



ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปลผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ตามที่กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส และได้จัดให้มีการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) เมื่อวันที่ ๑๘ - ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ โดยมีการประชุม ๓ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑: วันอังคารที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปุย ตำบลปุย อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล

กลุ่มที่ ๒: วันอังคารที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนตำมะลังเหนือ ตำบลตำมะลัง อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล

กลุ่มที่ ๓: วันพุธที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล

บัดนี้ กรมทางหลวงได้สรุปลผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒) แล้วเสร็จ จึงขอสรุปลผลการประชุมดังกล่าวเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

(นายพงศกร จุลละโทธิ)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

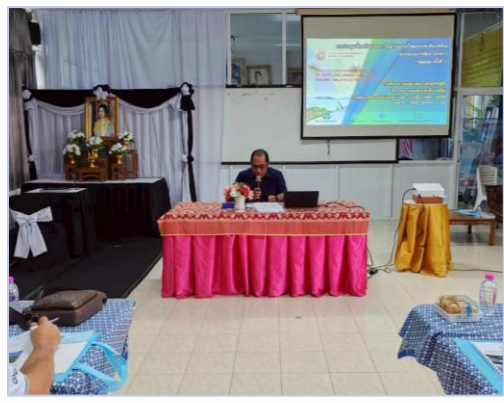
การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วยบริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัทยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด จัดการประชุมเพื่อหารือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รูปแบบการพัฒนาโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปพิจารณาประกอบในการปรับปรุง มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เมื่อวันที่ 18 - วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 จำนวน 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1: วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปยู ตำบลปยู อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล โดยได้รับเกียรติจากนายณัฐวุฒิ โต๊ะดิน รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลปยู เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งหมดจำนวน 29 คน ร่วมด้วยผู้แทนจากกรมทางหลวง จำนวน 1 คน และคณะที่ปรึกษา จำนวน 9 คน



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นายณัฐวุฒิ โต๊ะดิน รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลปยู ประธานการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
กลุ่มที่ 1: วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปยู อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

กลุ่มที่ 2: วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนตำมะลังเหนือ ตำบลตำมะลัง อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล โดยได้รับเกียรติจากนายอับดุลอาซิซ แซะอาหลิ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลตำมะลัง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งหมดจำนวน 13 คน ร่วมด้วยผู้แทนจากกรมทางหลวง จำนวน 2 คน และคณะที่ปรึกษา จำนวน 9 คน



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นายอับดุลอาซิซ แซะอาหลิ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลตำมะลัง ประธานการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

กลุ่มที่ 2: วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนตำมะลังเหนือ ตำบลตำมะลัง อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล

กลุ่มที่ 3: วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล โดยได้รับเกียรติจากนายมานิต บริพันธ์ นายอำเภอเมืองสตูล เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งหมดจำนวน 45 คน ร่วมด้วยผู้แทนจากกรมทางหลวง จำนวน 1 คน และคณะที่ปรึกษา จำนวน 9 คน



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



นายมานิต บริพันธ์ นายอำเภอเมืองสตูล ประธานการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม และผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ซึ่งผู้เข้าร่วมการประชุมเห็นด้วยและสนับสนุนการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่าง ๆ เช่น การคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การศึกษา สาธารณสุข วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในชุมชน และกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันในระยะยาว ทั้งนี้สามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำคัญที่มีต่อโครงการ รายละเอียดดังนี้

