลข 4271 มุ่งหน้าไปทางอำเภอจะนะ ผ่านบ้านปาหนัน บ้านไอร์กาแซ ไปถึง บ้านไอร์บาลอ จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้ทางหลวงหมายเลข 4241 ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวง หมายเลข 4241 กับ ทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคีริน อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางเป็นทาง ตัดใหม่ 67.170 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนวถนนเดิม 106.150 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-4



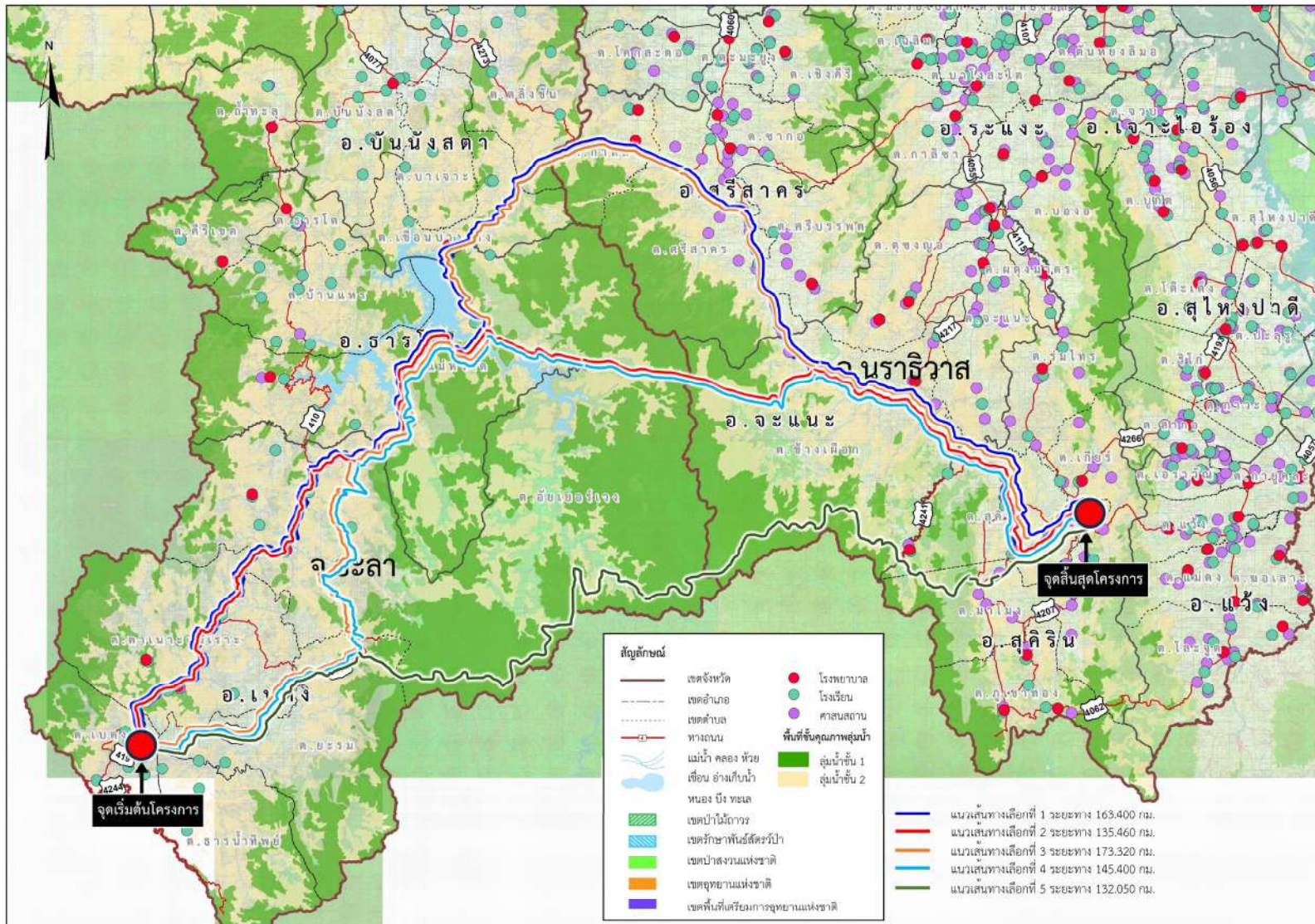
แนวเส้นทางเลือกที่ 4 ระยะทางประมาณ 145.400 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกหอ นาฬิกา ตำบล เบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ช่วง 16.80 กิโลเมตรแรก แนวเส้นทางวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 4326 ผ่านทางเข้าสนามบินเบตง ไปจนถึงบ้านปากบาง ตำบล ตะเนาะแมเราะ อำเภอเบตง จากนั้นแนวเส้นทาง เบี่ยงขวาบนทางหลวงหมายเลข 4325 มุ่งไปยังบ้านจุฬารักษ์พัฒนา 10 แล้วลัดเลาะแนวเขาไปทางด้านเหนือ ผ่านบ้านไอบาเซ บ้านอัยเต๊ะ บ้านมะพร้าว และไปบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 บริเวณบ้านจาเราะแกร จากนั้นแนวเส้นทางลัดเลาะอ่างเก็บน้ำของเขื่อนบางลาง และตัดขึ้นไปตามแนวหุบเขาข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อนบาง ลางไปยังบ้านสันติ 2 (เช่นเดียวกับแนวเส้นทางเลือกที่ 3) จากนั้นแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกอ้อมทิศใต้ของ ผ่านชุมชนจุฬารักษ์พัฒนา 9 ตำบลแม่หวาด อำเภอธารโต แนวเส้นทางไปตามแนวเขามุ่งหน้าสู่อำเภอจะนะโดย ตัดผ่านพื้นที่ป่าถาวร ช่วงรอยต่อระหว่างจังหวัดยะลา และ จังหวัดนราธิวาส หลังจากนั้นแนวเส้นทางวิ่งตามแนว คลองไอร์ปือแต จนมาบรรจบที่ทางหลวงหมายเลข 4271 เบี่ยงขวาตามทางหลวงหมายเลข 4271 มุ่งหน้าไปทาง อำเภอจะนะ ผ่านบ้านปาหนัน บ้านไอร์กาแซ ไปถึง บ้านไอร์บาลอ จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้ทางหลวงหมายเลข 4241 ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4241 กับ ทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคีริน อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 73.515 กิโลเมตร และแนวเส้นทางอยู่บนแนว ถนนเดิม 71.885 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-5

แนวเส้นทางเลือกที่ 5 ระยะทางประมาณ 132.050 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกหอ นาฬิกา ตำบล เบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ช่วง 6.80 กิโลเมตรแรก แนวเส้นทางวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 4326 ผ่านทางเข้าสนามบินเบตง ไปจนถึงบ้านปากบาง ตำบล ตะเนาะแมเราะ อำเภอเบตง จากนั้นแนวเส้นทาง เบี่ยงขวาบนทางหลวงหมายเลข 4325 ก่อนจะไปบ้านจุฬารักษ์พัฒนา 10 ตำบล ตะเนาะแมเราะ อำเภอเบตง จากนั้นเส้นทางจะเลียบเลาะไปตามแนวพรมแดนไทย - มาเลเซียมากที่สุดมีระยะห่างจากแนวพรมแดนไทย- มาเลเซียประมาณ 1 กม. แนวเส้นทางจะตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติบางลาง เขตป่าสงวนแห่งชาติ และ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าฮาลา - บาลา ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นเทือกเขาสูงชันโดยตลอด จากนั้นแนวเส้นทางไป บรรจบกันทางหลวงหมายเลข 4062 ที่บ้านสามชอย วิ่งตามแนวถนนเดิม ตัดเข้าถนนทางหลวงหมายเลข 4241 และวิ่งไปตามแนวถนนเดิมสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4241 กับ ทางหลวงหมายเลข 4207 ตำบลสุคีริน อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางเป็นทางตัดใหม่ 96.475 กิโลเมตร และแนวเส้นทาง อยู่บนแนวถนนเดิม 35.575 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-6

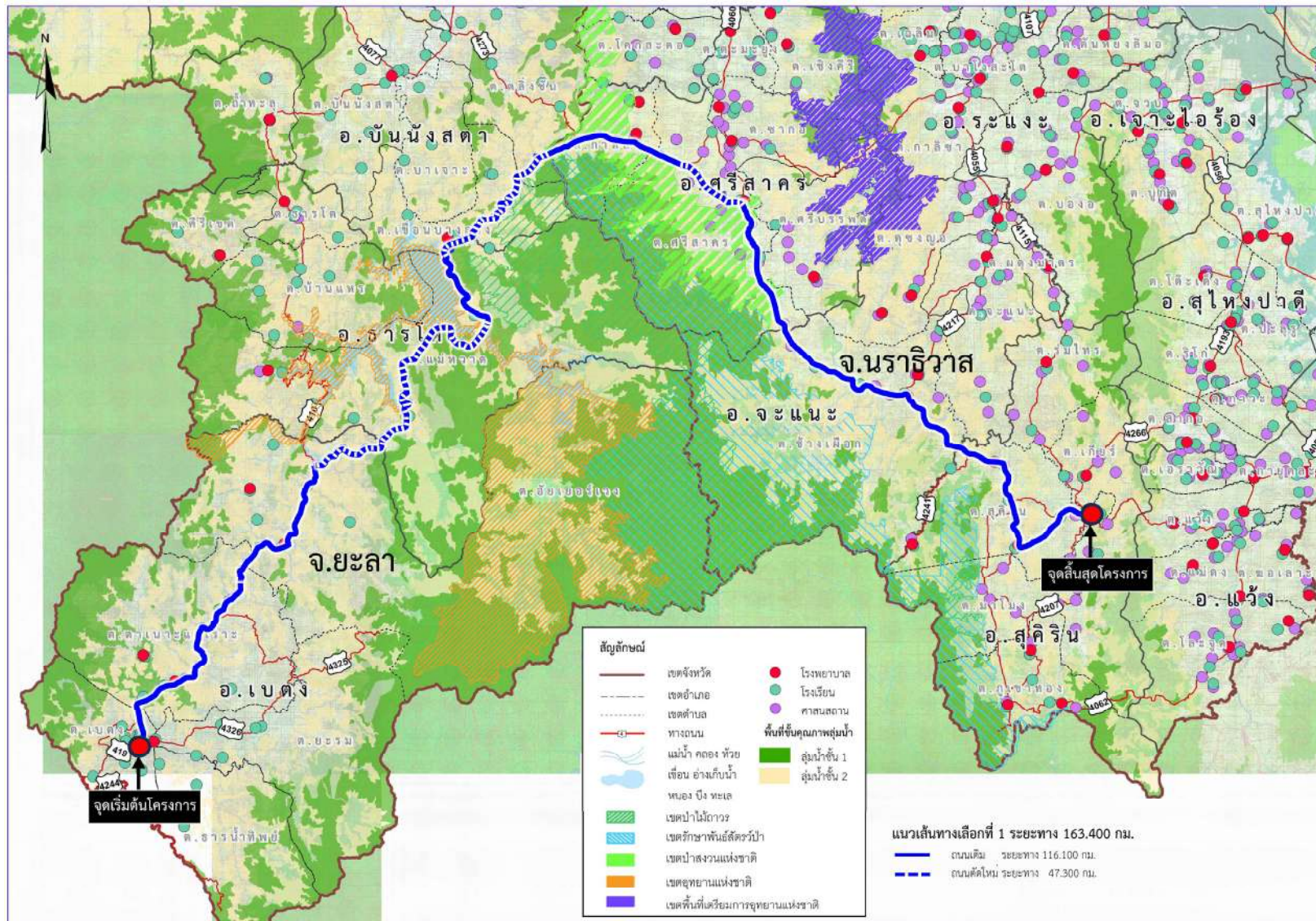


ตารางที่ 8-1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละแนวเส้นทางเลือก

