

บทที่ 2

---

รายละเอียดโครงการ

## บทที่ 2

### รายละเอียดโครงการ

#### 2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล ตั้งอยู่ที่บ้านสุโงะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล เป็นโครงการก่อสร้างสะพานและถนนเชื่อมต่อระหว่างบ้านตันหยงละไน หมู่ที่ 1 และบ้านสุโงะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล (รูปที่ 2.1-1)

#### 2.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

ผลการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู จังหวัดสตูล เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 พบว่า รูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย การก่อสร้างถนนระดับพื้น การก่อสร้างทางยกระดับและการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีรายละเอียด ดังนี้

##### 2.2.1 รูปแบบที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านตันหยงละไน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านตันหยงละไน – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกีน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร

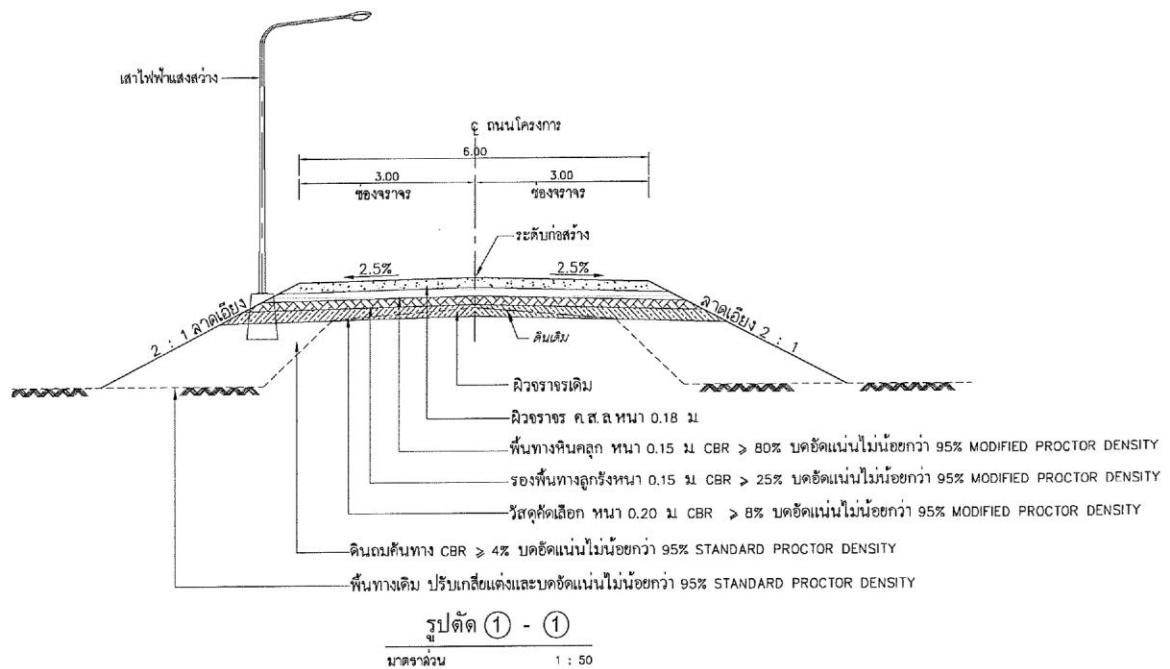
##### 2.2.1.1 ช่วงถนนฝั่งบ้านตันหยงละไน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600)

มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านตันหยงละไน (กม.ที่ 0+000) เชื่อมกับถนนทางหลวงชนบท สาย สต.3018 บริเวณ กม.18+378.560 รูปแบบการก่อสร้างถนนโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 0.600 กิโลเมตร (รูปที่ 2.2.1-1) แนวสายทางอยู่นอกเขตป่าชายเลน แต่สภาพสองฝั่งข้างทางเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และพบบ้านเรือนของประชาชนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ทั้งนี้เส้นทางโครงการจะเป็นการต่อเชื่อมและปรับปรุงถนนดินเดิมขยหาดแดง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น