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปุย ตำบลปุย อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล		
ภาพรวมโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> หากมีข้อจำกัดที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียได้ตามแผนงาน เสนอให้มีการพิจารณาดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับในทะเล เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างตำบลตำมะลัง กับตำบลปุย เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบสะพานโดยครอบคลุม ทุกระยะของโครงการ ในกรณีที่มีข้อจำกัดที่ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างไปเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียได้ ก็สามารถดำเนินการปรับลดขอบเขตการก่อสร้างให้มีการก่อสร้างเฉพาะสะพานเชื่อมต่อไปที่เกาะปุยได้
	<ul style="list-style-type: none"> โครงการได้ดำเนินการสำรวจและยืนยันตำแหน่งแนวเขตแดนและหมุดหลักเขตของประเทศไทยบริเวณที่จะก่อสร้างโครงการอย่างชัดเจนแล้วหรือไม่ อย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ในการศึกษารุ่นนี้ ที่ปรึกษาโครงการได้ดำเนินการหารือและแจ้งข้อมูลเบื้องต้นแก่หน่วยงานด้านความมั่นคงภายในประเทศไทยให้รับทราบแล้ว รวมถึงได้มีการหารือกับมาเลเซีย ในระดับรัฐบาลท้องถิ่น รัฐเปอร์ลิส ซึ่งได้แสดงความเห็นชอบในหลักการ แต่อย่างไรก็ตาม รัฐเปอร์ลิสได้แจ้งความประสงค์ให้ฝ่ายไทยเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ เพื่อนำไปสู่การประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจในมุมมองของรัฐเปอร์ลิสต่อไป ด้วยเหตุนี้ จึงยังไม่มีผลการตรวจสอบแนวเขตแดนหลักเขตแดนร่วมกันอย่างเป็นทางการ ดังนั้น ในการศึกษาจึงเน้นที่การดำเนินงานภายในขอบเขตของประเทศไทยเป็นหลัก โดยได้มีการศึกษาโครงข่ายถนนฝั่งมาเลเซียประกอบ เพื่อยืนยันความเหมาะสมของตำแหน่งด้านชายแดนที่ถูกคัดเลือก (บริเวณช่องเขาที่ 3) ที่ปรึกษาคาดการณ์ว่าการศึกษาความเหมาะสมจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2569 และจะนำผลการศึกษานี้ไปใช้เป็นเอกสารประกอบการหารือระดับทวิภาคีในขั้นตอนต่อไป
ด้านวิศวกรรม	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้พิจารณาการจัดสร้างจุดพักรถ จุดชมทัศนียภาพ (Landmark) หรือจุด check point บนโครงสร้างสะพานทางยกระดับในทะเล จำนวน 2-3 แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้สัญจรสามารถหยุดพักรถและดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาเบื้องต้น โดยในการออกแบบจุดชมทัศนียภาพและจุดดึงดูดความสนใจ (Landmark) จำเป็นต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมครอบคลุมประเด็นสำคัญดังนี้: <ul style="list-style-type: none"> - การจัดสรรงบประมาณ: สำหรับการติดตั้งระบบเฝ้าระวังและมาตรการฉุกเฉิน - ระบบรักษาความปลอดภัย: การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และเทคโนโลยีการเฝ้าระวังอื่น ๆ - การบริหารจัดการปฏิบัติการ: แนวทางการดูแลและบำรุงรักษาสถานที่ รวมถึงแผนเผชิญเหตุ - ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ: การประเมินความสามารถในการติดตั้งและบริหารจัดการมาตรการความปลอดภัยทั้งหมด
	<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีขอบเขตการก่อสร้างทับซ้อนกับเขตสัญญาณหรือเขตการตรวจจับของระบบเรดาห์ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกองทัพเรือ หรือไม่ อย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะตั้งอยู่ด้านหลังขอบเขตการตรวจจับของระบบเรดาห์ที่กำกับดูแลโดยกองทัพเรือ