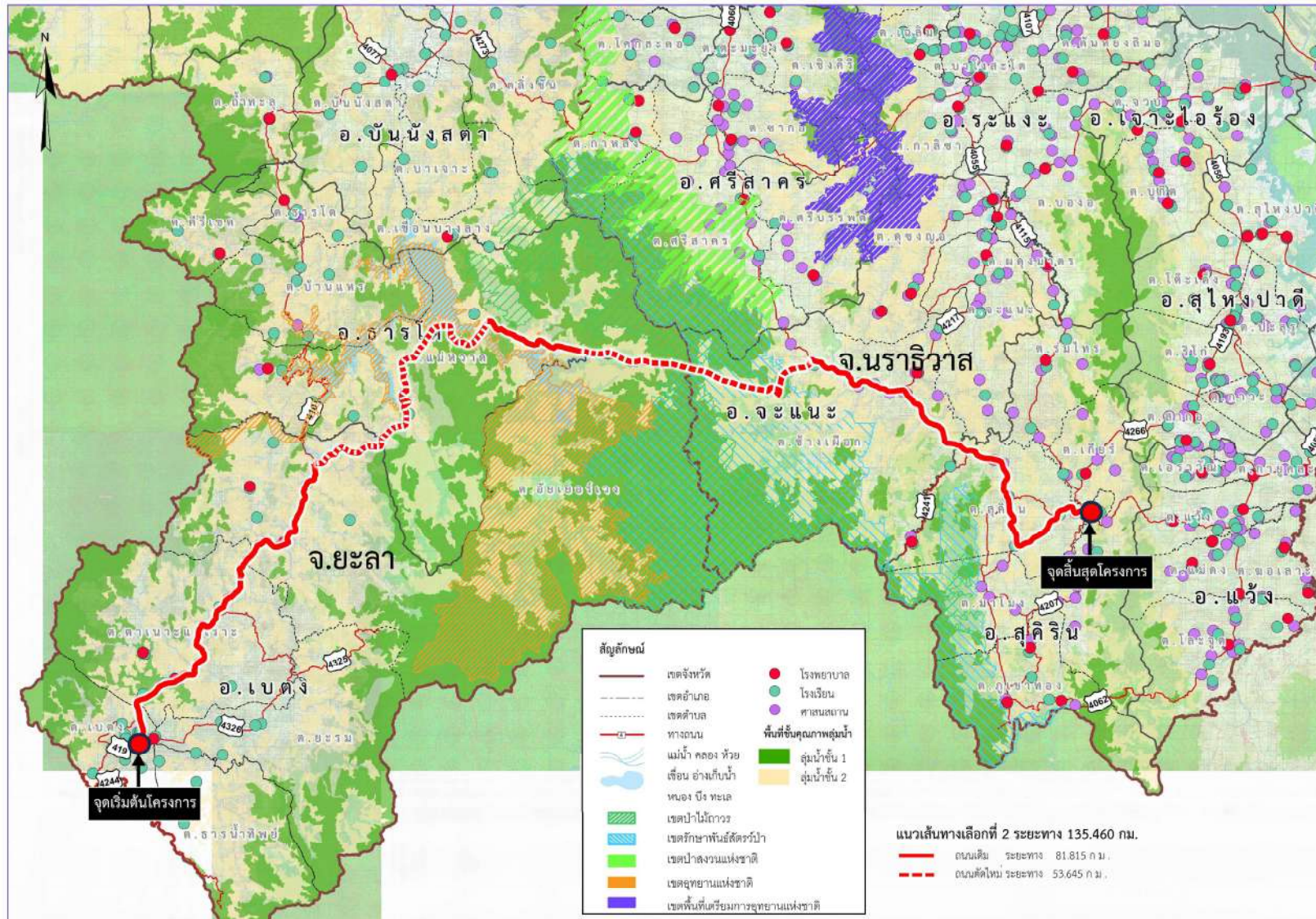
แนวเส้นทางเลือก	ข้อดี	ข้อด้อย
แนวเส้นทางเลือกที่ 1	ราคาค่าก่อสร้างถูกกว่าแนวเส้นทางอื่นๆเนื่องจากมีการก่อสร้างถนนแนวใหม่เพียง 4.7.300 กิโลเมตร ขั้นตอนการก่อสร้างทำได้ง่ายไม่ซับซ้อนสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนค่อนข้างมากทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนทำได้ง่ายช่วยกระจายการจราจรระหว่างชุมชนในพื้นที่โครงการ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ที่มีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและอุทยานแห่งชาติ ค่อนข้างน้อย	แนวเส้นทางมีทางโค้งค่อนข้างมาก มีผู้ได้รับผลกระทบค่าเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินสูงเนื่องจากผ่านพื้นที่ชุมชน
แนวเส้นทางเลือกที่ 2	มีระยะการเดินทางระหว่างอำเภอเบตงกับอำเภอสุคีรินที่สั้นลง แนวทางราบและแนวทางลาดชันน้อยกว่าแนวเส้นทางอื่นๆ สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนค่อนข้างมากทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนทำได้ง่ายช่วยกระจายการจราจรระหว่างชุมชนในพื้นที่โครงการ	มีความยุ่งยากในการก่อสร้างเนื่องจากมีบางช่วงที่ตัดผ่านภูเขาสูงและมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ราคาค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง มีผู้ได้รับผลกระทบค่าเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินสูงเนื่องจากผ่านพื้นที่ชุมชน แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ที่มีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและอุทยานแห่งชาติที่มากกว่าแนวทางเลือกอื่นๆ
แนวเส้นทางเลือกที่ 3	สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ชุมชนค่อนข้างมากทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนทำได้ง่ายช่วยกระจายการจราจรระหว่างชุมชนในพื้นที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ที่มีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่เขตเขตห้ามล่าสัตว์ป่าฮาลาเซห์และพื้นที่ป่าไม้ถาวร ค่อนข้างน้อย	แนวเส้นทางมีระยะทางที่ยาวกว่าแนวเส้นทางอื่นๆ แนวโค้งราบและทางลาดชันค่อนข้างซับซ้อน มีผู้ได้รับผลกระทบค่าเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินสูงเนื่องจากผ่านพื้นที่ชุมชน
แนวเส้นทางเลือกที่ 4	มีระยะการเดินทางระหว่างอำเภอเบตงกับอำเภอสุคีรินที่สั้นกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และ 3 และมีแนวทางราบและแนวทางลาดชันน้อย	มีความยุ่งยากในการก่อสร้างเนื่องจากมีบางช่วงที่ตัดผ่านภูเขาสูงและมีการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด ราคาค่าก่อสร้างค่อนข้างสูงกว่าแนวเส้นทางอื่น มีผู้ได้รับผลกระทบค่าเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินสูงเนื่องจากผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่ที่มีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและอุทยานแห่งชาติที่แนวเส้นทางโครงการค่อนข้างมาก
แนวเส้นทางเลือกที่ 5	มีระยะการเดินทางระหว่างอำเภอเบตงกับอำเภอสุคีรินที่สั้นที่สุด รูปแบบการก่อสร้างไม่ซับซ้อน มีผู้ได้รับผลกระทบค่าเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินน้อยที่สุดเนื่องจากผ่านพื้นที่ป่าไม้	แนวเส้นทางไม่ผ่านแหล่งชุมชนส่งผลให้การดึงดูดการจราจรน้อย ผ่านพื้นที่ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าฮาลา-บาลาและอุทยานแห่งชาติบางลางมากที่สุด



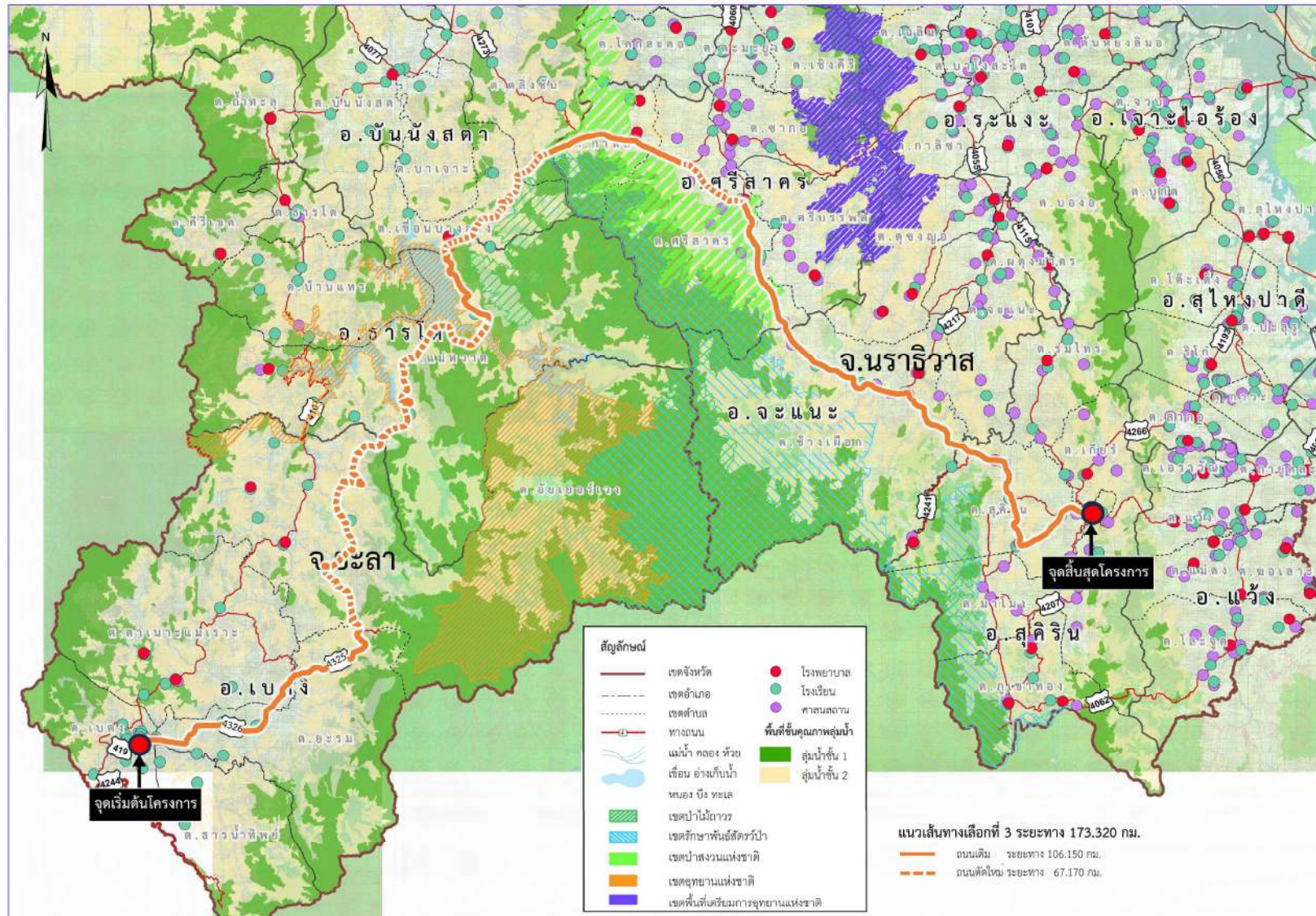
รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการทั้ง 5 แนวทางเลือก



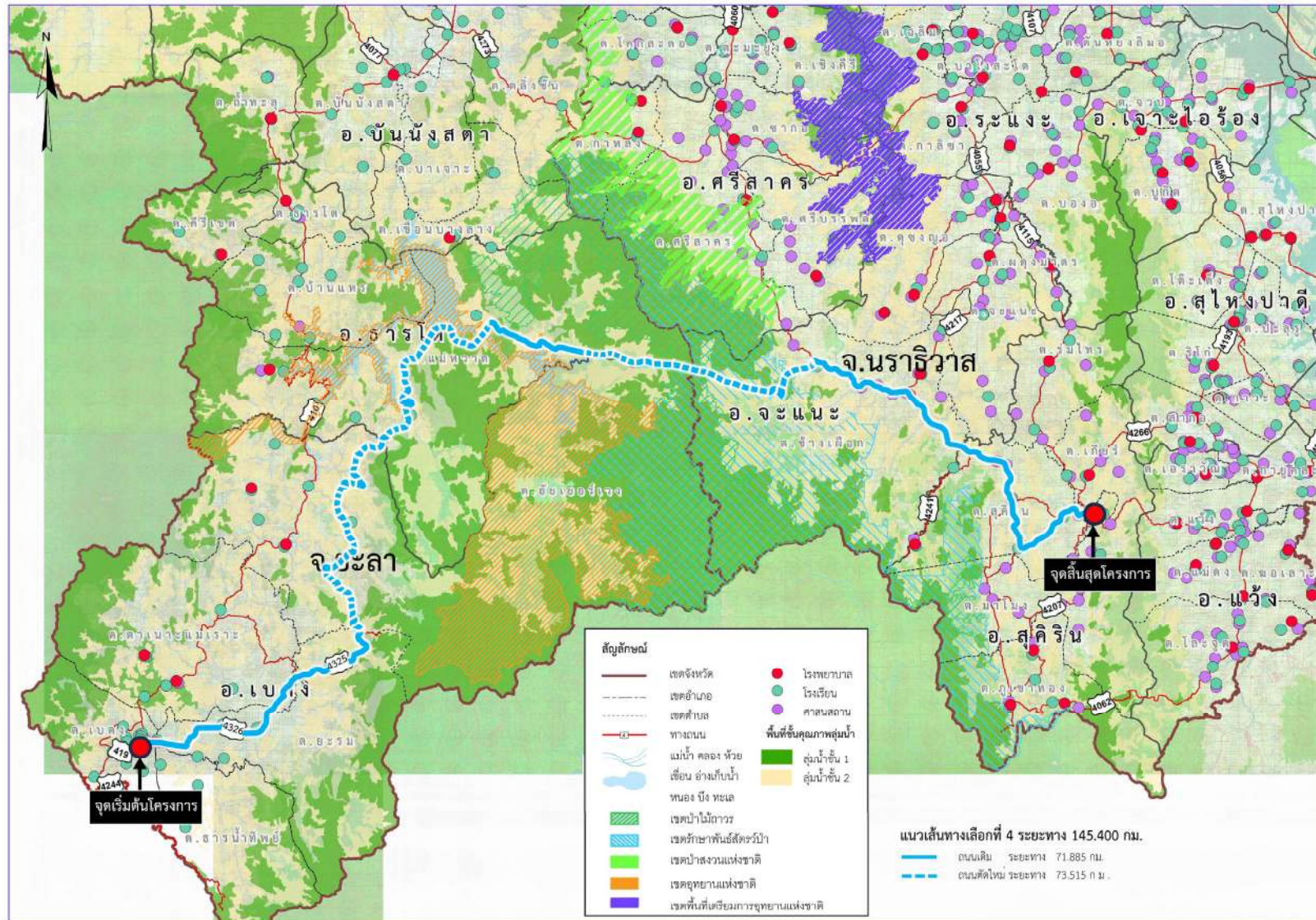
รูปที่ 8-2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ของโครงการ