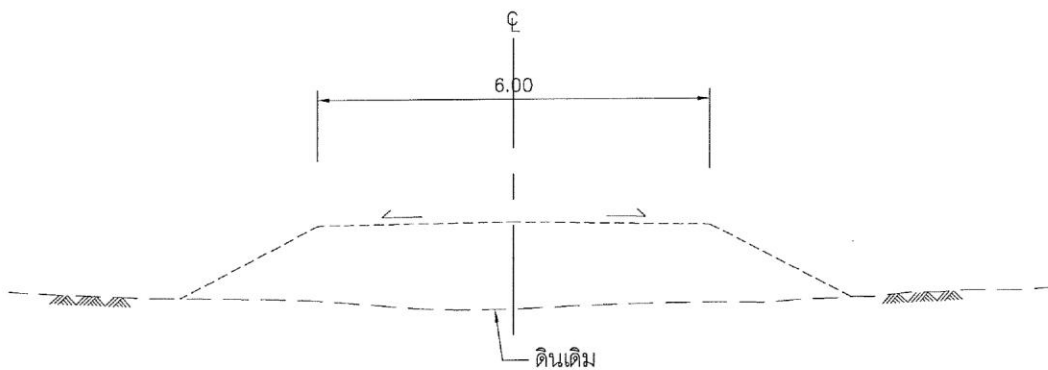


รูปที่ 2.1-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองดู อำเภอละงู จังหวัดสตูล





กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600, กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106



กม.ที่ 3+106 จุดสิ้นสุดโครงการ ฝั่งบ้านสุโขทัย

รูปที่ 2.2.1-1 ถนน คสล. กว้าง 6.00 เมตร จากจุดเริ่มต้นโครงการบ้านตันหยงละโน้และฝั่งบ้านสุโขทัย  
และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 3+106 ฝั่งบ้านสุโขทัย



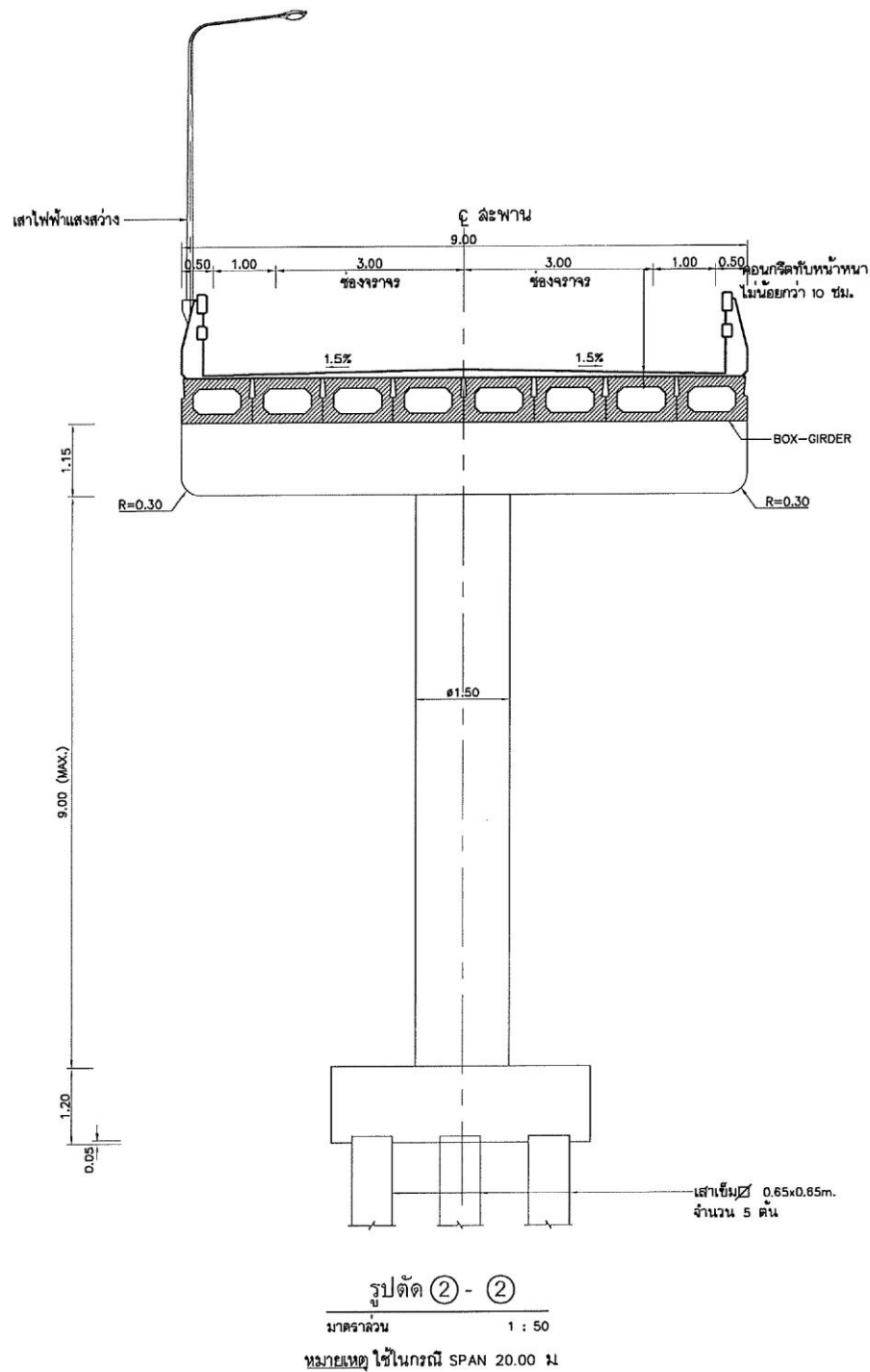
### 2.2.1.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นยางละไน้) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโหงมูโ๊ะ) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นยางละไน้ กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 และฝั่งบ้านสุโหงมูโ๊ะ กม.ที่ 1+390 ถึงจุดสิ้นสุด กม.ที่ 1+900 ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็มมี 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) ดังรูปที่ 2.2.1-2

สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง มีจุดเริ่มที่ กม.1+050 ฝั่งบ้านต้นยางละไน้ และสิ้นสุดที่ กม.1+390 ฝั่งบ้านสุโหงมูโ๊ะ โดยมีรูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวสะพาน) รวมระยะทางของทางยกระดับและสะพาน 1.300 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.1-3

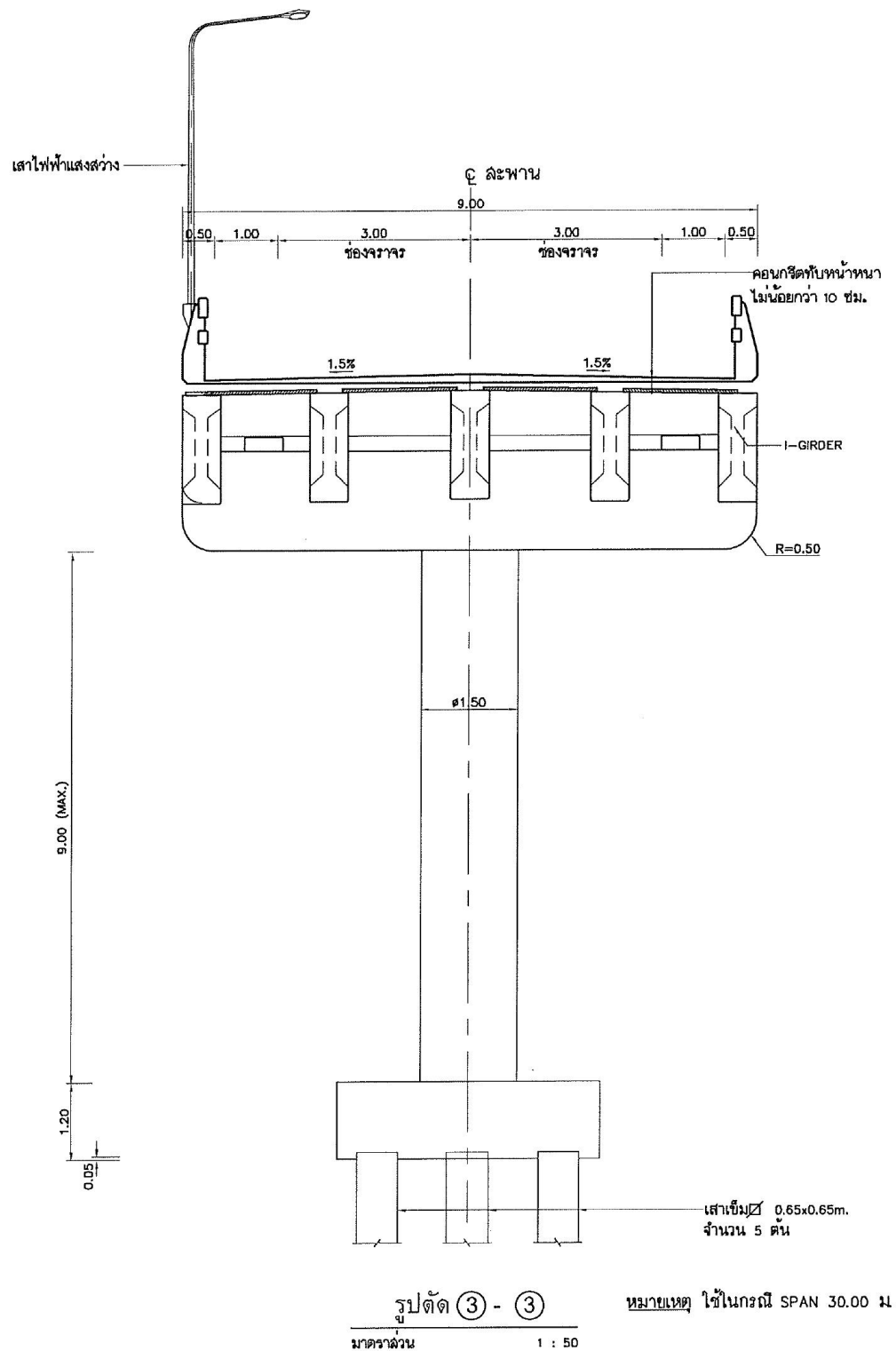
### 2.2.1.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโหงมูโ๊ะ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106)

