

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการ และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

การประชาสัมพันธ์โครงการ
ผ่านเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ และบอร์ดประชาสัมพันธ์
ตลอดระยะเวลาการศึกษา

การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการเบื้องต้น เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน ฯลฯ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำมาสู่การกำหนดแนวทางการศึกษาของโครงการ ตลอดจนขอความอนุเคราะห์ข้อมูลขอบเขตการปกครอง และรายชื่อผู้ใหญ่บ้านหรือประธานชุมชน โดยดำเนินการเมื่อระหว่างวันที่ 17 - 21 มีนาคม 2568 และเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2568

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาและขอบเขตการศึกษา ดำเนินการเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกับตัน รีสอร์ท ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 76 คน

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกของโครงการและเกณฑ์การคัดเลือก รูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการ จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกับตัน รีสอร์ท ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 48 คน
- กลุ่มที่ 2 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาทอน อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 41 คน
- กลุ่มที่ 3 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลกำแพง อำเภอละงู จังหวัดสตูล มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 57 คน

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ในวันจันทร์ที่ 20 ตุลาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกับตัน รีสอร์ท ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประมาณมกราคม 2569

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ประมาณเดือนเมษายน 2569

ภาพกิจกรรมการมีส่วนร่วมที่ดำเนินการที่ผ่านมา



การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่
และทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 404
สาย ปะเหลียน - ทุ่งหว้า - ละงู

บริษัทที่ปรึกษา



EDesign



สอบถามเพิ่มเติม

ผู้ประสานงานโครงการ

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมฯ

นางฐนิชชา แก้วงาม

นางสาวพิริภรณ์ ปรีชาเลิศมิตร

นางสาวบุษราพร บุตรปราย

โทรศัพท์ : 08 9455 5663

โทรศัพท์ : 08 1957 2541

โทรศัพท์ : 06 3449 9447

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 404 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมอำเภอปะเหลียน เข้ากับอำเภอเมืองตรัง โดยผ่านอำเภอย่านตาขาว อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง และเข้าสู่จังหวัดสตูล ผ่านอำเภอทุ่งหว้า อำเภอละงู ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 404 มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ในแนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าพื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน 2 แห่ง ได้แก่ 1) ดึกเก่าตลาดทุ่งหว้า และ 2) เขาโต๊ะนางดำ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 142 ตอนพิเศษ 260 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568 และ (ฉบับที่ 1) พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2567

กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด บริษัท ธารา โลน จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนท์ จำกัด บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท เวิลด์เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ และทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 404 สาย ปะเหลียน - ทุ่งหว้า - ละงู

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงแนวใหม่ และทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 404 สาย ปะเหลียน - ทุ่งหว้า - ละงู มีระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร

เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

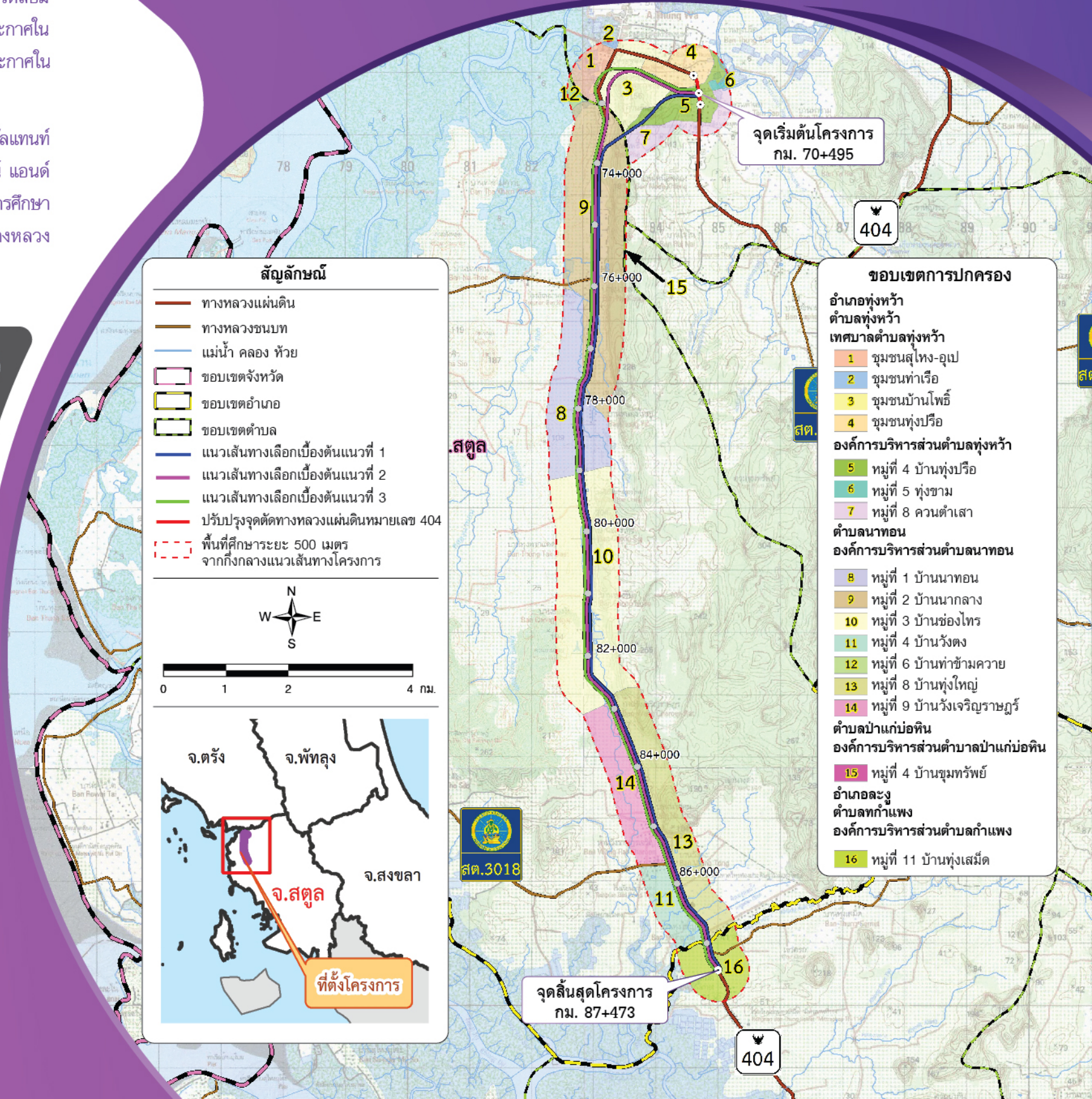
ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต

ช่วยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นการพัฒนาพื้นที่ในอำเภอทุ่งหว้า และอำเภอละงู จังหวัดสตูล

พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเติมเต็มโครงข่ายถนนเดิมในจังหวัดสตูลให้สมบูรณ์มากขึ้น

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่และทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 404 สาย ปะเหลียน - ทุ่งหว้า - ละงู มีจุดเริ่มต้นโครงการในพื้นที่ ตำบลทุ่งหว้า อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล ที่ กม. 70+495 และสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลท่าแพ อำเภอละงู จังหวัดสตูล กม. ที่ 87+473 รวมทั้งโครงข่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง มีระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร (ระยะทางรวมทั้งแนวใหม่และแนวเดิม)



รูปแบบและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 404 ช่วงที่ผ่านชุมชนบริเวณเทศบาลตำบลทุ่งหัว มีเขตทางค่อนข้างแคบ ซึ่งหากจะต้องขยายทางหลวงโครงการเป็น 4 ช่องจราจรในบริเวณนี้ อาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณ 2 ข้างทาง ดังนั้นจึงต้องมีการออกแบบทางหลวงแนวใหม่ในบริเวณดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ซึ่งประกอบด้วยแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้จำนวน 3 แนวเส้นทางเลือก โดยแต่ละแนวเส้นทางเลือกมีรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้