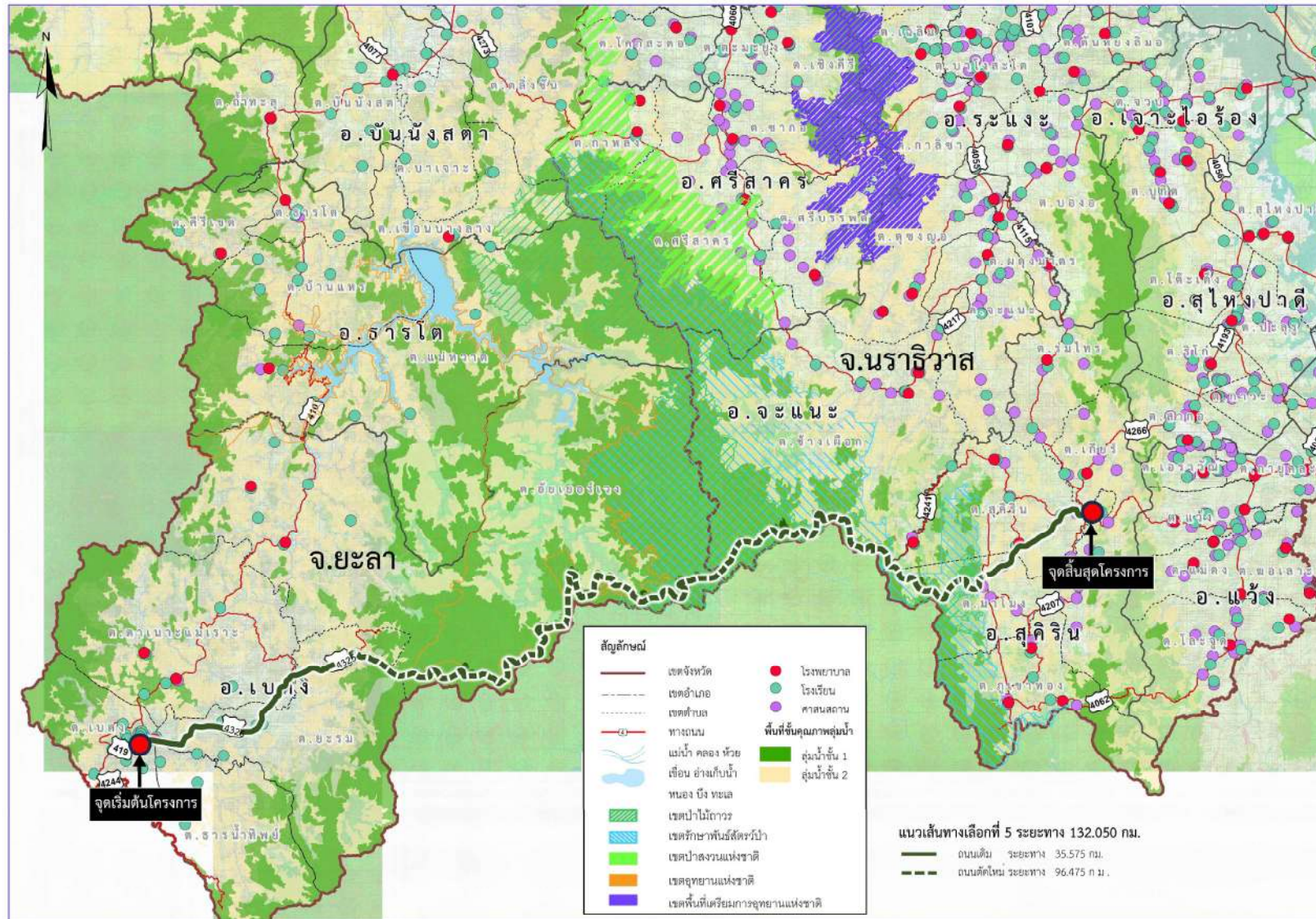
รูปที่ 8-3 แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ของโครงการ



รูปที่ 8-4 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ของโครงการ



รูปที่ 8-5 แนวเส้นทางเลือกที่ 4 ของโครงการ



รูปที่ 8-6 แนวเส้นทางเลือกที่ 5 ของโครงการ



8.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

จากการศึกษาข้อมูลต่างๆ แล้วนั้น จะพิจารณาข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวเส้นทางเลือก โดยใช้วิธีการให้คะแนนกับผลกระทบด้านต่างๆ โดยให้คะแนนมากขึ้นตามลำดับความสำคัญ ในการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลต่างๆ แล้วนั้น จะพิจารณาข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวเส้นทางเลือก โดยใช้วิธีการให้คะแนนกับผลกระทบด้านต่างๆ โดยให้คะแนนมากขึ้นตามลำดับความสำคัญ ซึ่งมีสาระสำคัญที่จะต้องพิจารณาดังนี้

ตารางที่ 8-2 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ

ลำดับที่	การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35
	1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง	8
	1.2 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางราบ	6
	1.3 ลักษณะด้านเรขาคณิตของแนวทางตั้ง	6
	1.4 ขั้นตอนความยาก-ง่ายในการก่อสร้าง	7
	1.5 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ว่าจะเข้ามาใช้เส้นทาง	8
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25
	2.1 ค่าก่อสร้าง	5
	2.2 ค่าบำรุงรักษา	3
	2.3 ค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	7
	2.4 ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	5
	2.5 ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง	5
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	40
	3.1 ทรัพยากรดิน/การชะล้างพังทลายของดิน/ความเสี่ยงต่อการเกิดดินถล่ม	
	- ปริมาณดินขุดที่ต้องสูญเสีย/เคลื่อนย้ายออกนอกพื้นที่โครงการ (ลูกบาศก์เมตร)	3
	- พื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มในระดับสูงมากที่แนวเส้นทางพาดผ่าน (ไร่)	4
	- พื้นที่ที่มีความลาดชันมากกว่าร้อยละ 35 ขึ้นไป ที่มีความเสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดิน (สูญเสียดิน) ในระดับรุนแรงมากที่สุด ที่แนวเส้นทางพาดผ่าน (ไร่)	3
	3.2 คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
	- จำนวนจุดตัดลำน้ำ ที่อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 (จุด)	3
	3.3 อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	- จำนวนพื้นที่อ่อนไหว เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชน เป็นต้น ในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (แห่ง)	3
	3.4 ทรัพยากรป่าไม้และระบบนิเวศ	
	- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ไร่)	5
	- จำนวนที่ดินเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและอุทยานแห่งชาติ ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ไร่)	5
	- จำนวนที่ดินพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและป่าไม้ถาวร ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ไร่)	4
	3.5 ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง	
	- จำนวนจุดที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแนวถนนเดิม (จุด)	2
3.6 ด้านการแบ่งแยก		
- ระยะทางที่แนวเส้นทางโครงการตัดใหม่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชน (กิโลเมตร)	2	
3.7 การโยกย้ายและการเวนคืน		
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (หลัง)	3	
- จำนวนที่ดินที่ต้องเวนคืน (ไร่)	3	

จากการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนนทั้ง 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สามารถแสดงดังตารางที่ 8-3

- **ด้านวิศวกรรมและจราจร**

จากการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบค่าวิศวกรรมและจราจรในภาพรวมทุกปัจจัยย่อยแล้วพบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 1** เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยได้คะแนนมากที่สุดคือ **30.05 คะแนน** ซึ่งแนวเส้นทางเลือกนี้มีลักษณะทางด้านวิศวกรรมและจราจรอยู่ในเกณฑ์ดีในทุกปัจจัยย่อยที่ใช้พิจารณา กล่าวคือ มีปริมาณจราจรที่จะมาใช้ในแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางอื่นๆ สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชนก่อนข้างมากทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนทำได้ง่าย ช่วยกระจายการจราจรระหว่างชุมชนในพื้นที่โครงกร และการก่อสร้างที่ง่ายไม่ซับซ้อน สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 3,5 และ 2 ได้คะแนนรองลงมา คือ 28.78 คะแนน 27.17 คะแนน และ 27.13 คะแนน ตามลำดับ ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 4 จะมีคะแนนน้อยที่สุด คือ 24.71 คะแนน เนื่องจากมีการก่อสร้างที่ค่อนข้างยาก ทั้งงานอุโมงค์และสะพาน อีกทั้งเป็นแนวเส้นทางที่ตัดใหม่ผ่านพื้นที่ชุมชนน้อยทำให้ปริมาณจราจรที่จะเข้ามาใช้ในแนวเส้นทางน้อยลงเช่นกัน

- **ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน**

จากการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุนพบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 5** เป็นแนวเส้นทางที่ได้คะแนนมากที่สุดคือ **21.85 คะแนน** โดยแนวเส้นทางมีค่าการบำรุงรักษาและมีการเวนคืนน้อยกว่าแนวเส้นทางอื่นๆ เนื่องจากแนวเส้นทางจะเป็นแนวเส้นทางก่อสร้างใหม่ อีกทั้งเป็นแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ป่าไม้ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และ 1 ได้คะแนนรองลงมา คือ 18.57 คะแนน และ 16.57 คะแนน แนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีค่าลงทุนน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่นๆ เนื่องจากมีระยะทางที่ตัดใหม่และการก่อสร้างที่สั้น และส่วนหนึ่งของแนวเส้นทางใช้ถนนเดิมซึ่งเป็นถนนทางหลวงหมายเลข 410,4273,4271 และ 4241 ทำให้ช่วยประหยัดค่าลงทุนในการก่อสร้าง แนวเส้นทางเลือกที่ 1 จะเป็นแนวเส้นทางที่ได้ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถและผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง VOT มากกว่าแนวเส้นทางอื่น เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายถนนทางหลวงได้หลายโครงข่าย และลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เมื่อพิจารณาภาพรวมปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุนจะมีคะแนนน้อยที่สุดคือ 11.96 คะแนน

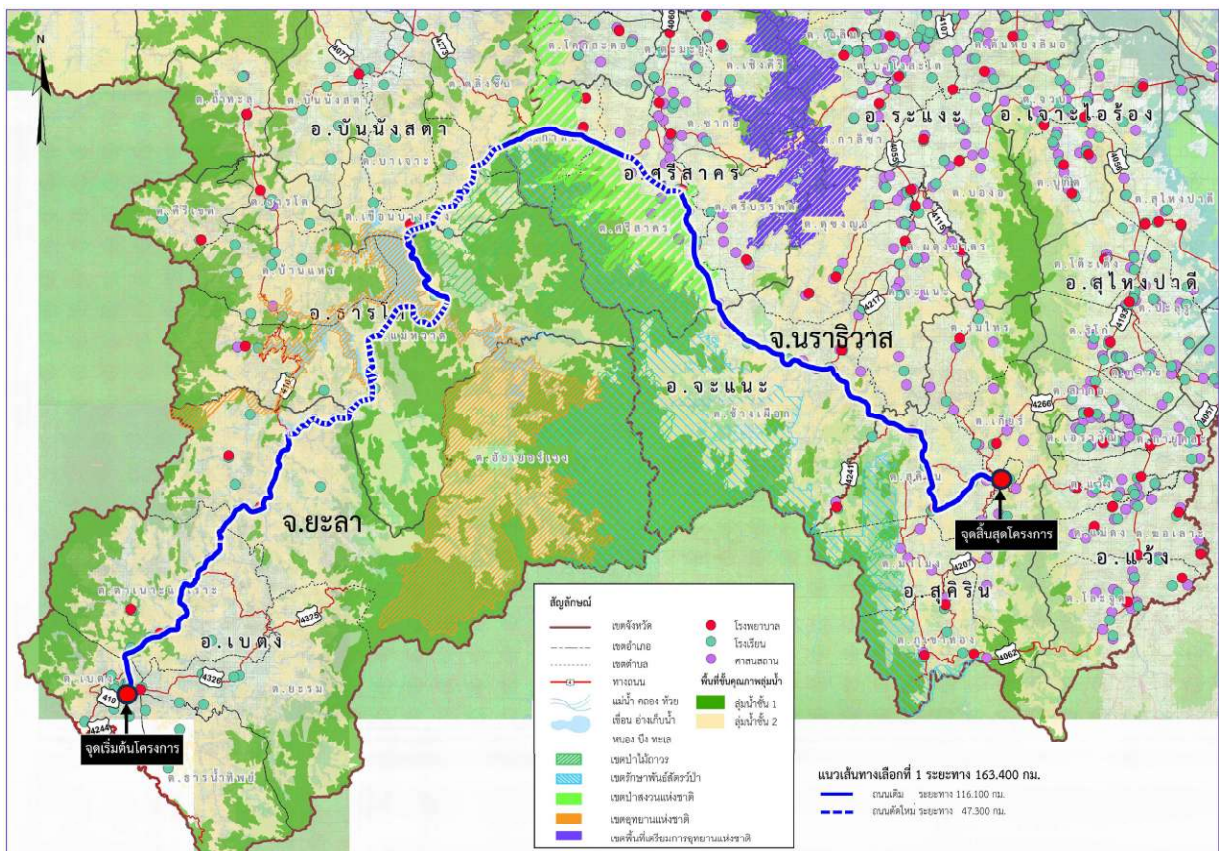
- **ด้านสิ่งแวดล้อม**

จากการให้คะแนนเปรียบเทียบความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 1** มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอันดับ 1 ซึ่งมีคะแนนรวมในทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คือ **29.80 คะแนน** เนื่องจากผ่านพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ น้อยที่สุด และไม่ผ่านเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าอาลา-บาลา รวมทั้งผ่านเขตพื้นที่หมู่บ้านตามแนวเส้นทางมากที่สุด ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งและการเชื่อมต่อกับชุมชน

ตารางที่ 8-3 สรุปผลการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	คะแนนแนวเส้นทางเลือกที่				
		1	2	3	4	5
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00	30.05	27.13	28.78	24.71	27.17
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25.00	16.55	18.55	11.91	14.73	21.90
ด้านสิ่งแวดล้อม	40.00	30.00	29.00	23.60	24.20	20.40
รวมคะแนน	100.00	76.60	74.68	64.29	63.64	69.47
ลำดับ		1	2	4	5	3