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปุย ตำบลปุย อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอให้มีการติดตั้งปะการังเทียม บริเวณฐานรากของตอม่อสะพาน เพื่อทำหน้าที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งขยายพันธุ์สัตว์น้ำ รวมทั้งพัฒนาเป็นแหล่งประมงเชิงกีฬา หรือการท่องเที่ยว (ตกปลา) ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและกระจายรายได้ให้กับชุมชนในจังหวัดสตูลอย่างยั่งยืน • พื้นที่ทางทะเลที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการจัดเป็นเขตน้ำตื้น โดยมีระดับความลึกเฉลี่ยระหว่าง 4-5 เมตร ในช่วงน้ำลงต่ำสุดพื้นที่ดังกล่าวจะกลายเป็นที่ราบ มีลักษณะเป็นดินเลนทั้งหมด ดังนั้น ด้วยปัจจัยทางอุทกศาสตร์ที่มีการแห้งขอดของน้ำทะเลในช่วงน้ำลง และมีน้ำขังอยู่เฉพาะบริเวณร่องน้ำลึก พื้นที่นี้จึงไม่เหมาะสมต่อการจัดวางปะการังเทียมเพื่อฟื้นฟูระบบนิเวศ เนื่องจากข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในแนวปะการัง • ควรมีการดำเนินการประเมินผลกระทบเชิงลึกเพิ่มเติม และสิ่งที่ต้องนำเสนอเป็นการเฉพาะ คือ มาตรการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายละเอียดเกี่ยวกับการ ชดเชยและเยียวยาแก่กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรม เช่น กลุ่มประมงพื้นบ้าน กลุ่มประมงชายฝั่ง • โครงการจะมีการบรรเทาผลกระทบต่อกลุ่มประมงชายฝั่งอย่างไร รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบอย่างไร • ในแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางระบบนิเวศ โดยเฉพาะบริเวณตำบลท่ามะลิและตำบลปุย เป็นพื้นที่ป่าชายเลนที่มีสภาพเสื่อมโทรม นอกจากนี้ ในบริเวณที่จะจัดตั้งด่านชายแดนถาวรนั้นเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ในลักษณะบ่อเลี้ยงกุ้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษาได้รับทราบและรวบรวมข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดตั้งปะการังเทียม ซึ่งเป็นประเด็นที่ได้รับจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในการประชุมครั้งที่ผ่านมาแล้ว และจะนำไปพิจารณาถึงความเหมาะสมในการดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ การจัดสร้างปะการังเทียม มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ การฟื้นฟูทรัพยากร และสนับสนุนพื้นที่ทำประมงพื้นบ้าน/การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อย่างไรก็ตาม หากมีการกำหนดให้พื้นที่ดังกล่าวเป็น แหล่งตกปลาเชิงกีฬาหรือการท่องเที่ยว ในการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องมีหน่วยงานหลักในการให้การสนับสนุน เช่น หน่วยงานที่มีภารกิจด้านการท่องเที่ยวและกีฬา (เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ) หรือหน่วยงานที่เน้นด้านการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล (เพื่อความยั่งยืนทางนิเวศวิทยา) • โครงการได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) และได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมองค์ประกอบ ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 23 ปัจจัย ทั้งนี้สำหรับประเด็นผลกระทบที่ต้องชดเชยเยียวยาคือผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืน โดยโครงการได้กำหนดมาตรการไว้แล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบ - กรมทางหลวงต้องพิจารณาจ่ายค่าทดแทนที่ดินในอัตราที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับได้ของผู้ครอบครองที่ดิน โดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาสเนื่องจากผลกระทบ ทั้งนี้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยมีขั้นตอนการจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น และควรจ่ายเป็นงวดเดียวหรือมีงวดการจ่ายเงินที่น้อย รวมถึงจะมีการติดตามตรวจสอบว่าได้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด • การดำเนินกิจกรรมการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณตำบลท่ามะลิและตำบลปุย เนื้อที่ประมาณ 10.11 ไร่ สูญเสียพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเลนตอนที่ 5 เนื้อที่ประมาณ 154.75 ไร่ และสูญเสียพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่า พระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช 2484 เนื้อที่ประมาณ 83.59 ไร่ (รวมพื้นที่ป่าชายเลน 240.34 ไร่) ทั้งนี้โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบพืชในระบบนิเวศไว้แล้ว • สำหรับพื้นที่บริเวณที่จะจัดตั้งด่านชายแดนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการปัจจุบันเป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงกุ้ง เนื้อที่ประมาณ 3.5 ไร่ การดำเนินกิจกรรมสร้างจึงส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการเกษตรกรรมไว้แล้วเช่นกัน