แนวเส้นทางเลือกที่ 1

1 มีจุดเริ่มต้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 70+495 แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก ประมาณ 180 เมตร จากนั้นเบี่ยงแนวลงมาทางตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านแนวเขาสูงชัน เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 74+460 โดยแนวเส้นทางเลือกนี้จะมีระยะทางรวมประมาณ 2.900 กิโลเมตร (ถนนแนวใหม่ 2.025 กิโลเมตร และทับถนนเดิม 0.875 กิโลเมตร)

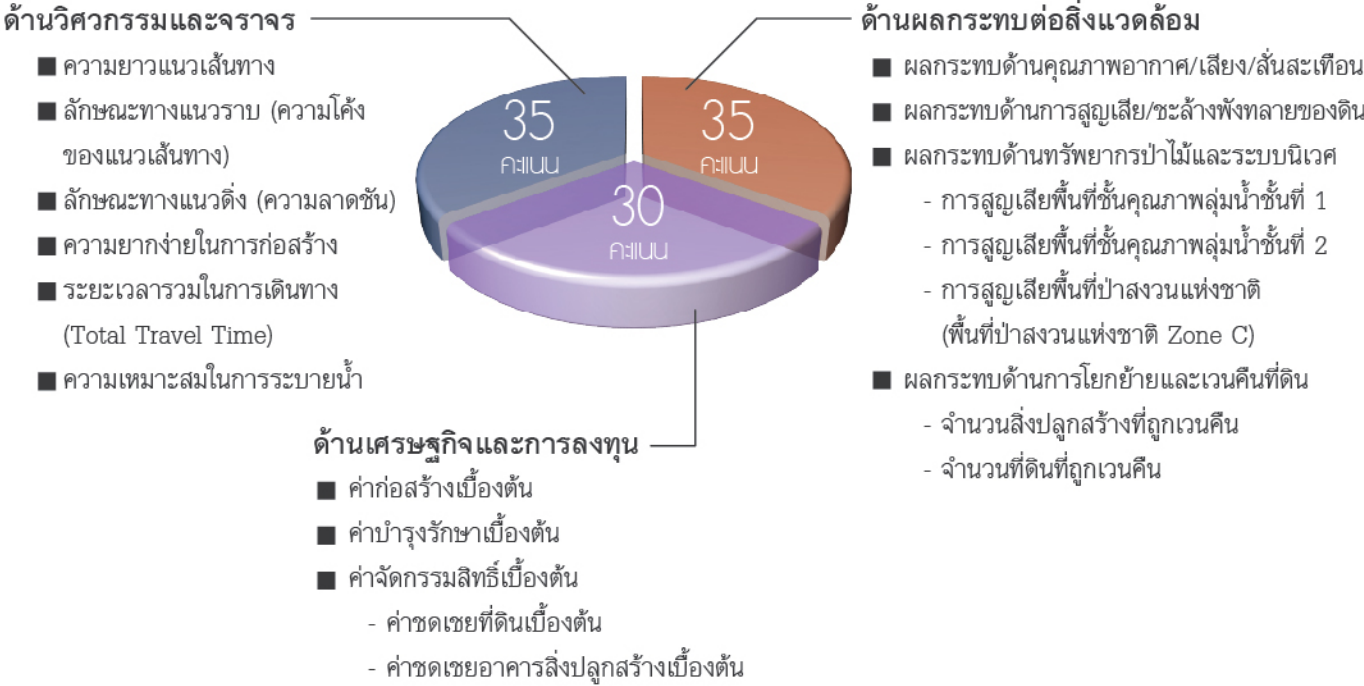
แนวเส้นทางเลือกที่ 2

2 มีจุดเริ่มต้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 70+495 แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก ประมาณ 180 เมตร จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางตะวันตกเฉียงเหนือประมาณ 750 เมตร แล้วเบี่ยงแนว อีกครั้งมาทางทิศใต้ เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 73+275 จากนั้นแนวเส้นทางจะซ้อนทับ ทางหลวงหมายเลข 404 เดิม สิ้นสุดแนวทางเลือก ประมาณ กิโลเมตรที่ 74+460 โดยแนวเส้นทางเลือกนี้จะมีระยะทางประมาณ 3.484 กิโลเมตร (ถนนแนวใหม่ 1.950 กิโลเมตร และทับถนนเดิม 1.534 กิโลเมตร)