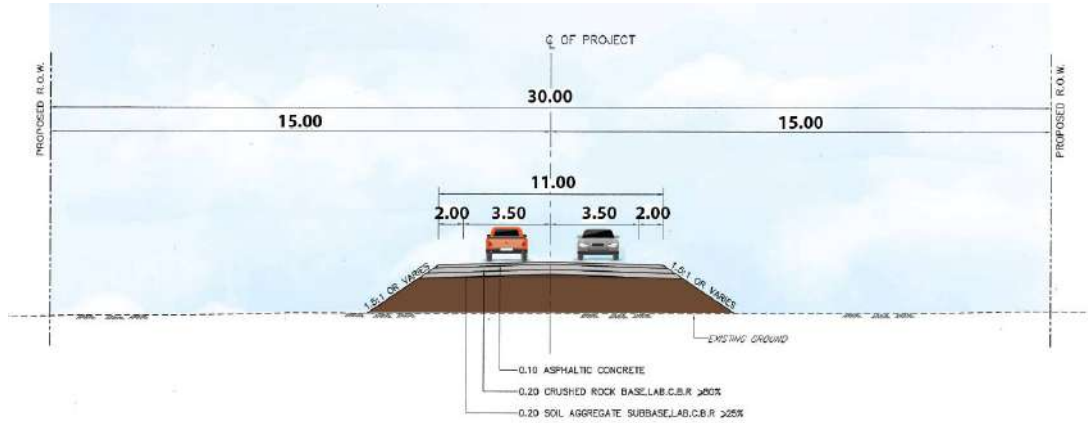
เมื่อพิจารณาครอบคลุมปัจจัยรวมทั้ง 3 ด้าน พบว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนมากที่สุดคือ 76.60 คะแนน** รองลงมาคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ได้คะแนน 74.68 คะแนน แนวเส้นทางเลือกที่ 5 ได้ 70.02 คะแนน แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ได้ 63.74 คะแนน และสุดท้ายคือแนวเส้นทางเลือกที่ 4 ได้คะแนน 63.64 คะแนน ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ และลดปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุด** ดังแสดงในรูปที่ 8-7 ซึ่งจะได้ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นและศึกษาความเหมาะสมด้านต่างๆตามแนวเส้นทางดังกล่าวนี้ ต่อไป



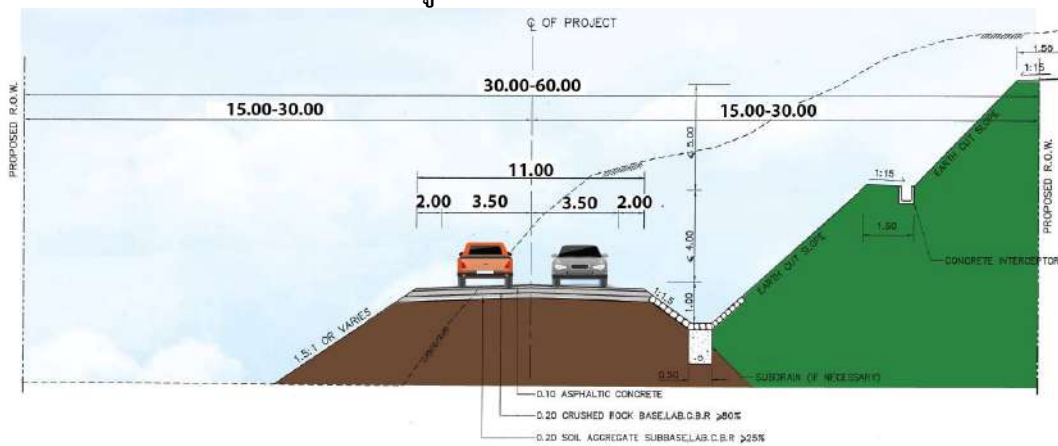
รูปที่ 8-7 แสดงรูปแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดของโครงการ

9. รูปแบบถนนของโครงการเบื้องต้น

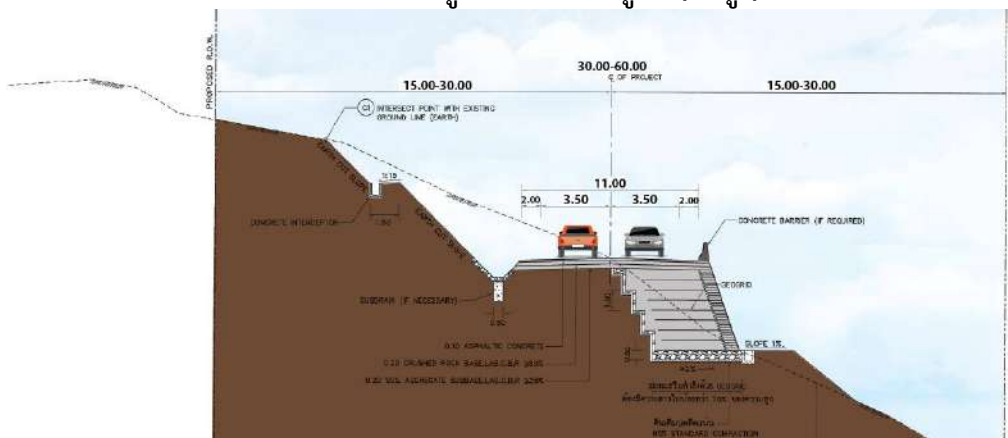
เบื้องต้นที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบของโครงการ เนื่องจากเป็นการขยายและเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวง โดยเบื้องต้นได้กำหนดขนาดเขตทาง 30.00-60.00 เมตร และจำนวนช่องจราจรขนาด 2 ช่องจราจรเพื่อรองรับปริมาณจราจรในอีก 20 ปีอนาคต พร้อมจุดตัดทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดต้นทาง-ปลายทางของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 9-1 แต่อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องรอผลการศึกษาด้านปริมาณจราจรและขนส่ง เพื่อนำมาพิจารณาในรูปแบบและทางเลือกที่เหมาะสมต่อไป



รูปตัดช่วงพื้นที่ราบ



รูปตัดช่วงพื้นที่ภูเขา(ตัดสูง)



รูปตัดช่วงพื้นที่ภูเขา(ถมสูง)

รูปที่ 9-1 รูปแบบถนนของโครงการเบื้องต้น

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

10.1 แนวทางและขั้นตอนการศึกษา

การดำเนินการศึกษาจะสอดคล้องกับ “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง” โดยนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยขอบเขตการศึกษาหลักอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาดังต่อไปนี้ คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Monitoring and Auditing) แผนการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan)

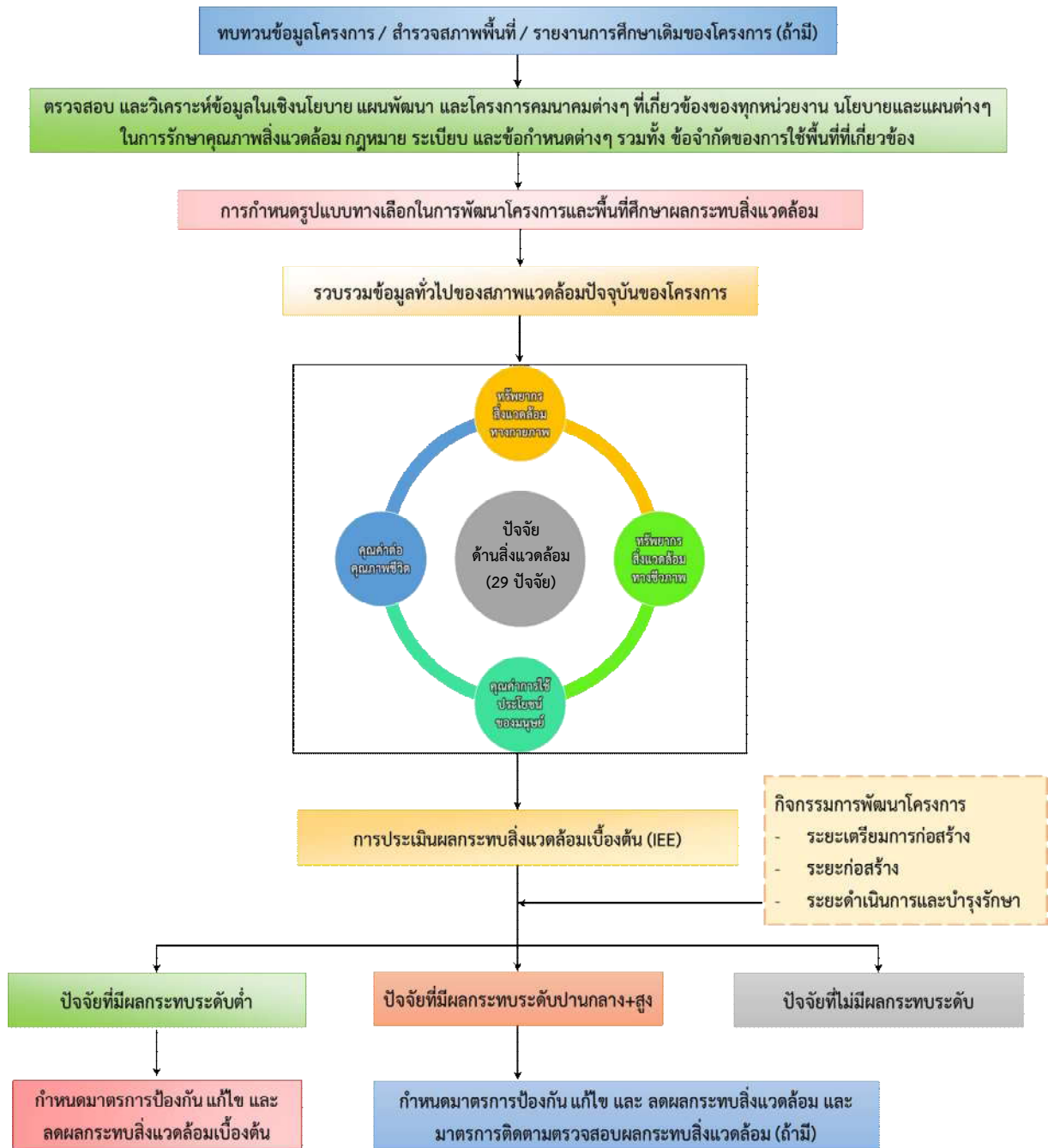
ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม คือ (1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ (3) พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และชั้นที่ 1 จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562² เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535³ และ ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561⁴ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น โดยมีขั้นตอนการศึกษาโดยสรุปแสดงดังรูปที่ 10-1

อย่างไรก็ตาม สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) เพื่อสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์ขึ้นเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ไปใช้ประกอบในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด จากนั้นจะนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้ประกอบในการศึกษา และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ต่อไป

2 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 3ง วันที่ 4 มกราคม 2562

3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 วันที่ 4 เมษายน 2535

4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 27ก วันที่ 19 เมษายน 2561



รูปที่ 10-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



10.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา

ในการกำหนดประเด็นหรือปัจจัยที่ใช้เพื่อให้คะแนนความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาจากผลการศึกษาดูตามรายการตรวจสอบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยนำปัจจัยหรือประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความแตกต่างระหว่างรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ มาพิจารณาให้คะแนน สำหรับประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ใช้ในการคัดกรองทั้งหมด 29 ปัจจัย

การพิจารณาปัจจัยด้านผลกระทบ จากการศึกษาตามรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละแนวทางเลือก ซึ่งมีทั้งหมด 5 แนวเส้นทาง พบว่า มีประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบแตกต่างกันระหว่างรูปแบบทั้งหมด 25 ปัจจัย โดยจำแนกปัจจัยที่ส่งผลกระทบได้ ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
<ol style="list-style-type: none"> 1. ภูมิสัณฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 4. น้ำผิวดิน 5. อากาศและบรรยากาศ 6. เสียง 7. ความสั่นสะเทือน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 3. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 4. การเกษตรกรรม 5. การใช้ที่ดิน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

10.3 การสำรวจคุณภาพสิ่งแวดล้อมภาคสนาม

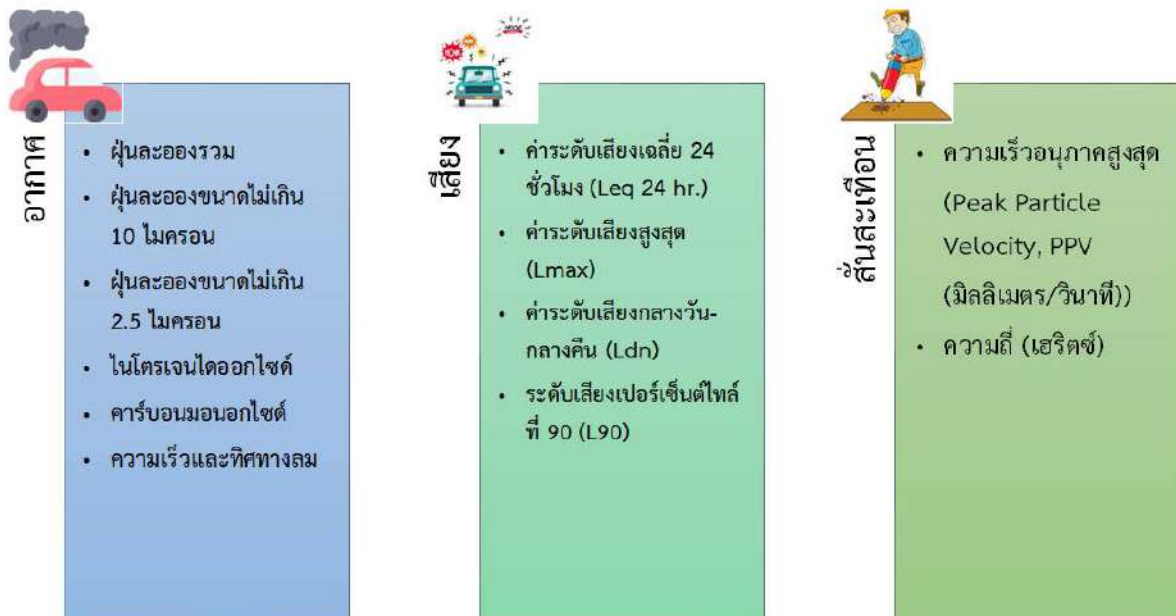
โครงการมีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ซึ่งเป็นการสำรวจภาคสนาม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ และทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า

คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ อาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศอันอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง ทั้งในด้านการก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและคนงานก่อสร้าง ดังนั้นการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการจึงมีความจำเป็น

การเก็บตัวอย่างและการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ เนื่องจากพื้นที่โครงการมีแหล่งกำเนิดส่วนใหญ่มาจากการจราจรเป็นหลัก ดังนั้น จึงดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เป็นเวลาต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) ทำการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 ฤดูกาล คือ ฤดูฝนและฤดูแล้ง

สำหรับดัชนีที่ทำการตรวจวัดพิจารณาผลสารที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถบ่งชี้ถึงผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างและการใช้เส้นทาง ได้แก่



คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ

การพัฒนาโครงการฯ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำผิวดินในแหล่งน้ำผิวดินที่แนวสายทางโครงการตัดผ่านและที่อยู่ใกล้เคียงซึ่งเป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากโครงการ ทั้งน้ำที่ระบายออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และน้ำทิ้งจากห้องน้ำห้องส้วมในที่พักคนงาน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาข้อมูลแหล่งกักต่อน้ำ แหล่งกักต่อน้ำ และสัตว์หน้าดิน ในสภาพปัจจุบัน โดยการรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

การเก็บตัวอย่างเพื่อวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จะทำการเก็บตัวอย่าง จุดละ 2 ครั้ง โดยกำหนดการเก็บตัวอย่างให้ครอบคลุม 2 ฤดูกาล คือ ฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยมีดัชนีที่ทำการตรวจวัด แสดงดังตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 แสดงดัชนีที่ทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน

ดัชนีด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	ดัชนีด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ
1. อุณหภูมิ (Temperature) 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ความโปร่งแสง (Transparency) 4. ความขุ่น (Turbidity) 5. ความเค็ม (Salinity) 6. ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen: DO) 7. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand: BOD) 8. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (TS) 9. สารแขวนลอย (Total Suspended Solids: TSS) 10. น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) 11. ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) 12. ไนเตรท (Nitrate) 13. ฟอสเฟต (Total Phosphorus) 14. แอมโมเนีย (NH ₃ -N) 15. ค่าความเค็ม 16. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 17. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลลีฟอร์ม (Fecal Coliforms)	- แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - ชนิดพันธุ์ปลา - พืชพรรณใต้น้ำ

ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า (นิเวศวิทยาทางบก)

ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 ครั้ง คือ ช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

สำหรับทรัพยากรวิเคราะห่นิเวศวิทยาทางบก อยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลการสำรวจภาคสนาม จึงจะขอนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป





10.4 การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะครอบคลุมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ จำนวน 25 ปัจจัย โดยจะทำการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในประเด็นที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เนื่องจากการพัฒนาโครงการ หรือเป็นประเด็นข้อคิดเห็นข้อห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่ ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม รวมถึงระดับความรุนแรงของผลกระทบ ครอบคลุมกิจกรรมของโครงการ ในระยะต่างๆ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาแสดงดัง รูปที่ 11-1 และ ตารางที่ 11-1 และ 11-2

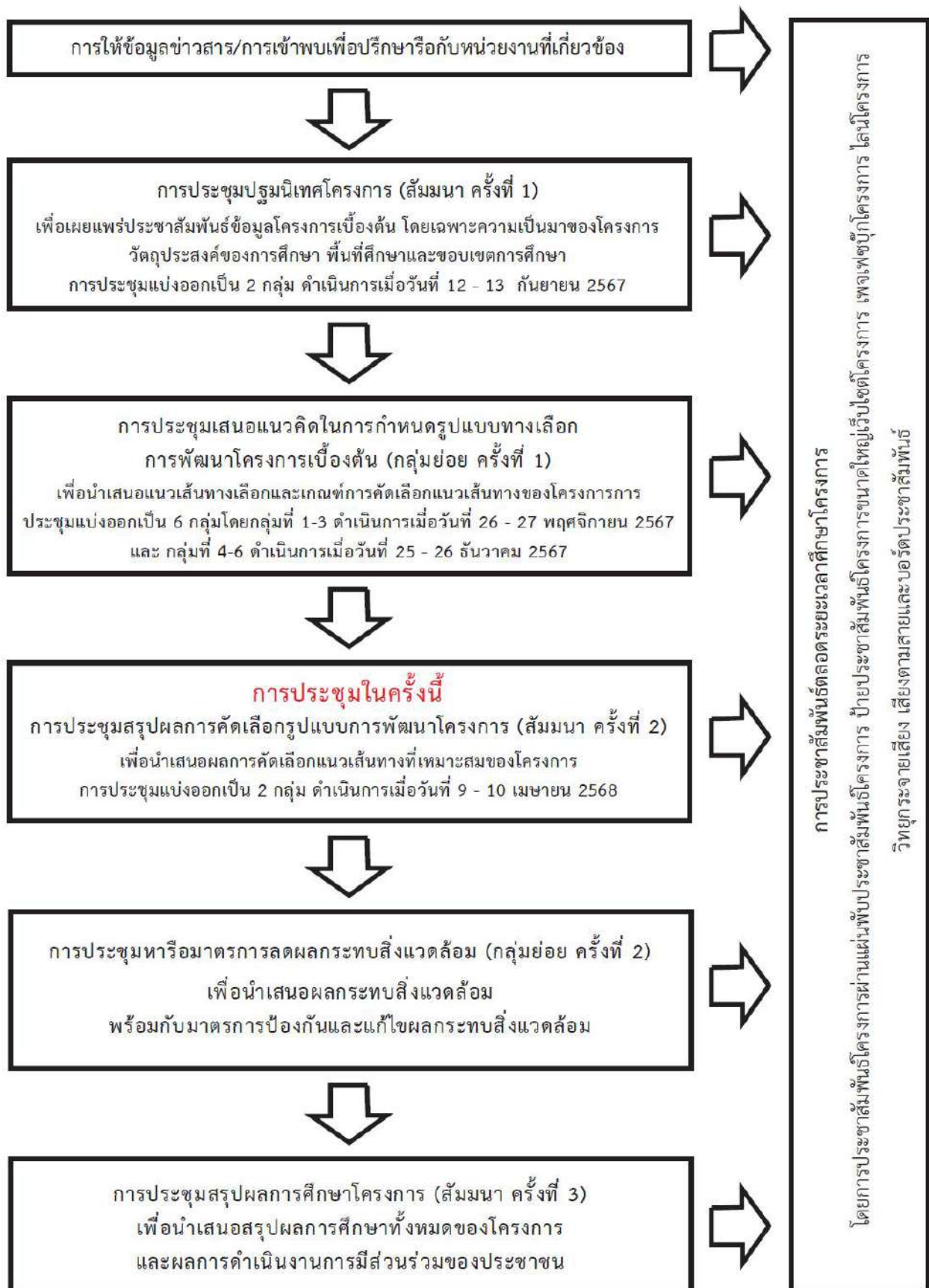
ตารางที่ 11-1 การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

การดำเนินการจัดประชุม	วัตถุประสงค์	วันเวลาและสถานที่จัดประชุม
1. การเข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เพื่อประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลโครงการเบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะเพื่อนำมาใช้ประกอบในการศึกษาโครงการ	ดำเนินการวันที่ 13 - 16 สิงหาคม 2567 ณ หน่วยงานราชการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ
2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลและรายละเอียดของโครงการเบื้องต้น โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาและขอบเขตการศึกษา ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าประชุม	กลุ่มที่ 1 จัดในจังหวัดยะลา : เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 กันยายน 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมขวัญจุฑา ชั้น 2 โรงแรมปาร์ควิว ยะลา อำเภอเมือง จังหวัดยะลา
		กลุ่มที่ 2 จัดในจังหวัดนราธิวาส : เมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน 2527 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมนราทัศน์ ชั้น 1 โรงแรมอิมพีเรียล นราธิวาส อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส
3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการ	กลุ่มที่ 1 อำเภอเบตง : วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน 2567 เวลา 9.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอเบตง จังหวัดยะลา
		กลุ่มที่ 2 อำเภอธารโต : วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอธารโต จังหวัดยะลา
		กลุ่มที่ 3 อำเภอบันนังสตา : วันพฤหัสบดีที่ 26 ธันวาคม 2567 เวลา 9.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมเพชรนังตา โรงเรียนบันนังสตา อินทรฉัตร อำเภอบันนังสตา จังหวัดยะลา
		กลุ่มที่ 4 อำเภอศรีสาคร : วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องพวงชมพู ชั้น 1 เทศบาลศรีสาคร อำเภอศรีสาคร จังหวัดนราธิวาส

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



การดำเนินการจัดประชุม	วัตถุประสงค์	วันเวลาและสถานที่จัดประชุม
3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)	เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการ	กลุ่มที่ 5 อำเภอจะนะและอำเภอระแงะ : วันพฤหัสบดี 25 ธันวาคม 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ หอประชุมอำเภอจะนะ จังหวัดนราธิวาส
		กลุ่มที่ 6 อำเภอสุคีริน : วันพฤหัสบดี 25 ธันวาคม 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมอำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส
4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ	กลุ่มที่ 1 จัดในจังหวัดยะลา : เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมขวัญจุฑา ชั้น2 โรงแรมปาร์ควิยะลา อำเภอเมือง จังหวัดยะลา
		กลุ่มที่ 2 จัดในจังหวัดนราธิวาส : เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมนราทัศน์ ชั้น1 โรงแรมอิมพีเรียลนราธิวาส อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส
5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	เพื่อนำเสนอผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมพร้อมกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ประมาณเดือนมิถุนายน 2568
6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)	เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	ประมาณเดือนสิงหาคม 2568



รูปที่ 11-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 11-2 การดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการฯ ที่ผ่านมา

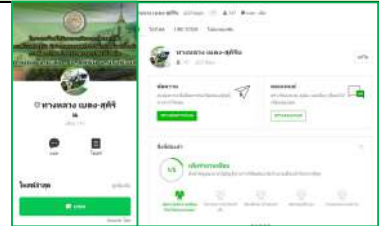
1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ เพจเฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ



WEBSITE :
www.ทางหลวงเบตง-สุคีริน.com



Facebook :
โครงการศึกษาพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อ.เบตง - อ.สุคีริน
ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อ.เบตง - อ.สุคีริน



Line :
ทางหลวง เบตง-สุคีริน @214jajio

2. การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่เข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 13 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบ ว่าที่ร้อยตรี ตระกูล โทธรรม ผู้ว่าราชการจังหวัดนราธิวาส และ นายวีระชัย ปัญญาเก่า หมวดทางหลวงนราธิวาส</p>	<ol style="list-style-type: none"> หากสามารถก่อสร้างโครงการเป็นรูปแบบโครงสร้างยกระดับข้ามพื้นที่ป่า อาจใช้งบประมาณการก่อสร้างที่สูง แต่จะลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าและสิ่งแวดล้อมด้านล่างได้ ซึ่งในปัจจุบันหลักวิศวกรรมและเครื่องมือมีการพัฒนาขึ้นมา นอกจากการก่อสร้างถนนเพื่อความสะดวกในการสัญจรที่สะดวกสบายขึ้นแล้ว ควรมีความคิดที่จะพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือแลนด์มาร์ค เพื่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงท่องเที่ยวในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าด้วย เพราะจะทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ 2 จังหวัดดีขึ้น ควรให้ภาคส่วนของอุทยานบางลางและป่าฮาลาบาลา ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในแนวเส้นทางใหม่ที่จะเกิดขึ้น โดยการหารือแนวทางที่จะสามารถเกิดโครงการได้ หากเกิดโครงการ นอกจากทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว ขึ้นแล้ว ยังทำให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวอีกด้วย 	<p>ที่ปรึกษาเห็นด้วยกับค่าเสนอแนะที่เป็นประโยชน์และจะนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษา พร้อมทั้งประสานหน่วยงานดังกล่าวให้เกิดประโยชน์กับโครงการสูงสุด</p>
<p>ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 14 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบ นาย อำนาจ ชูทอง รองผู้ว่าราชการ จังหวัดยะลา และ นายสมศักดิ์ เพรชนที วิศวกรโยธาปฏิบัติการ แขวงทางหลวงยะลา</p>	<ol style="list-style-type: none"> หากมีโครงการจะเกิดการเชื่อมต่อระหว่างด้านพรหมแดนสู่สิงคโปร์ กับ ด้านศุลกากรเบตง ซึ่งจะเกิดประโยชน์เป็นอย่างมาก หากใช้แนวเส้นทางที่มีเดิมถึงหมู่บ้านจุฬารักษ์พัฒนา 10 แล้วพัฒนาต่อตามแนวเขตชายแดน มีโอกาสเกิดขึ้นได้หรือไม่ แนวเส้นทางถนนเดิมที่ใช้ในการเดินทางระหว่างอำเภอเบตงกับอำเภอสุคีริน สามารถขยายขนาดถนนเพิ่มเติมได้หรือไม่ หากมีการเข้าดำเนินการสำรวจหรือดำเนินการกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ ควรมีการแจ้งทางฝ่ายความมั่นคงล่วงหน้าเพื่อช่วยในการอำนวยความสะดวก 	<p>ที่ปรึกษาจะมีการศึกษารูปแบบหรือแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทาง และเกิดการเชื่อมต่อของแหล่งเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา หากมีการดำเนินการศึกษาสำรวจในกิจกรรมใดๆ จะมีการทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่วงหน้า</p>