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปุย ตำบลปุย อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางตรง ได้แก่ มลพิษทางอากาศ และมลพิษทางเสียง อย่างไรก็ตาม โครงการได้เตรียมมาตรการลดผลกระทบ จึงคาดการณ์ว่าระดับความรุนแรงของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้างสะพานจะอยู่ในระดับต่ำ จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ มีการแจ้งตัวเลขแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบไว้ที่ 20 แปลง ในขณะที่เอกสารประชาสัมพันธ์ของโครงการระบุจำนวนครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบไว้ที่ 61 ครัวเรือนดังนั้น จึงขอให้ที่ปรึกษายืนยันและชี้แจงจำนวนที่แน่นอนของครัวเรือนและ/หรือแปลงที่ดินที่ต้องการรับการชดเชย พร้อมทั้งระบุรายละเอียด มาตรการและหลักเกณฑ์การชดเชยเยียวยาที่ชัดเจน ควรมีการจัดตั้งกลไกการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นช่องทางในการ ติดตามและกำกับดูแล การดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการตรวจสอบความโปร่งใสของ มาตรการชดเชยเยียวยาแก่กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะกลุ่มประมงชายฝั่ง และประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการ ก่อสร้างและการโยกย้ายเวนคืน การก่อสร้างโครงสร้างสะพานจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์น้ำในทะเลอย่างไร มีระยะระยะห่างระหว่างเสา (Span Length) เท่าไรและมีการออกแบบและก่อสร้างระบบ วิศวกรรมอย่างไร เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ชายฝั่งน้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยกรมทางหลวงจะมีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด จำนวนแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบมีทั้งสิ้น 20 แปลง (ยืนยันตามข้อมูลจากสำนักงานที่ดิน) ที่ต้องดำเนินการเวนคืน ในขณะที่จำนวนครัวเรือนที่อยู่ในเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบมี 61 ครัวเรือน (เช่น บริเวณบ้านเกาะนก) เนื่องจากครัวเรือนเหล่านี้ตั้งอยู่ในเขตทางหลวง จึงไม่เข้าข่ายการจ่ายค่าชดเชยที่ดินตามกฎหมาย ซึ่งการดำเนินการเยียวยาจะมุ่งเน้นที่การจ่ายค่าโยกย้ายและค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง แทนการจ่ายค่าชดเชยที่ดิน อย่างไรก็ตาม การศึกษาครั้งนี้เป็นการออกแบบเบื้องต้นเท่านั้น ซึ่งจำนวนและรายชื่อผู้ได้รับผลกระทบอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ ณ ขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ในขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคา ซึ่งจะมีผู้แทนจากท้องถิ่นเข้าร่วมในคณะกรรมการดังกล่าวด้วย ที่ปรึกษาได้ดำเนินการออกแบบด้านวิศวกรรม โดยกำหนดให้ระยะห่างระหว่างเสา (Span Length) ของสะพานอยู่ที่ 40 เมตร ซึ่งถือเป็นค่ามาตรฐานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ในเชิงความคุ้มค่าของการก่อสร้าง โดยเฉพาะในด้านการควบคุมจำนวนตอม่อ และต้นทุนการก่อสร้าง นอกจากนี้ ระยะสเปนนดังกล่าว ยังช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อันเป็นผลมาจากการก่อสร้างฐานราก การก่อสร้างสะพานยกระดับในทะเล ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นตะกอนแขวนลอย และความขุ่นเพิ่มขึ้น และอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในทะเล การฟุ้งกระจายของตะกอนดินที่จะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทะเล จะส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำในทะเล ทั้งนี้โครงการได้กำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้แล้ว
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นการสงวนสิทธิ์การเผยแพร่ข้อมูล (PDPA) ในแบบสอบถามหลังการประชุม ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งต่อข้อกำหนดที่ให้สงวนสิทธิ์ ในเรื่องการนำไปสื่อสาร/เผยแพร่ โดยมองว่าโครงการเป็นของคนสตูลและอันดามันที่ทุกคนควรมีสิทธิ์เข้าถึงและเผยแพร่ข้อมูลได้เต็มที่ ไม่ควรปิดกั้น 	<ul style="list-style-type: none"> วัตถุประสงค์ของข้อจำกัดในการเปิดเผยข้อมูลนั้น เพื่อให้เป็นไปตามหลักการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Principles) ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) โดยเฉพาะข้อมูลที่สามารถระบุตัวตนได้ อาทิ ที่อยู่และหมายเลขโทรศัพท์ ของผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมและตอบแบบสอบถาม มาตรการดังกล่าวมีขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงจากการรั่วไหลของข้อมูลไปยังบุคคลที่สามที่ไม่ประสงค์ดี แต่สำหรับข้อมูลข่าวสารหรือรายละเอียดของโครงการ จะมีการเผยแพร่ต่อสาธารณชนได้รับทราบ