แนวเส้นทางเลือกที่ 3

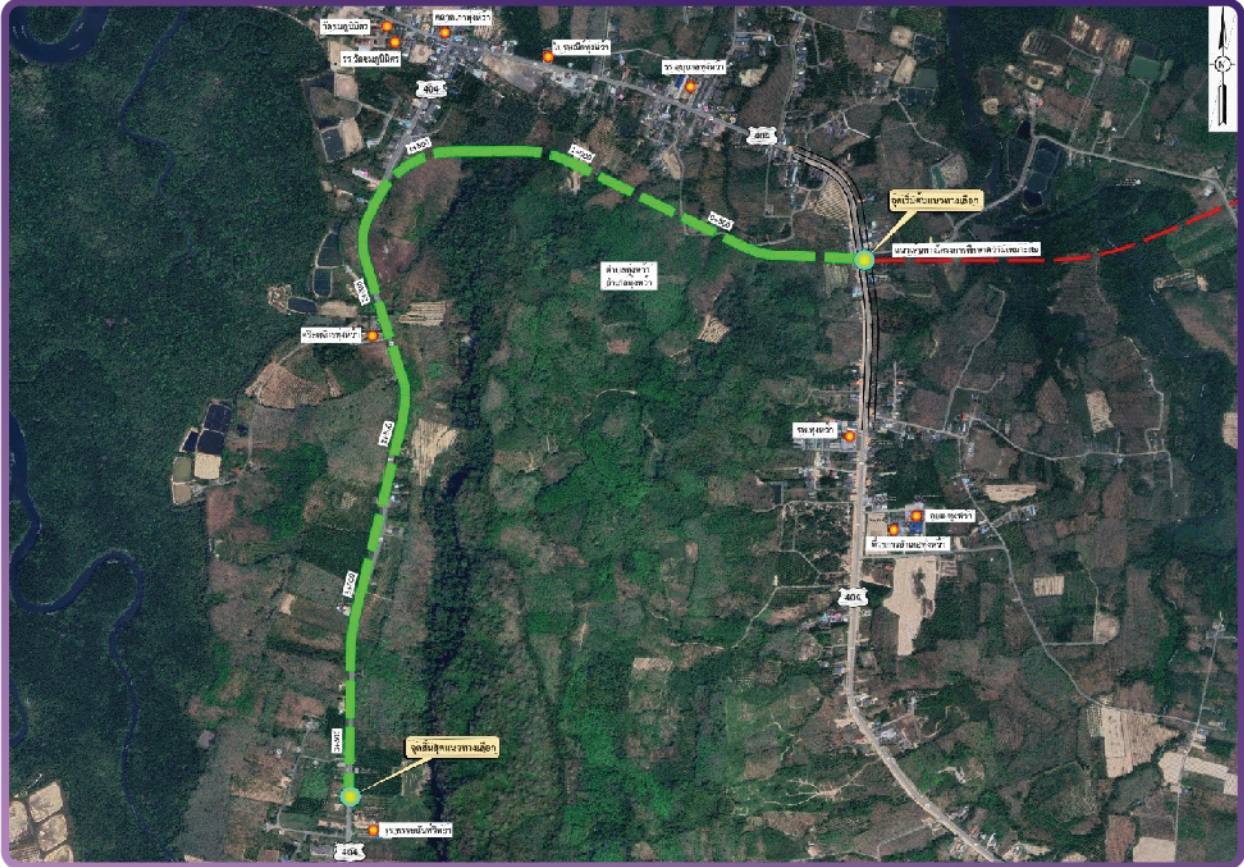
3 มีจุดเริ่มต้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 70+495 แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก ประมาณ 180 เมตร จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางตะวันตกเฉียงเหนือประมาณ 750 เมตร แล้ว เบี่ยงแนวลงมาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เล็กน้อยเข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 404 ประมาณ กิโลเมตรที่ 72+360 จากนั้น แนวเส้นทางจะซ้อนทับทางหลวงหมายเลข 404 เดิมประมาณ 2.000 กิโลเมตร สิ้นสุดแนวทางเลือกประมาณ กิโลเมตรที่ 74+460 โดยแนวเส้นทางเลือกนี้จะมีระยะทางประมาณ 3.680 กิโลเมตร (ถนนแนวใหม่ 1.700 กิโลเมตร และทับถนนเดิม 1.980 กิโลเมตร)