เป็นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+900) และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 1.206 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.1-4 ทั้งนี้สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และในบริเวณที่ดอนของหมู่บ้านเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนในหมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ ที่นา สวนมะพร้าว และสวนยางพารา รวมถึงมีบ้านเรือนของประชาชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางอย่างกระจัดกระจายและอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 20 เมตร



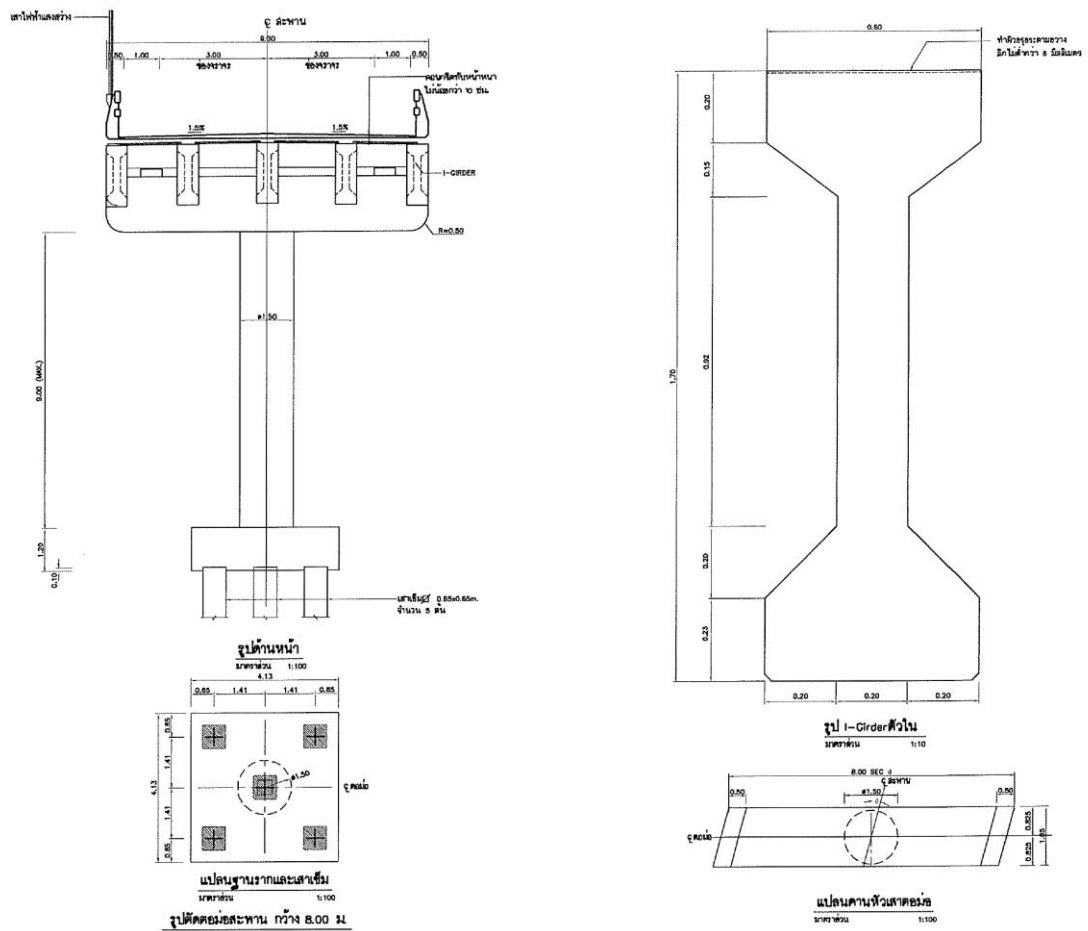
กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050, กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900

รูปที่ 2.2.1-2 ทางยกระดับกว้าง 9.00 เมตร ช่อ 20.00 เมตร ฝั่งบ้านต้นหยงละโน้และฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ



