

การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2565)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และขอขอบเขตการศึกษา ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้มีโอกาสรับทราบข้อมูลของโครงการ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ประชุมกลุ่มย่อย) (วันที่ 23-24 เมษายน 2565)

เพื่อเสนอการคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต้นเดือนสิงหาคม 2565)

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการในทุกประเด็นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 4 (การประชุมเพื่อสรุปรูปแบบโครงการ) (ต้นเดือนกันยายน 2565)

เพื่อนำเสนอสรุปรูปแบบโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

การประชาสัมพันธ์โครงการ

จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ การเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของสำนักนายกรัฐมนตรี และการจัดทำบทความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่



Website : www.ถนนเลี้ยวเมืองสตูลผิงตะวันตก.com



Website : สำนักนายกรัฐมนตรี



Line : @westernbypassatun



โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์



เอกสารประกอบการประชุม



แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

► การเข้าพบท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล และผู้นำชุมชนในพื้นที่

วันที่ 28 มกราคม 2565

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบทและที่ปรึกษาได้เข้าพบท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล นายเอกรัฐ หลีเส้น และหน่วยงานในระดับจังหวัดที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และรับข้อเสนอแนะประกอบการศึกษาโครงการ



เข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนตำบลลูลูง พร้อมผู้นำชุมชนในพื้นที่



เข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนตำบลควนคูเมือง พร้อมผู้นำชุมชนในพื้นที่



เข้าพบรองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลควนคูเมือง พร้อมผู้นำชุมชนในพื้นที่



► การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในวันศุกร์ที่ 25 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมอภัยนุราช 1 โรงแรมสินเกียรติบุรี ตำบลพิมาน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวนทั้งหมด 123 คน



www.ถนนเลี้ยวเมืองสตูลผิงตะวันตก.com



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
ชั้น 9 อาคารสารสาวิทย์ เลขที่ 90/18-90/20 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2636 6086
อีเมล : civil@aec-th.com

บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแต้นท์ จำกัด

เลขที่ 123/726 ซอยกักรัทธิย์ ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2510 8278 โทรสาร : 0 2948 5654
อีเมล : encad2539@gmail.com



บริษัท เอสทีอาร์ คอนซัลตัง จำกัด

เลขที่ 68/9 ซอยพัฒนาการ 20 แยก 4 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง
เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2101 6501 โทรสาร : 0 2101 6502 อีเมล : jumrus@gmail.com

บริษัท ชีวล์ แอนด์ ดีไซน์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 116/443 ซอยพลโยธิน 54 แยก 10-2 แขวงคลองถนน
เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์ : 0 2990 5699 โทรสาร : 0 2990 5699 อีเมล : civildesign2015@gmail.com

บริษัท เจเน่ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด

เลขที่ 319/48-49 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2616 1004-6 โทรสาร : 0 2616 1003 อีเมล : genie.design2016@gmail.com



โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบ

ถนนเลี้ยวเมืองผิงตะวันตก อ.เมือง จ.สตูล

ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญด้านเศรษฐกิจในการสร้างรายได้ที่สำคัญของประเทศ ทั้งในด้านการท่องเที่ยว การค้าชายแดน การนำเข้า-ส่ง ออกสินค้าระหว่างประเทศ และการคมนาคมขนส่งทางทะเลด้านฝั่งอันดามัน ปัจจุบันการขยายตัวของจังหวัดมีข้อจำกัด เนื่องจากมีเส้นทางหลัก ในการเดินทางขนส่งสินค้าเพียงเส้นทางเดียวคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ซึ่งจะต้องใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือท่ามะลิด้วย และเนื่องจากเส้นทางสายหลักนี้ตัดผ่านเขตชุมชนเมือง ทำให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมากเพราะไม่มีเส้นทางอื่นทดแทนและไม่สามารถรองรับการขยายตัวด้านคมนาคมขนส่งเพิ่มเติมได้อีก ส่งผลให้เกิดความเดือดร้อนต่อผู้เดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนประชาชนเป็นอย่างมาก การดำเนินโครงการถนนเลี้ยวเมืองสตูลผิงตะวันตกจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนและสำคัญอย่างยิ่งต่อการแก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน อีกทั้งยังมีส่วนช่วยเสริมศักยภาพในการเติบโตของเมืองสตูลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวอีกด้วย



วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 ศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม
- 2 ศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 3 เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นประชาชนที่มีส่วนได้เสียต่อการดำเนินโครงการ
- 4 สำรวจ ออกแบบ และประมาณราคา ถนนเลี้ยวเมืองผิงตะวันตก อ.เมืองสตูล
- 5 เพื่อศึกษาผลตอบแทนทางด้านการลงทุนและค่าความเสี่ยงในการลงทุนโครงการ
- 6 เพื่อประสานความร่วมมือจากหน่วยงานในจังหวัดฯ และองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานโครงการ

ประโยชน์ของโครงการ

- 1 เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด และแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่เป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นเดียวของอำเภอเมืองสตูล
- 2 เพิ่มเติมและขยายโครงข่ายถนนของอำเภอเมืองสตูล
- 3 สนับสนุน เพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว
- 4 รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง พัฒนาศักยภาพให้พื้นที่รอบที่ตั้งโครงการ
- 5 อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่



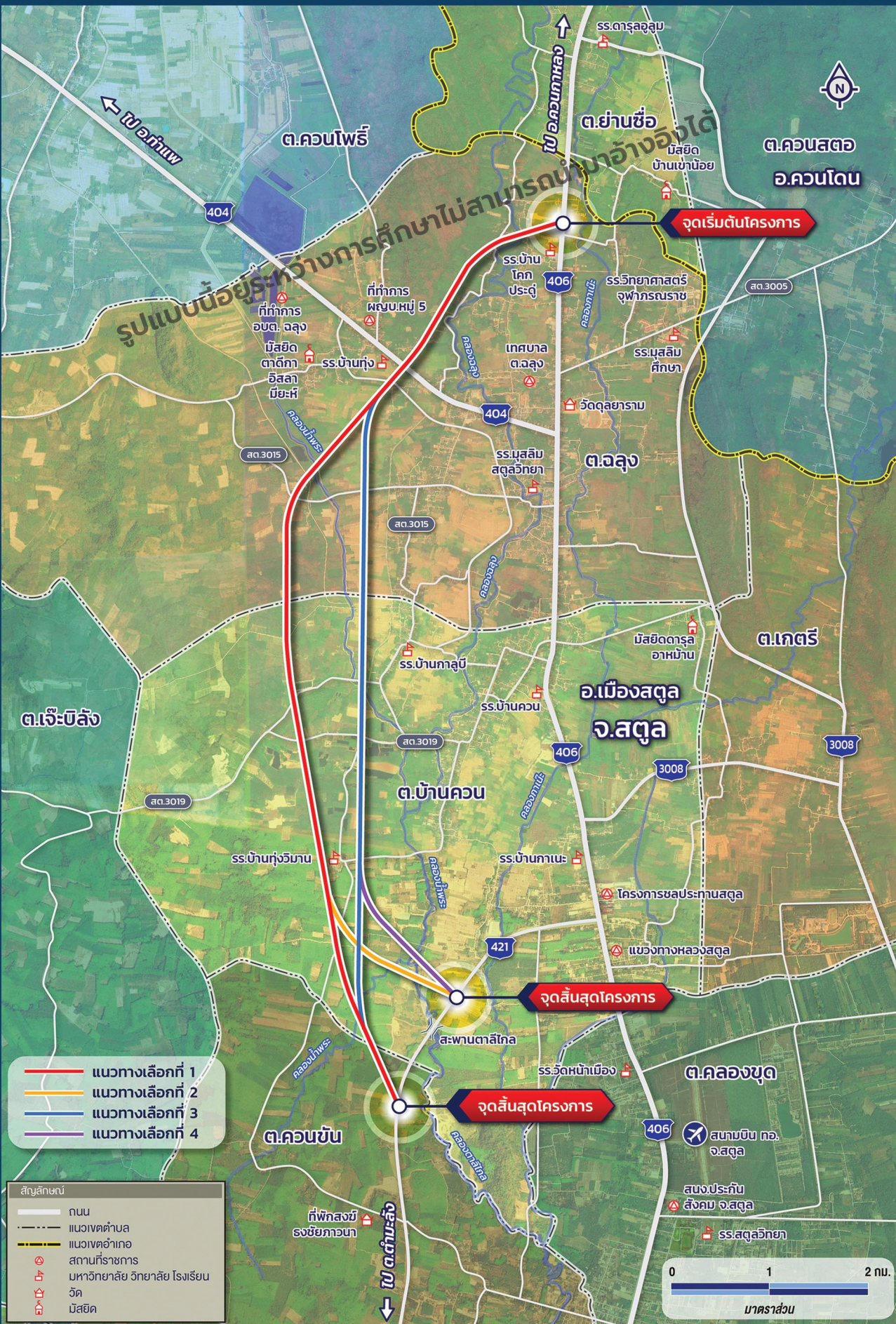
ระยะเวลาการดำเนินงาน



ระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน

เริ่มงานวันที่ 24 ธันวาคม 2564 สิ้นสุด วันที่ 19 กันยายน 2565

แนวเส้นทางเลือกโครงการ



ลักษณะของโครงการ

ลักษณะของโครงการ เป็นแนวถนนตัดใหม่ เป็นถนนเลี่ยงเมืองทางด้านทิศตะวันตกของอำเภอเมืองสตูล มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 แล้วจะมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ แล้วตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 จากนั้นมุ่งไปทางทิศใต้ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ โดยบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 