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ



ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

จากผลการการเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยแนวเส้นทางเลือกที่มีคะแนนรวมทุกปัจจัยมากที่สุด คือ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีคะแนนรวมเท่ากับ 80.33 คะแนน



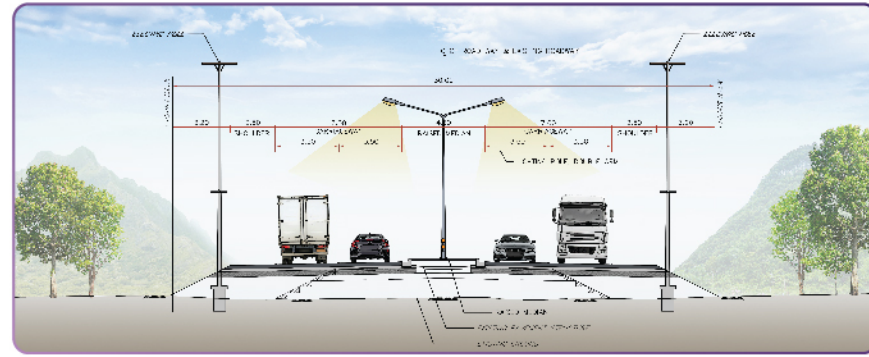
รูปแบบแนวทางเลือกการพัฒนาทางหลวงเบื้องต้นโครงการ โดยกำหนดเป็น 3 รูปแบบ

รูปแบบถนนเกาะกลาง

เป็นเกาะยก

(Raised Median)

เหมาะสำหรับถนนในเมืองและ
ชานเมือง หรือถนนที่ใช้ความเร็ว
ไม่สูง และมีเขตทางไม่กว้าง



- ข้อดี**
- สามารถจัดช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยว หรือรถกลับรถได้
 - สามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่เกาะกลาง เพื่อใช้เป็นที่พักรอของผู้คนที่ต้องการจะสัญจรข้ามถนนได้สะดวก ปลอดภัย และการติดตั้งอุปกรณ์ด้านจราจรมีพื้นที่ในการพัฒนาโครงการในอนาคต

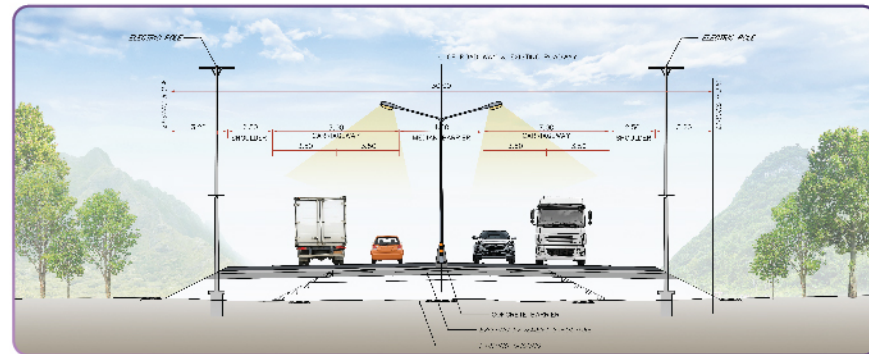
ข้อเสีย - มีค่าบำรุงรักษาสูง

รูปแบบถนนเกาะกลาง

แผงกั้นคอนกรีต

(Barrier Median)