กม.ที่ 1+050 ถึง กม.ที่ 1+390

รูปที่ 2.2.1-3 สะพานข้ามคลองดู กว้าง 9.00 เมตร ช่วง 30.00 เมตร



รูปที่ 2.2.1-4 รูปตัดเสาและตอม่อสะพานข้ามคลองตุ กว้าง 9.00 เมตร ช่วง 30.00 เมตร



## 2.2.2 รูปแบบที่ก่อสร้างจริง

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน้ – บ้านราไว (กม.ที่ 0+000) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บ้านสุโงมูโ๊ะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน ความยาวของถนนกับสะพานโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,061.970 เมตร รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง (รูปที่ 2.2.2-1 ถึงรูปที่ 2.2.2-6) มีรายละเอียดดังนี้

### 2.2.2.1 ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)

มีจุดเริ่มต้นถนนของโครงการอยู่ที่บ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000) บริเวณทางแยกระหว่างถนนสายบ้านต้นหยงละไน้ – บ้านราไว (ถนนลาดยางกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างดี) กับซอยหาดแดง (ถนนดินกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุด) ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างถนนโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 0.599 กิโลเมตร (รูปที่ 2.2.2-7) แนวสายทางอยู่นอกเขตป่าชายเลน แต่สภาพสองฝั่งข้างทางเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และพบบ้านเรือนของประชาชนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ทั้งนี้เส้นทางโครงการจะเป็นการต่อเชื่อมและปรับปรุงถนนดินเดิมซอยหาดแดง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมมีความสมบูรณ์มากขึ้น

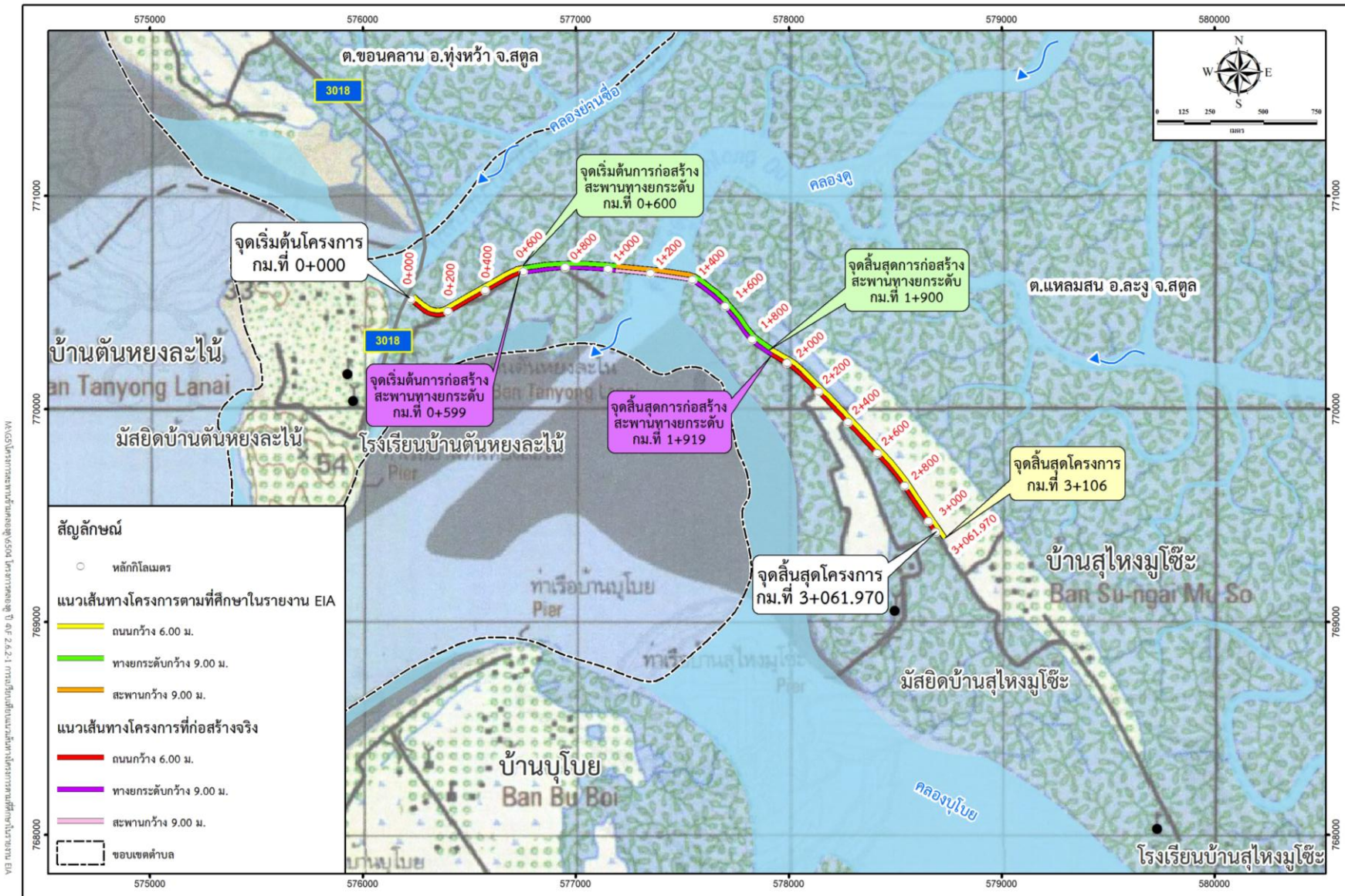
### 2.2.2.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละไน้) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโงมูโ๊ะ) ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนกว้าง 6.00 เมตร สภาพค่อนข้างชำรุดแต่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณนี้ และเพื่อเป็นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ กม.ที่ 1+419 ถึงจุดสิ้นสุด กม.ที่ 1+919 ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็มมี 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ) ดังรูปที่ 2.2.2-8 ถึงรูปที่ 2.2.2-9

สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู มีจุดเริ่มที่ กม.1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ และสิ้นสุดที่ กม.1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ โดยมีรูปแบบการก่อสร้างสะพานเป็นเสาคอนกรีต 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร มีราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร ความกว้างสะพานสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวสะพาน) รวมระยะทางของทางยกระดับและสะพาน 1.320 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.2.2-10

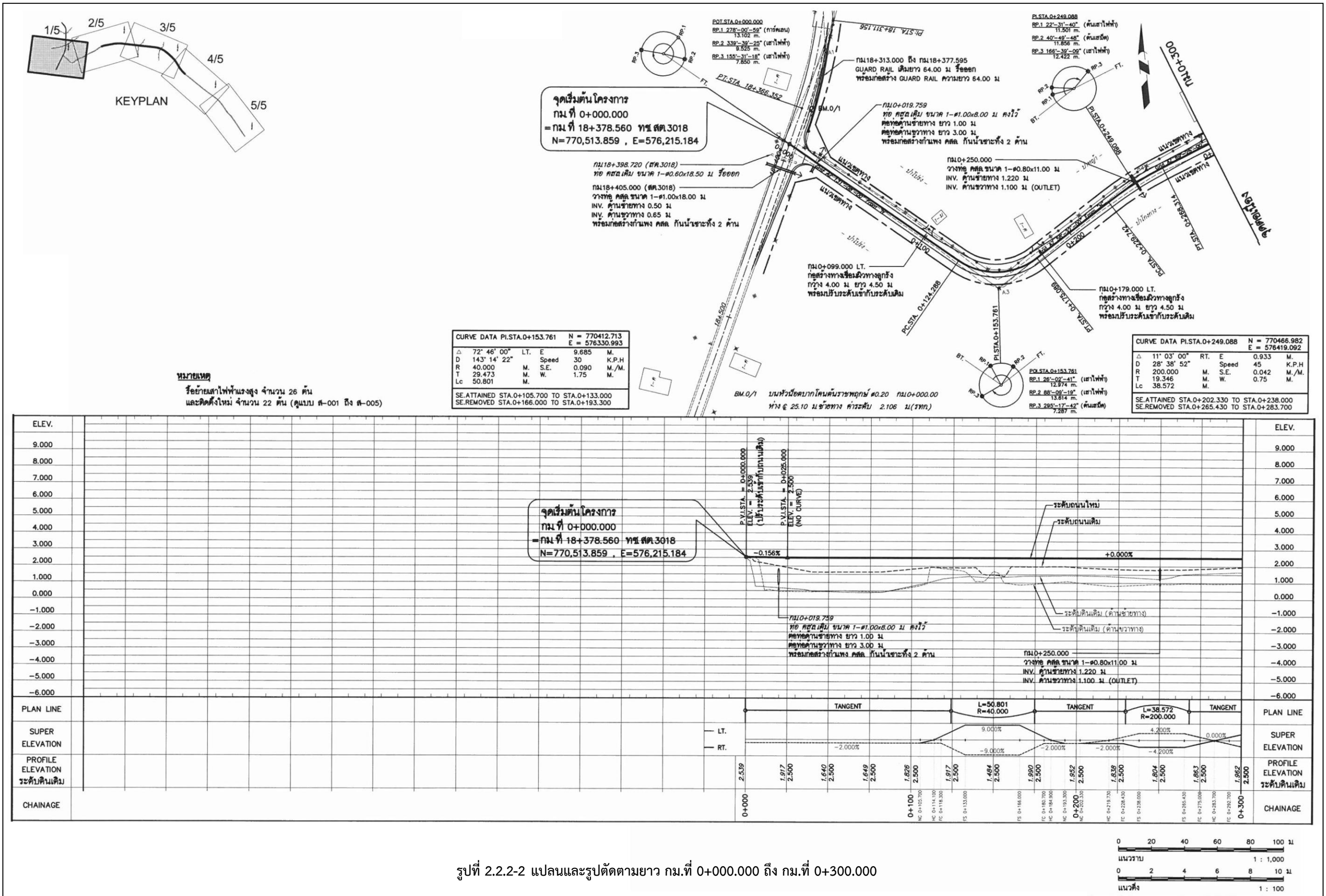
### 2.2.2.3 ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโงมูโ๊ะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+061.970)