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนตำมะลังเหนือ ตำบลตำมะลัง อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
<p>ภาพรวมโครงการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากการดำเนินงานสำรวจโครงการได้เริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 จึงขอให้โครงการชี้แจง กำหนดการสิ้นสุดการสำรวจ และระยะเวลาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จของขั้นตอนการศึกษา เนื่องจากมีความกังวลเกี่ยวกับงบประมาณสำหรับการดำเนินโครงการขนาดใหญ่อาจถูกชะลอหรือยกเลิกโครงการ เสนอให้ที่ปรึกษาจัดทำและระบุกำหนดการดำเนินการของแต่ละกิจกรรมสำคัญของโครงการให้มีความชัดเจนเป็นรายปี (เช่น พ.ศ. ที่เริ่มต้น/สิ้นสุด) กิจกรรมที่ควรระบุปีดำเนินการอย่างชัดเจน ได้แก่ ปีที่ดำเนินการออกแบบรายละเอียด ปีที่ดำเนินการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อมโดยสมบูรณ์ ปีที่นำเสนอและพิจารณาโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปีที่เริ่มต้น/สิ้นสุดขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ปีที่เริ่มต้นและสิ้นสุดขั้นตอนการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนสามารถรับทราบและติดตามความก้าวหน้าของโครงการได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> ตามกรอบระยะเวลาการศึกษาของโครงการ เดิมมีกำหนดสิ้นสุดการศึกษาในปี พ.ศ. 2567 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีข้อจำกัดในการขออนุญาตศึกษาวิจัยในพื้นที่ป่าชายเลน เข้าสำรวจพื้นที่ป่าไม้ เพื่อการสำรวจและจัดทำรายงานด้านสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องมีการขยายระยะเวลาในการสำรวจ โดยคาดการณ์ว่าการศึกษาคงแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2569 แผนงานในขั้นตอนถัดไป เป็นการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี การดำเนินการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ใช้ระยะเวลาประมาณ 2 ปี ขั้นตอนการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 3 ปี จึงจะดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนงานทั้งหมดอยู่ภายใต้สมมติฐานที่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่พบข้อจำกัดด้านนโยบายหรืองบประมาณ กำหนดการดังกล่าวอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่ไม้อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า
<p>ด้านวิศวกรรม</p>	<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีแนวทางการจัดการโครงข่ายถนน ในบริเวณบ้านเกาะนกอ้อยอย่างไร และมีการกำหนดแผนสำหรับการขยายเขตทางหรือการก่อสร้างถนนคู่ขนานใหม่หรือไม่ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมี ข้อจำกัดด้านความกว้างของเขตทาง เสนอให้พิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ในพื้นที่ดังกล่าว เสนอให้ที่ปรึกษาพิจารณาทางเลือกการออกแบบ โดยการก่อสร้างโครงข่ายสะพาน/ถนนใหม่ บริเวณช่วงถนนด่านเก่า เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการขยายเขตทาง และลดการรบกวนที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ริมเขตทางเดิม ซึ่งทางเลือกดังกล่าวจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการคมนาคม และรองรับปริมาณการจราจรสำหรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย -มาเลเซีย ในอนาคต เนื่องจากในบริเวณดังกล่าวมีลักษณะถนนเป็นทางโค้งและแคบ จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุและอันตรายต่อเด็กและประชาชน เสนอให้พิจารณาออกแบบด้านสถาปัตยกรรมที่สื่อถึงอัตลักษณ์ท้องถิ่น เช่น ฟอสซิล วัวควายและสัตว์ทะเลหายาก เช่น โลมา และพะยูน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการสำรวจข้อมูลในบริเวณพื้นที่บ้านเกาะนกอ้อย พบว่ามีหลายครัวเรือนตั้งอยู่ในภายในเขตทางหลวง และจำเป็นต้องถูกโยกย้ายที่อยู่อาศัย ซึ่งในการดำเนินการเยียวยาตามข้อกฎหมาย อาจไม่ครอบคลุมถึงค่าชดเชยที่ดิน แต่จำกัดอยู่เพียงค่าสิ่งปลูกสร้างและค่ารถถอนเท่านั้น ดังนั้น ในการออกแบบในส่วนนี้จึงต้องพิจารณาความเหมาะสมระหว่างมาตรฐานทางวิศวกรรม กับผลกระทบทางสังคม เพื่อหาแนวทางที่ลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่บ้านเกาะนกอ้อยให้ได้มากที่สุด หากมีการปรับไปใช้เส้นทางบริเวณเกาะนกอ้อยตรงไปยังด่านเก่า จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนค่อนข้างมาก เนื่องจากจำเป็นต้องมีการก่อสร้างสะพานใหม่ข้ามคลองเกาะนกอ้อย ดังนั้นจึงพิจารณาดำเนินการก่อสร้างอยู่ภายในแนวเส้นทางเดิม (ทล. 406) ภายในเขตทางเดิม ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าชายเลนให้ได้มากที่สุด และลดความเสี่ยงด้านความล่าช้าของโครงการ นอกจากนี้ปริมาณการจราจรในปัจจุบันยังสามารถรองรับได้ด้วยถนนขนาด 2 ช่องจราจร จึงยังไม่มี ความจำเป็นต้องขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร อย่างไรก็ตามจะมีการพิจารณา ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนภัยบริเวณทางโค้งและช่วงถนนที่มีรัศมีจำกัด ซึ่งถูกระบุว่าเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นการเสริมมาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลากลางคืน การดำเนินการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมจะถูกบรรจุในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ภายหลังจากการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมเบื้องต้น คณะที่ปรึกษาจะดำเนินการพิจารณาการออกแบบตาม กรอบงบประมาณที่เหมาะสม และคำนึงถึงความคุ้มค่าในด้านเศรษฐศาสตร์เป็นปัจจัยหลัก