เกาะกลางกว้าง 4.60 เมตร เหมาะสม
กับทางหลวงที่มีเขตทางแคบ และรถ
ใช้ความเร็วสูง



- ข้อดี**
- สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนมาได้ดี
 - สามารถจัดช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยว หรือรถกลับรถได้
 - แผงกั้นคอนกรีตมีความคงทนถาวร และซ่อมแซมง่าย ค่าบำรุงรักษาน้อยกว่าเกาะกลางแบบเกาะยก

ข้อเสีย

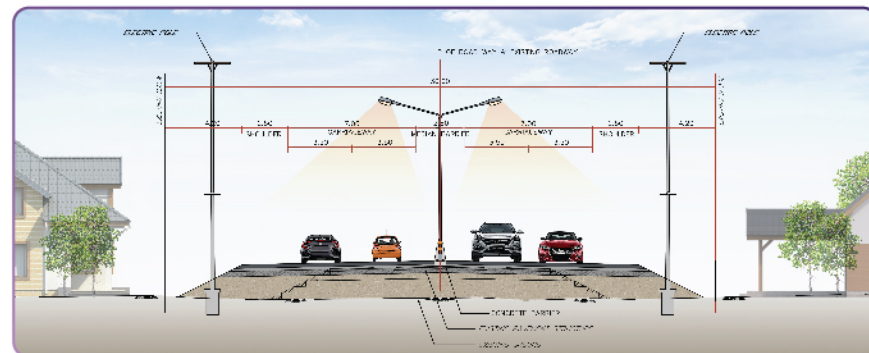
- การข้ามถนนของผู้คนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับบริเวณที่มีชุมชนด้านข้างทาง
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางก่อสร้างเสาโครงสร้างข้ามถนนต่าง ๆ ได้ดีพอ เช่น สะพานลอย สะพานคนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงสร้างป้ายจราจร เป็นต้น

รูปแบบถนนเกาะกลาง

แผงกั้นคอนกรีต

(Barrier Median)

เกาะกลางกว้าง 2.60 เมตร เหมาะ
สำหรับทางหลวงที่มีเขตทางแคบ
รถที่ใช้ความเร็วสูง



- ข้อดี**
- สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนมาได้ดี
 - ใช้ความกว้างผิวจราจรน้อยกว่า จึงมีค่าบำรุงรักษาน้อยกว่า
 - แผงกั้นคอนกรีตมีความคงทนถาวร และซ่อมแซมง่าย มีค่าบำรุงรักษาน้อยกว่าเกาะกลางแบบเกาะยก