เป็นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+919) และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง รวมระยะทาง 1,142.97 เมตร ดังรูปที่ 2.2.2-1 ทั้งนี้สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าชายเลน และในบริเวณที่ดอนของหมู่บ้านเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนในหมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ ทุ่งนา สวนมะพร้าว และสวนยางพารา รวมถึงมีบ้านเรือนของประชาชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางอย่างกระจัดกระจายและอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 20 เมตร



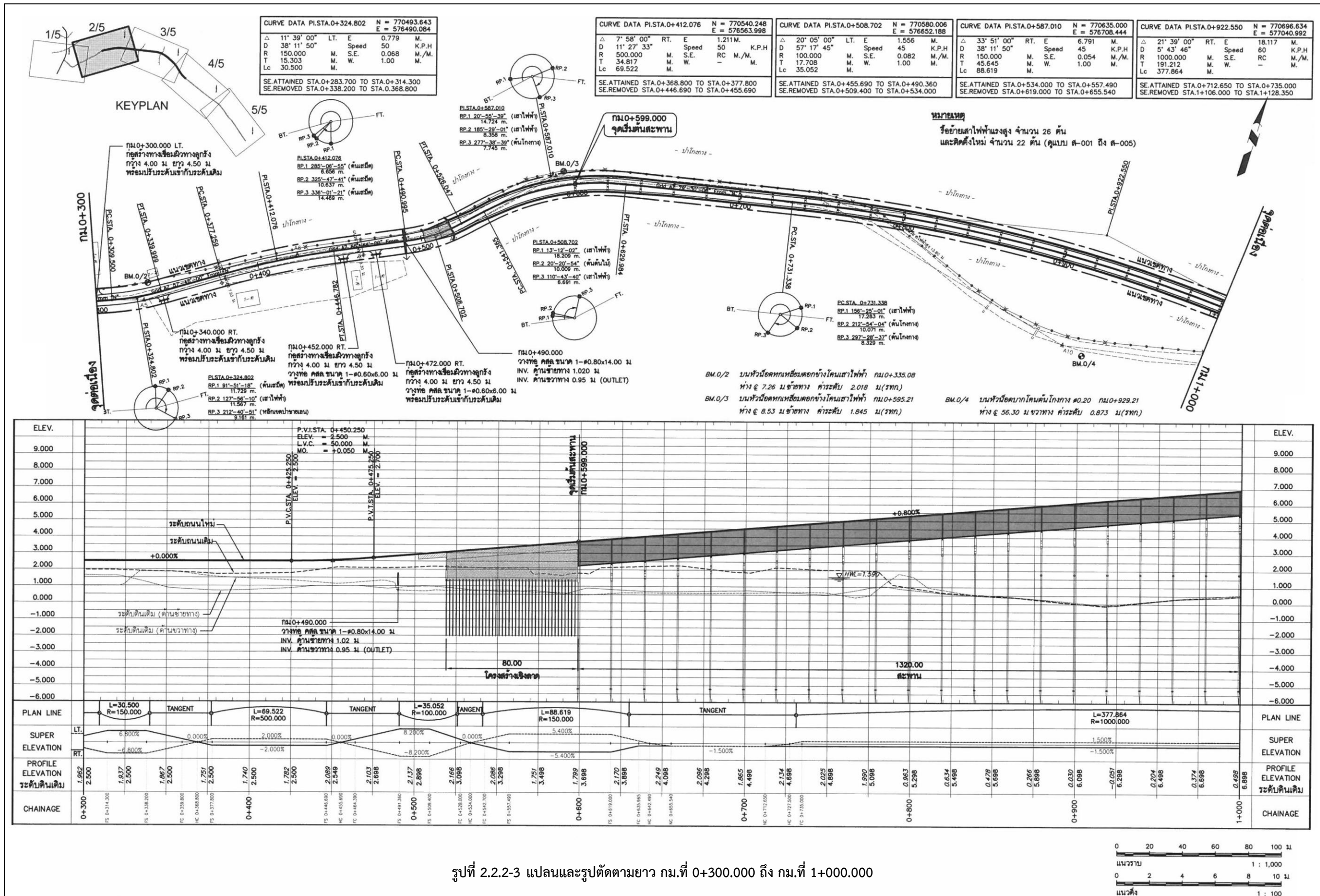
รูปที่ 2.2.2-1 การเปรียบเทียบแนวเส้นทางโครงการตามที่ศึกษาในรายงาน EIA กับแนวเส้นทางโครงการที่ก่อสร้างจริง