แนวเส้นทางจะผ่านในเขตพื้นที่ 3 ตำบล ของอำเภอเมืองสตูล คือ ตำบลลูลุง ตำบลบ้านควน และตำบลควนบัน ซึ่งโครงการจะมีทางแยกต่างระดับ 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางแยกต่างระดับตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 เป็นถนน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร



แนวเส้นทางเลือกโครงการ

แนวเส้นทางเลือกที่ 1

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 แยกจากหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่บริเวณ กม. 76+350 โดยแนวถนนโครงการไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ แนวถนนโครงการ กม.ที่ 2+280 ตัดกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 บริเวณ กม.ที่ 131+930 แนวถนนโครงการ กม.ที่ 10+346 บรรจบกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 บริเวณ กม.ที่ 3+030 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 10.346 กม.

แนวเส้นทางเลือกที่ 2

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 แยกจากหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่บริเวณ กม. 76+350 โดยแนวถนนโครงการไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ แนวถนนโครงการ กม.ที่ 2+280 ตัดกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 บริเวณ กม.ที่ 131+930 แนวถนนโครงการ กม.ที่ 9+837 บรรจบกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 บริเวณ กม.ที่ 1+800 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 9.837 กม.แนวเส้นทางเลือกที่ 2 จะซ้อนทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 จาก กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 8+000 จากนั้นแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 บริเวณ กม.ที่ 1+800 เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 9.84 กม.