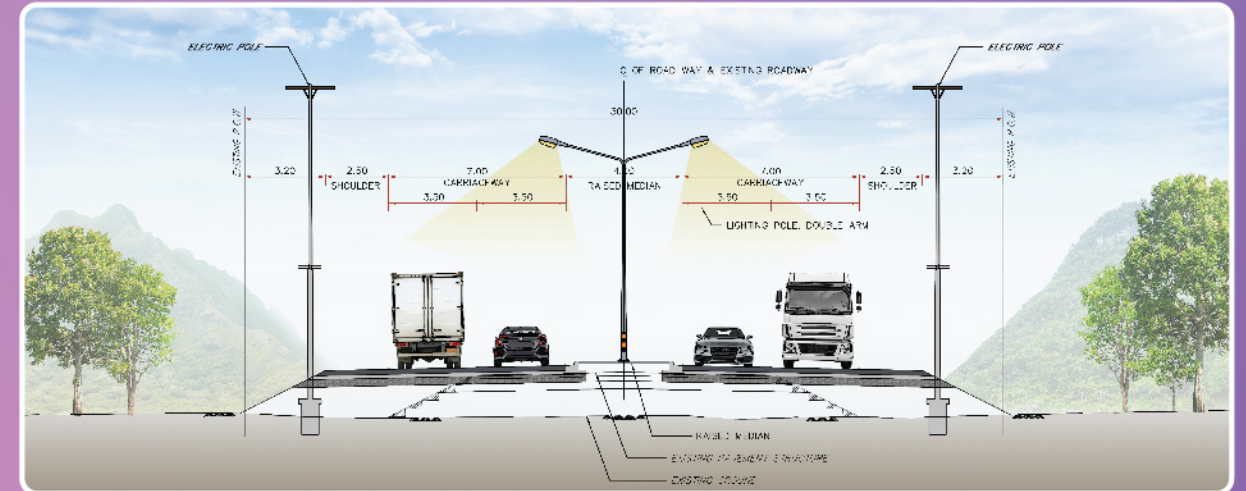
ข้อเสีย

- การข้ามถนนของผู้คนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับบริเวณที่มีชุมชนด้านข้างทาง
- จัดช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยว หรือที่ทางแยก ได้ยากกว่า เป็นผลให้เกิดความไม่สะดวกกับผู้ใช้งานในการกลับรถ
- ไม่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางก่อสร้างเสาโครงสร้างข้ามถนนต่าง ๆ ได้ดีพอ เช่น สะพานลอย สะพานคนเดินข้าม ทางยกระดับ เสาโครงสร้างป้ายจราจร เป็นต้น

ผลการคัดเลือกรูปแบบในการพัฒนาโครงการ

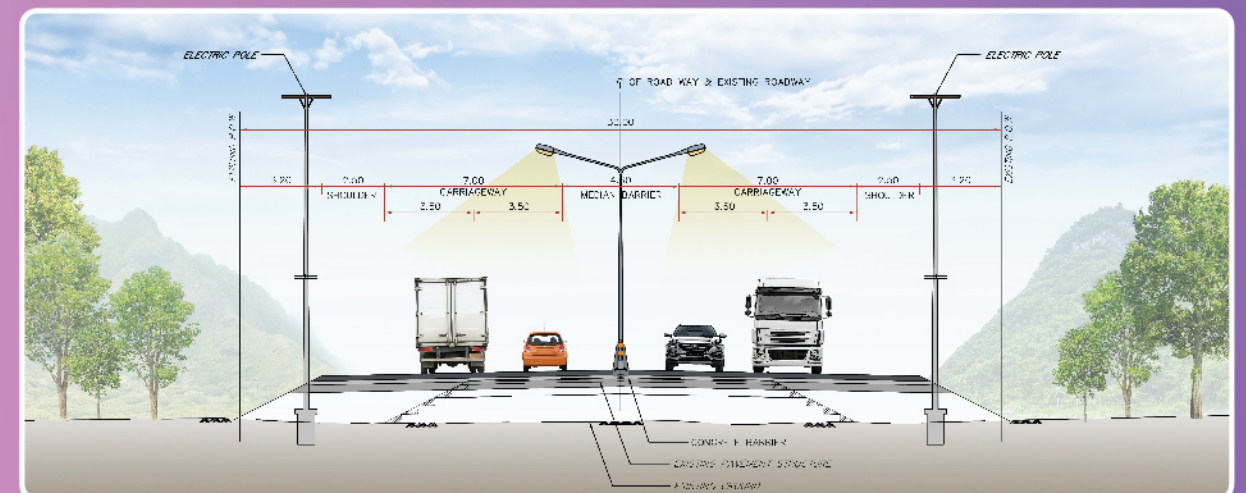
กรณีรูปแบบถนนในเขตชุมชนหรือเขตเมือง

รูปแบบถนนเกาะกลางเป็นเกาะยกมีความเหมาะสม เนื่องจากมีพื้นที่เกาะกลางเพื่อใช้เป็นที่พักรอของผู้ที่ต้องการจะสัญจรข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย



กรณีรูปแบบถนนนอกเมืองหรือนอกชุมชน

รูปแบบถนนเกาะกลางแผงกั้นคอนกรีต กว้าง 4.60 เมตร มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วสูงได้ และสามารถจัดช่องสำหรับรถอเลี้ยวหรือรถกลับรถได้



รูปแบบถนนเกาะกลางเป็นเกาะยก



รูปแบบถนนเกาะกลาง
แผงกั้นคอนกรีต