หน่วยงานที่เข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบนาย อีร์ศักดิ์ สังข์โชติ นายอำเภอสุคีริน และ นายมนัส ตั้งใจ นายกองค้การบริหารส่วนตำบล ภูเขาทอง</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอสุคีรินไปยังอำเภอเบตงต้องใช้เวลาถึง 3 ชั่วโมงกว่า หากเกิดโครงการแล้วทำให้ประชาชนในพื้นที่เดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้นก็จะมีประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก 2. การสื่อสารหรือการประชาสัมพันธ์ในเรื่องต่างๆของโครงการ สามารถประสานผ่านผู้นำในพื้นที่ หรือ ผู้นำศาสนาจะทำให้การประชาสัมพันธ์ถึงประชาชนอย่างถูกต้องและทั่วถึง 	<p>ที่ปรึกษาขอขอบคุณในคำเสนอแนะ และจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการในด้านต่างๆผ่านผู้นำในพื้นที่หรือ ผู้นำศาสนาตามคำแนะนำเพื่อให้เกิดประโยชน์ และมีประสิทธิภาพสูงสุด</p>
<p>ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบนาย โยฮัน เบ็ญยวานัน นายอำเภอจะแนะ และ นายกองค้การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ศึกษา อำเภอจะแนะ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในพื้นที่ อบต. ช่างเผือก ประกอบด้วยพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และ 2 รวมถึงนิคมและพื้นที่ป่าฮาลาบาลา แต่ประชาชนในพื้นที่ก็มีความต้องการถนนที่มีการเดินทางเชื่อมต่อที่สะดวกขึ้น หากมีการพัฒนาถนนเข้ามา ความเป็นอยู่ในพื้นที่ก็จะดีขึ้น อีกทั้งยังช่วยให้นักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียสามารถเดินทางสะดวกขึ้น จึงเห็นด้วยว่าควรจะมีโครงการเกิดขึ้น 2. เมื่อโครงการเกิดขึ้นหากมีการเวนคืนที่ดิน ชาวบ้านหลายพื้นที่ที่พบปัญหาไม่มีเอกสารสิทธิในการครอบครองพื้นที่ แต่ชาวบ้านมีความเข้าใจว่ามีสิทธิในที่ดินนั้นๆ 3. คิดว่าเป็นโครงการที่ดี เพราะในปัจจุบันพื้นที่สุคีรินมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก ซึ่งเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียจำนวนมาก ทำให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ทั้งฝั่งสุคีรินและฝั่งเบตงได้ง่ายขึ้น 4. การมีโครงการถนนเข้าไปในพื้นที่ของ 3 ชายแดนภาคใต้ เพื่อสร้างความเจริญในพื้นที่ ก็จะสามารถช่วยให้สถานะการความมั่นคงในพื้นที่นั้นดีขึ้นได้ เพราะพื้นที่เจริญขึ้น ประชาชนก็มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นด้วย 	<p>ที่ปรึกษาขอขอบคุณในคำเสนอแนะ และจะนำข้อมูลในพื้นที่ต่างๆที่ได้รับไปประกอบการศึกษาโครงการ ในขั้นตอนการศึกษาในปัจจุบันอยู่ในขั้นศึกษาความเหมาะสมเมื่อศึกษาแล้วเสร็จจนสามารถสรุปแนวเส้นทางโครงการได้แล้ว และจะมีการออกแบบโครงการแล้วเสร็จจะมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลในด้านของกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบในขั้นตอนการศึกษาต่อไป</p>
<p>ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบนาย กิตตินันท์ เช็งกะซรี นายอำเภอศรีสาคร และ นายวิทยา อับดุลละห์ ปลัดอาวุโส</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. หากตัดข้อจำกัดในด้านความมั่นคงออก การมีแนวทางเลือกกลับบริเวณเขตชายแดน อาจเกิดประโยชน์ในหลายๆด้าน จึงควรนำมาพิจารณาด้วย เพราะจะทำให้พื้นที่บริเวณนั้นเจริญขึ้น แต่ก็อาจจะเกิดปัญหาเรื่องความมั่นคงเพิ่มขึ้นได้ ควรศึกษาให้รอบด้าน 2. แนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้วสามารถนำมาพัฒนาเพิ่มเติมได้หรือไม่ 	<p>ที่ปรึกษาจะศึกษาความเป็นไปได้ที่จะสามารถกำหนดแนวเส้นทางโครงการอย่างรอบด้านและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนอย่างน้อยที่สุด ซึ่งในขั้นตอนการศึกษาต่อไปจะมีการนำเสนอให้กับหน่วยงาน ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบและพิจารณา</p>

หน่วยงานที่เข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบนายสุริยา บุญพันธ์ นายอำเภอธารโต และ นายเขาวลิต สิทธิฤทธิ นายอำเภอบันนังสตา พร้อมตัวแทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลลี้งชัน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. หากโครงการเกิดขึ้นจะเป็นผลดีต่อพื้นที่มาก จะช่วยในการลดระยะเวลาในการเดินทางไปได้มาก 2. ควรมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ว่าต้องการหรือไม่ และควรมีแนวเส้นทางผ่านบริเวณใด เพราะในปัจจุบันมีชาวบ้านใช้พื้นที่บริเวณแนวเส้นทางปัจจุบันในการอยู่อาศัย 3. อำเภอสุคีรินและอำเภอเบตง มีศักยภาพในแหล่งท่องเที่ยวที่สูงอีกทั้งยังติดกับฝั่งมาเลเซีย จึงเห็นด้วยที่จะเกิดโครงการนี้ขึ้น 4. จะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าเกษตรในพื้นที่ เพราะถนนเจริญขึ้น 5. ในการศึกษาโครงการ ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เข้าไปด้วย เช่น จุดแลนด์มาร์ค เพื่อให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าที่สุด 	<p>ที่ปรึกษาขอขอบคุณในคำเสนอแนะ และจะนำความต้องการของพื้นที่พร้อมทั้งข้อมูลต่างๆที่ได้รับไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
<p>ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม 2567</p>  <p>เข้าพบนาย อมร ชุ่มช่วย นายอำเภอเบตง และ นายกองดีการบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ศึกษา อำเภอเบตง</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในพื้นที่ต่างมกจะมีพื้นที่ที่ชาวบ้านบุกรุกทำเส้นทางถนนเองอยู่แล้ว จึงควรนำมาพิจารณาเพราะจะสามารถดำเนินการได้ง่ายกว่าการผ่านพื้นที่ป่าใหม่ 2. การต่อจากถนนเดิมที่มีบริเวณหมู่บ้านจุฬาภรณ์พัฒนา 12 มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะไปเชื่อมกับอ.เบตง 3. บริเวณชายแดนจะมีหมู่บ้านไทยและมาเลเซีย ซึ่งมีการใช้ถนนอยู่แล้ว อาจนำมาเชื่อมต่อและเพิ่มเติมเป็นแนวเส้นทางของโครงการได้ ควรนำมาพิจารณาศึกษา 	<p>ที่ปรึกษาขอขอบคุณในคำเสนอแนะ และจะนำความต้องการของพื้นที่พร้อมทั้งข้อมูลต่างๆที่ได้รับไปประกอบการศึกษาโครงการ โดยที่ปรึกษาจะศึกษาความเป็นไปได้ที่จะสามารถกำหนดแนวเส้นทางโครงการอย่างรอบด้านและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนอย่างน้อยที่สุด</p>

3. การจัดประชุมโครงการ		
ชื่อการประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 จัด ใน จังหวัด ยะลา : เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 กันยายน 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม ขวัญจุฑา ชั้น 2 โรงแรมปาร์ควียะลา อ.เมือง จ.ยะลา</p> 	<p>1. การสร้างถนนเป็นการพัฒนาที่ดีต่อพื้นที่ซึ่งหากมีการก่อสร้างควรมีการลงทุนในการก่อสร้างอย่างเต็มที่ เพราะการเดินทางจากตัวเมืองยะลาไปเบตงในปัจจุบันเส้นทางถนนมีความคดเคี้ยวไม่สวยงามจึงอยากให้โครงการลงทุนในการก่อสร้างโครงเพื่อให้ได้ถนนที่สะดวกสบายที่สุด</p> <p>2. โครงการมีการจัดทำถนนทั้งหมดก็ข้อมจรจรซึ่งหากมีโครงการเกิดขึ้น จะทำให้อำเภอเบตงและอำเภอสุคีริน จะมีเส้นทางคมนาคมเพิ่มมากขึ้น</p> <p>3. เห็นด้วยกับโครงการแนวเส้นทางระหว่างไทยกับมาเลเซีย เพราะจะเป็นแนวคู่กันซึ่งถ้าไทยจะสร้างอยากให้สร้างเหมือนถนนของมาเลเซีย เพื่อเป็นถนนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แต่ก็อาจมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านสัตว์ป่าและพันธุ์พืช อาจทำให้เกิดขยะมากขึ้นแต่อยากให้ทุกคนช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อมให้ดี</p>	<p>ทางโครงการดำเนินการโดยใช้เขตทางที่มีอยู่แต่จะนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้เสนอไว้ไปใช้ในการออกแบบ เนื่องจากว่าถนนของโครงการอาจมีบางส่วนที่จะตัดแนวใหม่ สามารถที่จะนำข้อมูลมาใช้ได้ เช่น มีพื้นที่สูงสุดซึ่งอาจจะทำสะพานร้องเขาให้สูงขึ้น ตัดช่องเขา เพื่อให้ถนนตรงขึ้น ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการออกแบบ สำหรับถนนแนวใหม่สามารถดำเนินการได้ แต่สำหรับแนวเส้นทางเดิมจะมีข้อจำกัด เพราะเขตทางส่วนมากเป็นการขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานต่างๆ เมื่อมีการก่อสร้างถนนต่อจากเดิมจึงทำให้มีความคดเคี้ยวไปมา เพราะการจะปรับความโค้งของถนนจำเป็นต้องมีการเวนคืนพื้นที่ 2 ช่องทางเพิ่มเติม ทำให้มีผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณดังกล่าวหากต้องเวนคืน</p> <p>ในส่วนของการออกแบบจะวางแผนไว้ 50 ปี 100 ปี โดยต้องทำการศึกษาให้รายละเอียดเสียก่อนจึงจะทราบได้ว่าจะต้องทำการเวนคืนพื้นที่หรือไม่อย่างไร ซึ่งจากปริมาณจราจรที่ได้ทำการศึกษา พบว่า ไม่ได้มีปริมาณมากนัก เบื้องต้นอาจจะกำหนดให้ก่อสร้างเป็น 2 ช่องจราจรก่อน และจะคำนวณระดับการให้บริการอนาคตต่อไป ซึ่งในการพัฒนาจะมีทั้งผู้เสียผลประโยชน์และได้รับประโยชน์ ซึ่งกรมทางหลวงจะตระหนักถึงความสำคัญและผลประโยชน์ของประชาชนเป็นที่ตั้ง และจะพยายามให้ประชาชนได้รับผลกระทบให้น้อยที่สุด</p> <p>ที่ปรึกษาขอรับประเด็น ซึ่งในการศึกษาโครงการทางที่ปรึกษาจะนำแนวเส้นทางโครงการมาเสนอในครั้งต่อไป ซึ่งอาจจะไม่ใช่แนวเส้นทางเลาะตามตะเข็บชายแดน</p>



ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 จัดในจังหวัดยะลา : เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 กันยายน 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม ขวัญจุฑา ชั้น 2 โรงแรมปาร์ควิวยะลา อ.เมือง จ.ยะลา (ต่อ)</p>	<p>4. ประชาชนในพื้นที่ต้องการถนนเพื่อที่จะพัฒนาบ้านแล้วเมื่อประมาณ 2 เดือนที่ผ่านมาได้คุยกับชาวบ้านในเขตพื้นที่ส่วนใหญ่เห็นด้วยและอยากให้เกิดโครงการโดยเร็ว</p> <p>แนวเส้นทางแนวที่ 1 เส้นทางเลาะตะเข็บชายแดนสามารถที่จะดำเนินการได้ แต่พื้นที่ป่าในแนวตะเข็บชายแดนมีป่าธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์มาก ไม่อยากให้ถนนไปรบกวน</p> <p>แนวเส้นทางแนวที่ 2 แนวเส้นทางวิ่งจากหอนาฬิกาเบตง ใช้ทางหลวงหมายเลข 410 มาจนถึงช่วงบ้านบ่อหิน เลี้ยวขวาใช้ทางสัญจรเดิมข้ามเขื่อนบางลาง สามารถเชื่อมต่อบ้านวังไทร วังเลาะแนวเขื่อนบางลางไปยังบ้านสันติ 2 บ้านจุฬากรณ์ 7 และ บ้านจุฬากรณ์ 9 ไปจนถึงพื้นที่น้ำของเขื่อนบางลาง โดยนำเสนอแนวเส้นทางช่วงที่ต้องตัดผ่านระหว่างจังหวัดยะลากับจังหวัดนราธิวาส มี 2 รูปแบบ</p> <p>รูปแบบที่ 1 เส้นทางเลาะลำน้ำ ไม่มีการขึ้นเขาลำน้ำมีขนาดกว้างสามารถสร้างถนนได้</p> <p>รูปแบบที่ 2 เป็นทางที่ลัดกว่าแต่มีอุปสรรคหลักคือมีเขาเรียกว่าเนินพัน จะเป็นภูเขาที่สูงมากเป็นเนินชันไปเดินผ่านมีภูเขาขวางอยู่จากระยะทางจากบ้านจุฬากรณ์ 9 ข้ามไปยังพื้นที่จังหวัดนราธิวาส (น้ำตกไอร์จูจี๊ะ) เพียง 15 กม.</p> <p>และเข้าสู่จังหวัดนราธิวาสไปเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4217 และทางหลวงหมายเลข 4241 เข้าไปจบที่ อ.สุคีริน จ.นราธิวาส (จุดสิ้นสุดโครงการ)</p> <p>เป็นเส้นทางที่กระตุ้นการท่องเที่ยวและยังสามารถเชื่อมต่ออำเภอธารโต ช่วยให้ชาวบ้านในพื้นที่รับผิดชอบของ รพ.ธารโต เช่น บ้านวังไทร บ้านในหลง บ้านสันติ 2 บ้านจุฬากรณ์ 9 เดินทางมายัง รพ.ได้สะดวกมายิ่งขึ้นจากเดิม 2 ชม. จะลดลงเหลือ 20-30 นาที</p>	<p>ที่ปรึกษาขอรับเรื่องไปพิจารณา ซึ่งอุปสรรคสำคัญจะเป็นเรื่องการเข้าพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าฮาลาบาลา ซึ่งถ้ามีการเข้าใช้พื้นที่ป่าดังกล่าวอาจจะเป็นไปได้ยาก ทางโครงการจะพยายามไม่ให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ป่า หรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุด</p>