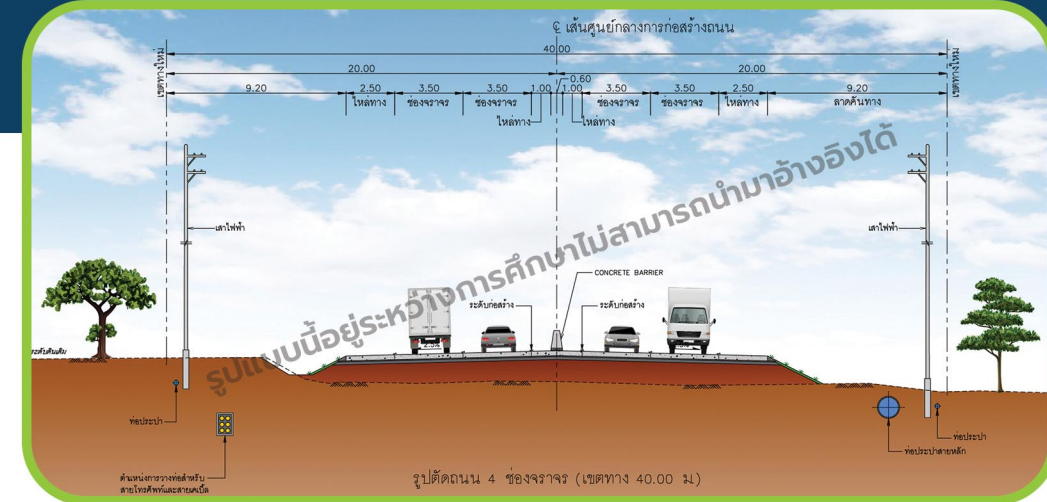
แนวเส้นทางเลือกที่ 3

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 แยกจากหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่บริเวณ กม. 76+350 โดยแนวถนนโครงการไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ แนวถนนโครงการ กม.ที่ 2+280 ตัดกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 บริเวณ กม.ที่ 131+930 แนวถนนโครงการ กม.ที่ 9+954 บรรจบกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 บริเวณ กม.ที่ 3+030 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 9.954 กม.

แนวเส้นทางเลือกที่ 4

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 แยกจากหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่บริเวณ กม. 76+350 โดยแนวถนนโครงการไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ แนวถนนโครงการ กม.ที่ 2+280 ตัดกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 บริเวณ กม.ที่ 131+930 แนวถนนโครงการ กม.ที่ 9+171 บรรจบกับหลวงแผ่นดินหมายเลข 421 บริเวณ กม.ที่ 1+800 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 9.171 กม.

รูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ



หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง

ปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทาง

หลักเกณฑ์การคัดเลือก

★ ด้านวิศวกรรมและจราจร

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1.1 ความยาวแนวเส้นทาง | แนวเส้นทางที่สั้นจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของยานพาหนะและประหยัดเวลาในการเดินทาง |
| 1.2 รูปแบบด้านเรขาคณิต | แนวเส้นทางเลือกที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้งในแนวราบใหญ่กว่าจะมีความได้เปรียบแนวเส้นทางที่มีจำนวนโค้งมากกว่า |
| 1.3 เทคนิคในการก่อสร้าง | งานโครงสร้างสะพานจะมีความซับซ้อนมากกว่างานทาง ต้องใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์รวมถึงเทคนิคในการก่อสร้างที่มากกว่างานทางมาก |
| 1.4 ผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้าง | จำนวนของจุดที่ตัดกับถนนเดิมตามแนวสายทาง เมื่อมีการก่อสร้างโครงการตัดกับถนนที่มีอยู่เดิมจะต้องมีการปิดถนนและเบี่ยงแนวเส้นทางสัญจร |

★ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- | | |
|--|--|
| 2.1 ค่าก่อสร้าง | แนวเส้นทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าจะมีโอกาสที่จะให้ผลตอบแทนในการลงทุนที่มากกว่า |
| 2.2 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง | แนวเส้นทางเลือกที่มีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินน้อยกว่าย่อมได้เปรียบแนวเส้นทางที่มีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่มากกว่า |

★ ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

- | | |
|---|---|
| 3.1 จำนวนจุดตัดลำน้ำหรือแหล่งน้ำผิวดิน | แนวทางเลือกที่มีจำนวนจุดตัดน้อยกว่า ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่ต่ำกว่า |
| 3.2 จำนวนสถานที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตัดผ่านหรืออยู่ในรัศมี 500 เมตร | ทางเลือกที่ตัดผ่านหรือมีสถานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร น้อยที่สุดจะเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมกว่า |
| 3.3 จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน | ทางเลือกที่มีจำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืนน้อยที่สุด จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 3.4 จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน | ทางเลือกที่มีจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอนน้อยที่สุด จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 3.5 จำนวนจุดตัดหรือเชื่อมต่อถนนเดิมที่มีอยู่ | ทางเลือกที่มีจำนวนจุดตัดหรือเชื่อมต่อถนนเดิมมากที่สุด จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมในด้านการคมนาคมที่สามารถเข้าถึงเส้นทางได้ดี |