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนตำมะลังเหนือ ตำบลตำมะลัง อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> หากผลการศึกษาความเหมาะสมระบุว่า แนวเส้นทางมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์สูง และจำเป็นต้องมีการถมที่ดินเพื่อก่อสร้างถนนในพื้นที่ป่าชายเลน ในเชิงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีบทบัญญัติใดที่สามารถ ยกเว้นหรือรองรับการดำเนินการดังกล่าวได้หรือไม่ สำหรับการดำเนินโครงการในพื้นที่อ่อนไหวทางนิเวศวิทยา 	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ในขั้นตอนการกำหนดแนวเส้นทางเลือกได้ให้ความสำคัญต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ โดยได้พิจารณาหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่ป่าสงวน ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ดังกล่าวให้ได้มากที่สุด อย่างไรก็ตามการดำเนินการในบริเวณพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน และป่าสงวนแห่งชาติ ในขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้าง จะดำเนินการขอทำประโยชน์ในเขตป่า ตามกฎกระทรวง เรื่อง การขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 และระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงานหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2568 ซึ่งจะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด
<p>กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
ภาพรวมโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้มีการบูรณาการข้อมูลโครงการที่มีขนาดใหญ่และมีความสำคัญ (Mega Projects) เข้ามาในการศึกษาโครงการให้ครอบคลุมในขอบเขตที่เกี่ยวข้อง อาทิ โครงการริเวียร่า และโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา-สตูล ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความชัดเจนในการวิเคราะห์บริบทการพัฒนาเชิงพื้นที่ และเพิ่มมิติเชิงองค์รวมของการศึกษาให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เสนอให้มีการประสานงานกับทางจังหวัดสตูล เพื่อนำเสนอผลการดำเนินโครงการภายหลังการจัดปฐมนิเทศในเดือนกุมภาพันธ์แล้วเสร็จ ในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ. จังหวัดสตูล) หรือการประชุมจังหวัดสตูล พื้นที่ศึกษาของโครงการทั้งหมดติดกับที่ราชพัสดุหรือไม่ ควรระบุรายละเอียดงบประมาณที่จะใช้ก่อสร้างให้ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาได้ดำเนินการ บูรณาการและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดโครงการขนาดใหญ่และมีความสำคัญที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อประกอบการพิจารณา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคำนวณปริมาณการจราจรของยานพาหนะจากโครงการอันดามันริเวียร่า ที่คาดว่าจะใช้เส้นทางโครงการสะพานสตูล-เปอร์ลิส โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า โครงสร้างของสะพานมีความเพียงพอและสามารถรองรับปริมาณการจราจรในอนาคตได้ รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลสถานะการถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน ร่วมกับสำนักงานที่ดินเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตามเพื่อความครบถ้วนของการศึกษาที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานเพื่อตรวจเช็คแนวเขตและสถานะการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุร่วมกับ สำนักงานธนารักษ์พื้นที่สตูลอีกครั้ง รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ด้านวิศวกรรม	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้รูปแบบของด่านเข้าเมือง ควรแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การผ่านแดนของบุคคล และการผ่านแดนของสินค้า เสนอแนะให้ออกแบบถนนและสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ถึง 40 ตัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จะนำไปพิจารณาประกอบการออกแบบต่อไป