3. การจัดประชุมโครงการ (ต่อ)

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 ในจังหวัดนราธิวาส : เมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมนราทัศน์ฮอลล์ ชั้น 1 โรงแรมอิมพีเรียล นราธิวาส อำเภอเมืองนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การทำเส้นทางยะลา-นราธิวาสที่ตัดเป็นเส้นทางพิเศษ จะต้องผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคือป่าฮาลาบาลา ซึ่งการสร้างถนนเป็นสิ่งที่ดีแต่อาจจะกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งอาจมีการทำลายสัตว์ป่าอย่างมาก อาจเกิดการตัดไม้ทำลายป่าเพราะว่าไม่มีหน่วยงานสามารถที่จะควบคุมดูแลได้ ซึ่งเป็นข้อวิตกกังวลอย่างมาก ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นป่าอนุรักษ์ที่มีความสมบูรณ์ที่สุดและในกรณีที่จะเกิดปัญหาตามมาคือนายทุนจะกว้านซื้อพื้นที่หมด 2. ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงอยากให้มองถึงความมั่นคงของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ด้วยว่าในการสร้างเส้นทางจะหลีกเลี่ยงการที่ผู้ก่อเหตุไม่สงบจะเข้ามาในพื้นที่แล้วหนีออกไปได้ทุกเส้นทางจะมีมาตรการป้องกันอย่างไร ให้คุยกับกลุ่มอนุรักษ์ กับพวกชาวบ้านหลายๆกลุ่ม การทำประชาพิจารณ์ควรต้องรวมหลายๆด้าน รวมถึงทหารและตำรวจที่ดูแลพื้นที่ด้วย 3. เส้นทางสุคีรินไปยังเบตง หากมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คือ พื้นที่ป่าฮาลาบาลาซึ่งเป็นป่าสงวนแห่งชาติ จึงขอเสนอว่าให้ทำถนนลอด หรือขุดอุโมงค์ และทำสะพาน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อป่าฮาลาบาลาน้อยลง ซึ่งที่ประเทศญี่ปุ่นมีการตัดถนนจากฝั่งทะเลหนึ่งถึงอีกฝั่งทะเลหนึ่งเค้าก็สามารถก่อสร้างได้ 4. แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดควรเป็นแนวตะเข็บชายแดน มีระยะทางประมาณ 150 กม. ซึ่งตรงบริเวณดังกล่าวทหารช่างมีการตัดมาแล้วแต่ไม่สามารถที่จะให้รถวิ่งได้อย่างสะดวกส่วนมากจะใช้นักจากรด้านความมั่นคง 187 กิโล ซึ่งได้ไปดูหลายๆช่องทางและในหลายๆพื้นที่ พื้นที่นี้เท่าที่ไปดูจะมีแนวจากหมู่บ้านจุฬาภรณ์ 12 เป็นแนวที่เป็นไปได้ดีที่สุด ซึ่งแนวดังกล่าวจะไปจบที่หมู่บ้านจุฬาภรณ์ 10 	<p>ที่ปรึกษาจะรับไว้พิจารณา ซึ่งจากแนวทางของโครงการทางกรมทางหลวงมีนโยบายที่จะไม่แตะต้องป่าฮาลาบาลา ซึ่งถ้าจะต้องตัดเข้าไปทางโครงการจะออกแบบแนวเส้นทางอ้อมไปในการศึกษาโครงการรอบนี้ ทางที่ปรึกษาจะนำแนวทางทุกแนวทางเลือกที่มีความเป็นไปได้มาศึกษา รวมทั้งแนวตะเข็บชายแดน ว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ และในการออกแบบที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยที่สามารถเป็นไปได้มาใช้ในการศึกษาโครงการ แต่ในการทำโมเดลทางที่ปรึกษาขอเรียนว่า ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากความปลอดภัยของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งหากเกิดสถานการณ์ความไม่สงบเกิดขึ้น อุโมงค์จะถูกหยุดใช้งานเพราะมีระยะทางหลายกิโลเมตร แต่ทางที่ปรึกษาจะทำการศึกษาและนำเหตุผลว่าทำไมถึงไม่สามารถทำได้มาชี้แจงให้กับประชาชนทราบในการดำเนินงานขั้นต่อไป หรือมีแนวเส้นทางไหนที่มีความเป็นไปได้จะนำมาเสนอในขั้นตอนการดำเนินการขั้นต่อไป</p> <p>แนวเลาะตะเข็บจะมีประมาณ 30 กม. ซึ่งจะต้องตัดเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าซึ่งทางที่ปรึกษาจะได้ดำเนินการขอเข้าสำรวจตามกระบวนการต่อไป ซึ่งอยู่ที่หน่วยงานว่าจะอนุญาตให้เข้าศึกษาหรือไม่ ที่ปรึกษาขอรับทุกข้อเสนอแนะไปตรวจสอบ ในส่วนของขนาดช่องจราจรของแนวเส้นทางโครงการจะเกิดในเฟสแรกก่อน 2 ช่องจราจร เนื่องจากปริมาณการจราจรยังไม่หนาแน่น ซึ่งถนนจะเป็น 7 ออน 9 หรือมีขนาดเต็มที่ 7 ออน 12 คือช่องจราจร 3.50 เมตร มีไหล่ทาง 2.50 เมตร หรือไหล่ทาง 1.50 เมตร ซึ่งการเวนคืน จะเวนคืนเขตทางอยู่ที่ประมาณ 30 เมตร ซึ่งเป็นการวางแผนเผื่ออนาคต ซึ่งแนวภูเขาต้องดูความเหมาะสมอีกครั้ง อาจจะมีการเวนคืนมากกว่า 30 เมตร แต่รูปแบบที่ชัดเจนจะมีการนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป</p>



<p>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 ในจังหวัดนราธิวาส : เมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมราทัศน์ฮอลล์ ชั้น 1 โรงแรมอิมพีเรียลนราธิวาส อำเภอเมืองนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส (ต่อ)</p>	<p>5. มีความกังวลเรื่องผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่อย่างมาก ซึ่งจะร่นระยะทางไป-กลับได้เป็นอย่างมาก ซึ่งประชาชนในพื้นที่จะได้ประโยชน์อย่างมาก เพราะคนมาเลเซียจะสามารถเดินทางผ่านไปมาได้สะดวกมากขึ้น</p>	
	<p>6. การก่อสร้างอุโมงค์เป็นไปได้แต่ค่าใช้จ่ายแพงมาก เพราะเมื่อปี 59 มีการประเมินราคามาประมาณกิโลเมตรละ 69 ล้าน ซึ่งถ้าเป็นปัจจุบันอาจตกกิโลเมตรละเกือบ 80 ล้านบาท ซึ่งอาจใช้งบประมาณเกือบหมื่นล้าน</p>	
	<p>7. ด้านความมั่นคง ทหารเห็นด้วยกับเส้นทางดังกล่าวเพราะจะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ช่วงที่เป็นอุโมงค์ควรมีการตั้งด่านบริเวณหัวท้ายอุโมงค์ จะควบคุมสถานการณ์ได้ไม่น่าวิตกกังวล คาดว่าในปี 2570 สถานการณ์ในพื้นที่จะดีขึ้นเรื่อยๆ ไม่น่าวิตกกังวล</p>	
	<p>8. ปัจจุบันรัฐบาลลงทุนสร้างสนามบินเบตง ซึ่งสร้างเสร็จแต่ไม่สามารถใช้งานได้ ถ้าเกิดโครงการขึ้นจะสามารถเชื่อมการเดินทางไปมาของสนามบินเบตงและสนามบินนราธิวาสได้ ซึ่งตำบลรัฐจุดเป็นตำบลที่มีนกเงือกมาก ถ้ามีการพัฒนาเส้นทางจะได้รับประโยชน์เป็นอย่างมาก ในการประชุมครั้งต่อไปจะมีแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ จึงอยากให้ออกแบบทุกท่านว่าโครงการจะต้องเกิดเพราะเส้นทางดังกล่าวจะสามารถตอบโจทย์ได้ในทุกๆด้าน เช่นการท่องเที่ยว ความมั่นคง การค้าชายแดน เศรษฐกิจระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถตอบโจทย์ได้หลายๆด้านในการพัฒนาพื้นที่</p>	
	<p>9. ประชาชนในพื้นที่ต้องการโครงการมาก ซึ่งเห็นด้วยถ้าตัดเข้าป่าสงวนเพราะจะสามารถดูแลพื้นที่ป่าได้อย่างรวดเร็ว และสะดวกสบายมากขึ้น ซึ่งถ้าสามารถไปกลับได้จะยิ่งดีมาก เห็นด้วยกับโครงการเป็นอย่างมาก</p>	
<p>10. เส้นทางปัจจุบัน จากยะลาไปยังเบตงจะสามารถดำเนินการเป็นถนน 4 ช่องจราจรได้หรือไม่ เพราะปัจจุบันการเดินทางมีความยากลำบากไม่สะดวก</p>	<p>การปรับปรุงถนนยะลาไปยังเบตง มีการออกแบบเพ็จแล้วเสร็จ ซึ่งมีงบประมาณในปี พ.ศ. 2568 คาดว่าจะได้งบประมาณก่อสร้างประมาณเดือนมกราคม 2568 จะเป็นช่วงตะลิ่งไปถึงธารโต มีระยะทางประมาณ 10 กม. ส่วนในฝั่งประมาณถัดไปจะเป็นช่วง 3 แยก เชื้อนบางลานถึงตีบเขาแรง ระยะทางประมาณ 8 กม. ซึ่งดำเนินการเสนอของบประมาณอยู่ในปี พ.ศ. 2569 ส่วนต่อไปจะอยู่ในช่วงอื่นๆ อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมและออกแบบ ซึ่งจะเสนอขอในฝั่งประมาณถัดไป</p>	



ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 ในจังหวัดนราธิวาส : เมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน พ.ศ.2567 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมราชาทัศน์ฮอลล์ ชั้น 1 โรงแรมอิมพีเรียล นราธิวาส อำเภอเมืองนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส (ต่อ)</p>	<p>11. อยากให้ที่ปรึกษา ศึกษาทิศทางการไหลผ่าน ซึ่งอาจทำให้เกิดน้ำท่วม รวมทั้งเรื่องของการสะดวกสบาย ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง</p>	<p>ทางที่ปรึกษาขอรับประเด็น ซึ่งในการออกแบบโครงการมีการวิเคราะห์เรื่องระบบระบายน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ และมีการวิเคราะห์การชะล้างพังทลายของดิน เพื่อป้องกันดินถล่ม</p>
	<p>12. พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าเตรียมการประกาศเขตอุทยาน 2484 (1) ในกรณีที่จะมีการเข้าพื้นที่ ทางกรมป่าไม้มีแนวทางให้ปฏิบัติตาม คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ถ้าเป็นป่าสงวนแห่งชาติให้อื่นตามมาตร 17 ให้อื่นคำขอที่นราธิวาส 2. ถ้าเป็นพื้นที่ป่า 2484 คือป่าเตรียมการประกาศเขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกซีโป ให้ดำเนินการขอที่นราธิวาส ในกรณีที่จะใช้อุปกรณ์อากาศยานไร้คนขับ ต้องได้รับใบอนุญาตศึกษาวิจัย เพื่อเข้าพื้นที่ 	<p>ทางที่ปรึกษาได้เร่งดำเนินการเพื่อหาแนวเส้นทาง เพื่อทำหนังสือขอเข้าวิจัยพื้นที่ให้เร็วที่สุด</p>
	<p>13. สำหรับจังหวัดนราธิวาส ถนนเส้นใหม่ที่จะตัดผ่านอำเภอต่าง ๆ ซึ่งพื้นที่ส่วนมากเป็นพื้นที่เกษตรกร ซึ่งถ้าไม่มีน้ำและภูเขาจะได้รับผลกระทบมาก ซึ่งเห็นด้วยกับการทำถนนเพราะจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดีขึ้น ซึ่งผู้นำในพื้นที่และผู้นำท้องถิ่นก็ได้พยายามทำให้ประชาชนมีรายได้ที่ดีขึ้น แต่ป่าตะเคียนที่ดีที่สุดอยู่ที่นราธิวาส ป่าที่สมบูรณ์อย่างป่าฮาลาบาลา ซึ่งหากเกิดความเสียหายจะฟื้นฟูลกลับมาอย่างไร ซึ่งการมีส่วนร่วมสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบและได้รับผลประโยชน์ ควรมีหน่วยงานและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการดังกล่าว จึงอยากให้โครงการออกมามีแต่สิ่งที่ดี</p>	<p>ทางที่ปรึกษาจะรับเรื่องไปพิจารณาและใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการ</p>

3. การจัดประชุมโครงการ (ต่อ)

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอเบตง : วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. หอประชุมที่ว่าการอำเภอเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา</p> 	<ol style="list-style-type: none"> เส้นทางเลือกที่ 1 และ 5 เป็นแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ โดยแนวเส้นทางเลือกที่ 5 เป็นแนวเส้นทางที่เลียบชายแดนสามารถส่งเสริมเป็นจุดท่องเที่ยวได้และเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการที่เชื่อมโยงระหว่างเบตงกับสุคีริน สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 5 อาจจะทำให้เกิดผลกระทบกับป่าไม้ และสำหรับแนวทางเลือกที่ 3 ผ่านพื้นที่ชุมชนสามารถเชื่อมโยงชุมชนและเชื่อมเส้นทางได้หลายสายทำให้ชุมชนได้รับผลประโยชน์สูงสุด ไม่เห็นด้วยกับเส้นทางที่มีการตัดถนนใหม่ผ่านพื้นที่ป่า โดยเฉพาะแนวทางเลือกที่ 5 ซึ่งผ่านป่าต้นน้ำ ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้น้ำ เมื่อฝนตกลงมาจะทำให้น้ำขุ่น ไม่สามารถนำไปใช้ได้ ควรมีการปรับปรุงแนวเส้นทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง การตัดถนนแนวเส้นทางใหม่จะทำให้เกิดผลกระทบหลายด้าน เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 5 ซึ่งมีประโยชน์ในการลดระยะทางการเดินทางในด้านต่างๆสำหรับอนาคตข้างหน้า เช่น การขนส่งผลไม้ การส่งออกต่างๆ แต่ไม่ควรให้มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมมากนัก เห็นด้วยกับโครงการ แต่ควรพิจารณาเลือกแนวเส้นทางที่เกิดประโยชน์มากกว่าเกิดผลกระทบ โดยส่วนตัวเห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 5 ซึ่งเป็นเส้นทางเลียบแนวชายแดน ในเรื่องของความมั่นคง คิดว่าเจ้าหน้าที่สามารถควบคุมพื้นที่ได้ 	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็น ที่ปรึกษาขออนุญาตให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวเส้นทางที่ผ่านชุมชนมากที่สุด คือแนวเส้นทางเลือกที่ 1</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ที่ปรึกษจะมี การศึกษาระบบระบายน้ำทั้งหมด ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนอย่างน้อยที่สุด โดยจะมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่จะลดผลกระทบลงได้ และเมื่อระยะเวลาผ่านไปน้ำจะกลับสู่สภาพเดิมปกติ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอธารโต : วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอธารโต จังหวัดยะลา</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นด้วยกับโครงการในแนวทางเลือกที่ 1 และ 2 แต่ไม่เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 5 ที่มีการตัดผ่านป่าไม้จำนวนมาก และอยากให้รบกวนป่าไม้ให้น้อยที่สุด 2. รบกวนที่ปรึกษาให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งมีแนวเส้นทางที่ผ่านบริเวณหมู่บ้านวังไทร และขอทราบช่องทางประชาสัมพันธ์ที่สามารถให้ประชาชนเข้าไปดูรายละเอียดข้อมูลได้ 3. ในส่วนป่าปัจจุบันมีปัญหาเรื่องอุทกภัย เนื่องจากมีการบุกรุกป่าเพื่อทำการเกษตร ถ้ามีการสร้างถนนใกล้แนวป่าจะเกิดการเข้าไปบุกรุกป่าได้ง่ายขึ้น แต่ถ้าเส้นทางผ่านชุมชนจะทำให้เกิดประโยชน์มากกว่า 	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้ข้อมูลเพิ่มเติมในพื้นที่บริเวณดังกล่าว เมื่อมีการศึกษาในชั้นรายละเอียด และท่านสามารถติดตามข่าวสารหรือขอข้อมูลเพิ่มเติมจากโครงการผ่านช่องทางเว็บไซต์ โลก และเฟซบุ๊ก ของโครงการ ซึ่งแสดงไว้ในเอกสารประกอบการประชุมที่แจกให้กับทุกท่าน</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอศรีสาคร : วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องพวงชมพู ชั้น 1 เทศบาลศรีสาคร อำเภอศรีสาคร จังหวัดนราธิวาส</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การตัดถนนใหม่ของโครงการเพื่อร่นระยะทางในการเดินทางจะทำให้เกิดผลกระทบต่อป่าไม้และสัตว์ป่า ควรจะปรับปรุงแนวเส้นทางเดิมที่ใช้เดินทางในปัจจุบันให้ดีขึ้นมากกว่าการตัดถนนใหม่ 2. ควรออกแบบแนวเส้นทางให้ห่างจากมัสยิด อย่างน้อย 1 กิโลเมตร 3. เห็นด้วยกับโครงการ ซึ่งการมีถนนเพิ่มขึ้นเป็นการพัฒนาประเทศ และช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อตรวจสอบการบุกรุกได้สะดวกยิ่งขึ้น 4. เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 3 ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีผลกระทบต่อป่าไม้และสัตว์ป่าน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์มากที่สุดกับพื้นที่อำเภอศรีสาคร 5. หากมีความจำเป็นต้องตัดถนนผ่านพื้นที่ป่า ควรเลือกแนวเส้นทางที่ตัดผ่านป่าไม้ที่มีความเสื่อมโทรม 6. เห็นด้วยกับโครงการ ซึ่งควรเกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง และกระทบกับสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด 	<p>ที่ปรึกษามีหลักการในการออกแบบถนนโครงการให้สามารถร่นระยะทางการเดินทางให้สั้นที่สุด โดยในการออกแบบจะให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมโดยจะมีการศึกษาให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน</p>

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอสุคีริน : วันพุธที่ 25 ธันวาคม 2567 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมอำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส</p> 	<ol style="list-style-type: none"> กังวลเรื่องของพื้นที่ป่า เนื่องจากเคยมีโครงการลักษณะนี้เกิดขึ้นเมื่อประมาณ 30 ปีที่แล้ว และต้องยุติโครงการไปเนื่องจากมีผลกระทบต่อป่าไม้ โครงการอาจทำให้เกิดความสะดวขึ้น แต่ก็มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเวนคืน จึงอยากให้มีมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เห็นด้วยกับการมีโครงการ เนื่องจากอำเภอเบตงมีความเจริญมากในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว หากมีการเชื่อมกับอำเภอสุคีรินได้ จะส่งผลดีด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของอำเภอสุคีริน การตัดเส้นทางผ่านพื้นที่ป่าทำให้ผู้สัญจรไปมาช่วยเป็นหูเป็นตาในการดูแลป่าไม้ สัตว์ป่า และยังช่วยอำนวยความสะดวกต่อเจ้าหน้าที่ในการดูแลป่าไม้ได้ด้วย เห็นด้วยกับเส้นทางโครงการแนวที่ 5 เนื่องจากเป็นระยะทางที่ใกล้ที่สุด สำหรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นก็ต้องมีมาตรการในการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นเส้นทางที่ผ่านลำห้วยน้อยที่สุด เส้นทางนี้ห่างจากเขตแดนไม่มากซึ่งสะดวกในการดูแลความมั่นคงของประเทศ เห็นด้วยกับโครงการที่จะส่งผลดีเรื่องการคมนาคมและการท่องเที่ยว แต่จะมีผลต่อการสูญเสียทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและบางพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เห็นด้วยกับการเชื่อมต่ออำเภอเบตงกับอำเภอสุคีริน โดยเฉพาะแนวเส้นทางที่ 5 ซึ่งเคยมีการทำถนนไปบ้างแล้วเมื่อในอดีต แต่มีการยุติไป จะส่งผลต่อเศรษฐกิจให้ดีขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวและความมั่นคงของชาติ 	<p>โครงการมีการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการประเมินผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ สำหรับแนวทางเลือกโครงการทั้ง 5 เส้นทาง จะมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ในส่วนของมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการนำเสนอต่อที่ประชุมในครั้งต่อไป</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอบันนังสตา : วันพฤหัสบดีที่ 26 ธันวาคม 2567 เวลา 9.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมเพชรนิงดา โรงเรียนบันนังสตาอินทรีนคร อำเภอบันนังสตา จังหวัดยะลา</p> 	<p>1. เห็นด้วยกับภาพรวมทั้งหมดที่เสนอมา แต่ขอให้พื้นที่ต้น หองลิแป เป็นพื้นที่จุดศูนย์กลางจุดผ่านระหว่างตำบลแม่หวาด สะพานบาตูปูเป๊ะ ต้นหองลิแป และตำบลอัยเยอร์เวง</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>2. เห็นด้วยกับโครงการ โดยเฉพาะแนวเส้นทางเลือกที่เป็นการตัดถนนผ่านชุมชนแต่ละชุมชน สถานศึกษาและสถานพยาบาล ซึ่งประชาชนได้รับประโยชน์และเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการลำเลียงผลการผลิตทางการเกษตร สำหรับแนวเส้นทางเลือกที่ 4 นั้นไม่เห็นด้วยเนื่องจากต้องสร้างสะพานและทำอุโมงค์ต้องมีงบประมาณในการดูแลรักษา และมีพื้นที่ลาดชัน แนวเส้นทางเลือกที่ 5 เป็นเส้นทางที่ระยะทางสั้นที่สุด แต่กระทบต่อพื้นที่แหล่งน้ำและป่าสงวน</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>3. โครงการมีประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่และเป็นเส้นทางเศรษฐกิจทางการเกษตรแต่มีความกังวลเรื่องสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>4. เห็นด้วยกับโครงการในแนวเส้นทางเลือกที่ 2 เนื่องจากเป็นการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่อยู่หมู่บ้านสันติ 2 สามารถเชื่อมต่อกับอำเภอธารโตได้ สำหรับประชาชนในจังหวัดยะลาที่สามารถเชื่อมต่อกับอำเภอจะแนะ อำเภอศรีสาครและอำเภอสุคีรินได้อย่างประหยัดเวลา และยังส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ ถึงแม้จะมีข้อเสียในการตัดผ่านอุทยานแห่งชาติแต่ก็คุ้มค่ากับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>5. ในแนวเส้นทางเลือกแต่ละเส้นทางเสนอให้คำนึงถึงคนระหว่างเส้นทางว่าสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้หรือไม่</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>6. เห็นประโยชน์ของโครงการ คือย่นระยะเวลาในการเดินทางระหว่างอำเภอเบตงและอำเภอสุคีริน และสนับสนุนแนวเส้นทางเลือกโครงการที่ 1 และ 2 เพราะจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจระหว่างชุมชน เป็นเส้นทางที่ประชาชนได้ประโยชน์มากที่สุด</p>	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>
	<p>7. แนวเส้นทางเลือกทั้ง 5 เส้นทาง นอกจากต้นทุนในการลงทุนแล้ว อยากให้นักลงทุนที่ต้องเสียไปของธรรมชาติ และประโยชน์ที่ชาวบ้านจะได้รับด้วย</p>	<p>โครงการมีการศึกษาถึงผลกระทบด้านอื่น ๆ นอกจากต้นทุนการก่อสร้าง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น</p>

ชื่อการจัดประชุม	ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มอำเภอจะนะ : วันพุธที่ 25 ธันวาคม 2567 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หอประชุมอำเภอจะนะ จังหวัดนราธิวาส</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากมีประโยชน์ต่อชุมชนและประชาชนในเรื่องระยะทางในการเดินทางที่สั้นลง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อบ้างจึงเห็นควรให้หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ 2. เห็นด้วยกับโครงการ เพราะทำให้การเดินทางสั้นลงและยังพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งควรหลีกเลี่ยงให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด และอยากให้โครงการนำงบประมาณเพื่อการท่องเที่ยวมาลงที่ชุมชนให้เกิดประโยชน์ต่อชาวบ้านด้วย 3. เห็นด้วยกับโครงการ ถ้ามีถนนมาสร้างก็ยินดีมาก 	<p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p> <p>ขอบคุณสำหรับข้อคิดเห็นของท่าน ทางทีมที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการ</p>

12. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

12.1 การศึกษาทางเลือกและรูปแบบโครงการ

นำข้อเสนอแนะ และรับฟังข้อคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด

12.2 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

สำรวจการจราจรและวิเคราะห์สภาพจราจรในปัจจุบันและการคาดการณ์จราจรสภาพในอนาคตบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อนำไปประกอบการกำหนดรูปแบบถนน รูปแบบทางเชื่อมและทางแยก

12.3 การศึกษาด้านวิศวกรรม

สำรวจสภาพภูมิประเทศ ลักษณะของเส้นทาง อุปสรรค สิ่งกีดขวางและจุดควบคุมอื่นๆ ศึกษาวิเคราะห์ด้านธรณีวิทยาเพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบเบื้องต้น

12.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการฯ ซึ่งเป็นการศึกษาจากข้อมูลทางด้านทุติยภูมิ และการศึกษาในการลงพื้นที่ภาคสนาม และข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าและการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งระยะของการพัฒนาโครงการเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะเตรียมการก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

12.5 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) สรุปผลการจัดประชุมการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษา
- 2) ดำเนินการจัดประชุมการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น จากการดำเนินโครงการ และข้อเสนอแนะต่อมาตรการต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด
- 3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ วิทยุท้องถิ่น/เสียงตามสายในชุมชน รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ



13. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

สัญญาเลขที่ สผ.08/2567 ลงนามสัญญา วันที่ 18 มิถุนายน 2567 เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ 19 มิถุนายน 2567 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 10 ธันวาคม 2568 รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น 540 วัน หรือ 18 เดือน

14. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6559 / โทรสาร : 02-354-6593

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 466/23 ถ.พหลโยธิน สามเสนใน พญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-279-2811 E-mail : info@tecconsultant.co.th

ผู้ประสานงาน กรรณิการ์ คนชื่อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ทรัพย์ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 111/39 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120

โทรศัพท์ 02-573-0338 โทรสาร 02-573-0339

ผู้ประสานงาน วีรวรรณ วิชิตชีพ โทร. 086-505-3463



WEBSITE :

www.ทางหลวงเบตง-สุคีริน.com



Facebook :

โครงการศึกษาพัฒนาโครงข่าย

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง

อ.เบตง - อ.สุคีริน



Line :

ทางหลวง เบตง-สุคีริน

@214jajio