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล</p>		
<p>ด้านวิศวกรรม</p>	<ul style="list-style-type: none"> จุดที่จะเชื่อมระหว่างไทย-มาเลเซีย จะเชื่อมต่อบริเวณจุดใด เนื่องจากเคยได้รับทราบข้อมูลของมาเลเซีย ว่าจะมีการออกแบบเชื่อมต่อไทยบริเวณทะเล แต่ตามรูปแบบที่นำเสนอเป็นการเชื่อมต่อบริเวณบนบก ห่วงกังวลต่อความไม่แน่นอนของการกำหนดจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศ จึงขอเสนอแนะให้ที่ปรึกษาดำเนินการประสานงานและผลักดันประเด็นดังกล่าวไปยังหน่วยงานระดับประเทศ หากมีการกำหนดตำแหน่งที่แน่นอนของจุดเชื่อมโยง จะช่วยเพิ่มความเชื่อมั่น และทำให้โครงการสามารถดำเนินการต่อได้โดยเร็ว หากจุดเชื่อมต่อจำเป็นต้องดำเนินการในพื้นที่ทะเล อาจส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างโครงการสูงขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้เข้าร่วมการประชุม ณ รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีบริษัทเอกชนของมาเลเซียที่รับผิดชอบการศึกษาความเป็นไปได้ของแนวเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างรัฐเปอร์ลิสและเกาะลังกาวิเข้าร่วมด้วย ในการประชุมดังกล่าวได้มีการลงพื้นที่สำรวจจุดที่มีศักยภาพในการเป็นจุดเชื่อมต่อแนวเส้นทางระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีข้อซักถามถึงความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อบริเวณพื้นที่ทางทะเล อย่างไรก็ตาม การหารือดังกล่าวเป็นเพียงการแลกเปลี่ยนข้อมูล และยังไม่มีการตัดสินใจดำเนินการอย่างเป็นทางการ เนื่องจากโครงการพัฒนาดังกล่าวอยู่ภายใต้อำนาจการตัดสินใจร่วมกันของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลมาเลเซีย จากการประสานงานกับหน่วยงานส่วนกลางของมาเลเซียเมื่อปี พ.ศ. 2566 ฝ่ายมาเลเซียได้มีข้อเสนอแนะให้ฝ่ายไทยดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ และจัดส่งรายงานผลการศึกษาดังกล่าวให้แก่มาเลเซีย เพื่อประกอบการพิจารณาในมิติของความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ต่อไป หากวิเคราะห์ในเบื้องต้นในมิติทางการค้าและการท่องเที่ยว พบว่า การเปิดใช้งานสะพานแห่งนี้มีความเป็นไปได้สูงที่ประเทศไทยจะได้รับความได้เปรียบ และส่งผลให้มาเลเซียอาจมีภาวะขาดดุลทางการค้ากับประเทศไทยในเบื้องต้น ทั้งนี้ เป็นผลจากความนิยมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยของประชาชนชาวมาเลเซียที่สูงกว่าอัตราความต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศมาเลเซียของประชาชนชาวไทยอย่างมีนัยสำคัญ
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะมีการดำเนินการอย่างไรให้เกิดผลกระทบกับสัตว์น้ำ และสัตว์ทะเลหายากให้น้อยที่สุด เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่พบปลาโลมาอยู่ประจำ จำนวน 4 ตัว และบางปีอาจพบได้หลายร้อยตัว ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ นอกจากนี้ยังมีลูกปลาทูเล็กที่จะเคลื่อนย้ายระหว่างชายฝั่งมาจากมาเลเซีย ผ่านอ่าวของจังหวัดสตูลไปจนถึงกระบี่ ซึ่งมีจำนวนมากน้อยตามความสมบูรณ์ของธรรมชาติ รวมไปถึงในพื้นที่ต่อมอไปจนถึงบ่อกุง ยังพบหอยแวนเป็นจำนวนมาก หากโครงการต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับนิเวศทางน้ำ สัตว์ทะเลหายากในพื้นที่ และการประมงพื้นบ้าน ทางกลุ่มประมงมีความยินดีในการให้ข้อมูล ปัจจุบันเทศบาลตำบลคลองขุดดำเนินโครงการเกี่ยวกับการอนุรักษ์โลมาอิรวดี โดยมีการศึกษาบริเวณสะพานดำมะลิ้ง-ปากอ่าวปูยู-คลองเขาจีน โดยพบทั้งหมด 40 กว่าตัว 	<ul style="list-style-type: none"> จากข้อมูลทิวภูมิของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ใกล้กับพื้นที่ที่เคยสำรวจและได้รับแจ้งพบโลมาหลังโหนก ในปี พ.ศ. 2563 ในปี พ.ศ. 2564 และ ในปี พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นเส้นทางที่ตัดผ่านแหล่งหากินและแหล่งอาศัยของโลมาอิรวดี จากการประเมินผลกระทบพบว่าการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับในทะเล ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นตะกอนแขวนลอยและความขุ่นเพิ่มขึ้น และอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในทะเล การฟุ้งกระจายของตะกอนดินที่จะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทะเลจะส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำในทะเล รวมทั้งสัตว์ทะเลหายากในทะเล ทั้งนี้โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างเสาเข็มเจาะในทะเลโดยใช้ปลอกเหล็กถาวร (Permanent Steel Casing) ทำหน้าที่เป็นแบบหล่อของเสาเข็มเจาะในทะเล โดยไม่มีการถอนออกเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินในน้ำทะเล - ติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมขุดเจาะฐานราก และต้องทำการติดตั้งหลักยึดกับท้องน้ำ เพื่อให้ม่านดักตะกอนคลุมถึงพื้นท้องน้ำ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินในทะเล - ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Safety Net) ใต้บริเวณโครงสร้างสะพานยกระดับในทะเลเพื่อป้องกันการตกหล่น - ตรวจสอบความแข็งแรงของแบบและค้ำยันก่อนเทคอนกรีต รวมทั้งอุดรูรั่วทั้งหมดเพื่อป้องกันน้ำปูนไหลออกจากแบบขณะเทคอนกรีต และได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหายากในทะเลในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส

ประเด็น	ข้อซักถาม	คำชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสตูล ตำบลคลองขุด อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล		
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> • ขอให้อธิบายเพิ่มเติมในเรื่องการประเมินผลกระทบด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พร้อมทั้ง นำเสนอภาพจำลองเพื่อแสดงผลกระทบและรูปลักษณ์ของโครงการในมุมมองที่หลากหลาย รวมถึงการพิจารณาคัดเลือกวัสดุก่อสร้างสำหรับโครงสร้างสะพานที่ส่งเสริมการบูรณาการกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติโดยรอบ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการได้ประเมินผลกระทบด้านสุนทรียภาพ และทัศนียภาพ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง กิจกรรมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามและมีทัศนียภาพที่แตกต่างไปจากเดิม เนื่องจากอาจมีการกองวัสดุที่ไม่ใช้งานหรือขยะจากเศษวัสดุก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและริมเขตทาง โดยมีขอบเขตการได้รับผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้าง จึงมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ 2. ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - จากการพิจารณามุมมองจากแหล่งศิลปกรรม 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่ทับทิม และศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ พิจารณาจากตำแหน่งที่สำคัญของสถานที่ดังกล่าวที่เป็นจุดควบคุมการมอง จะไม่เกิดความแตกต่างจากมุมมองก่อนพัฒนา - จากการพิจารณาจากมุมมองจากภายนอกเข้ามายังพื้นที่โครงการช่วงที่ออกแบบเป็นสะพานทางยกระดับในทะเล ความสูงประมาณ 15.50 เมตร พบว่าสภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่ทะเล และหลังจากก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จที่ระยะ D : H = 4 จะเห็นสะพานข้ามทะเลฝั่งอันดามันเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ภาพ และเกิดความรู้สึกเปิดโล่ง
	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลหญ้าทะเล ปะการัง และสัตว์ทะเลหายาก แล้วหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการได้ดำเนินศึกษาครอบคลุมประเด็นด้านน้ำทะเล นิเวศวิทยาน้ำทะเล และสิ่งมีชีวิตหายากในทะเล ในขั้นตอนการศึกษาจะพิจารณาข้อมูลทุติยภูมิ และได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลสิ่งมีชีวิตหายากทางทะเลในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 29 เมษายน ถึง 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 (ตัวแทนช่วงฤดูแล้ง) และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 4 - 7 กันยายน พ.ศ. 2567 (ตัวแทนช่วงฤดูฝน) จากการสำรวจไม่พบสัตว์ทะเลหายากในช่วงวันเวลาดังกล่าว
	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานสำหรับสัตว์ที่อาศัยเรือนยอด เช่น ลิง ค่างแว่นถิ่นใต้ ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณ 2 ฝากฝั่ง รวมถึงสัตว์เลื้อยคลาน 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการขอรับข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า สะพานสำหรับสัตว์ที่อาศัยเรือนยอดเพิ่มเติม โดยจะประสานขอข้อมูลรายละเอียดตำแหน่งจุดที่ควรดำเนินการกับหน่วยงานในพื้นที่อีกครั้ง เพื่อพิจารณาเหมาะสมต่อไป
	<ul style="list-style-type: none"> • การออกแบบถนนให้มีเกาะกลางเป็นคูน้ำ มีทางน้ำเชื่อมเข้าออก เพื่อลดผลกระทบของการเคลื่อนย้ายของสัตว์น้ำ และการปรับถมถนนจะทำให้ขวางเส้นทางน้ำ และพื้นที่ที่น้ำทะเลเคยท่วมถึงได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการจะดำเนินการบนเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 406 ตั้งแต่ กม.0+000 จนถึง กม.7+200 ดำเนินการก่อสร้างอยู่ภายในเขตทางหลวงเดิม โดยจะดำเนินการขยายไหล่ เป็น 2.5 เมตร สำหรับการระบายน้ำระหว่าง 2 ฝั่งถนน จะต่อเชื่อมท่อกลมและท่อเหลี่ยมให้สอดคล้องกับรูปแบบการปรับปรุงตามแบบก่อสร้าง โดยสัตว์เลื้อยคลานที่ดำรงชีวิตอยู่บริเวณเส้นทางโครงการ ใช้เป็นการข้ามไปมาระหว่างสองฝั่งถนนผ่านทางอาคารระบายน้ำของโครงการ ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 11 จุด
	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอให้มีการออกแบบเสาตอม่อให้เป็นปะการังเทียม เพื่อจะได้เป็นที่อยู่ของสัตว์ใหม่ อนุบาลสัตว์น้ำ รวมไปถึงยังช่วยให้ผู้ประกอบการเดินเรือข้ามฝากสามารถปรับเปลี่ยนมาเป็นเรือท่องเที่ยว ในกิจกรรมตกปลา ชมป่าชายเลน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการขอรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินการต่อไป
	<ul style="list-style-type: none"> • เสนอให้มีการออกแบบสะพานเป็นประตูทางเข้าเมืองสตูล มีความทันสมัย มีจุดเด่นเป็นเอกลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการขอรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณาประกอบการออกแบบโครงการ



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อรูปแบบการพัฒนาโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย - มาเลเซีย สายสตูล - เปอร์ลิส



สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา ราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์: 0 2354 6593 โทรสาร: 0 2354 6557



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0 2532 3623 โทรสาร: 0 2532 3566



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์: 0 2619 9931 โทรสาร: 0 2619 9932



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์: 0 2763 2828 โทรสาร: 0 2763 2830



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
โทรศัพท์: 0 2617 0429 โทรสาร: 0 2617 0426



ช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการ

เว็บไซต์โครงการ:
www.satun-perlisroute.com



Line Official:
ภายใต้ชื่อ @satunperlisroute



Facebook Page:
ภายใต้ชื่อ satunperlisroute