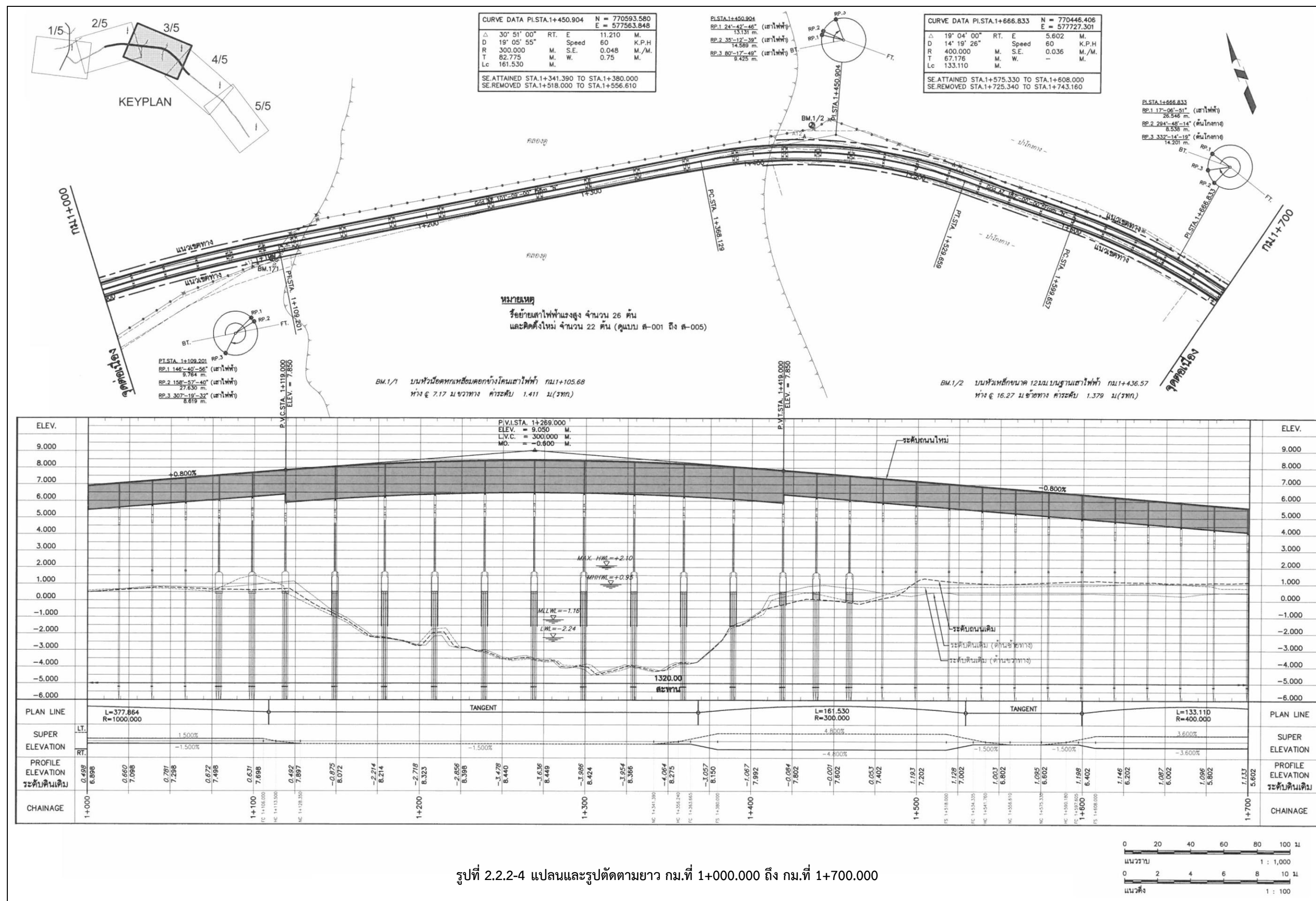


รูปที่ 2.2.2-2 แพลนและรูปตัดตามยาว กม.ที่ 0+000.000 ถึง กม.ที่ 0+300.000

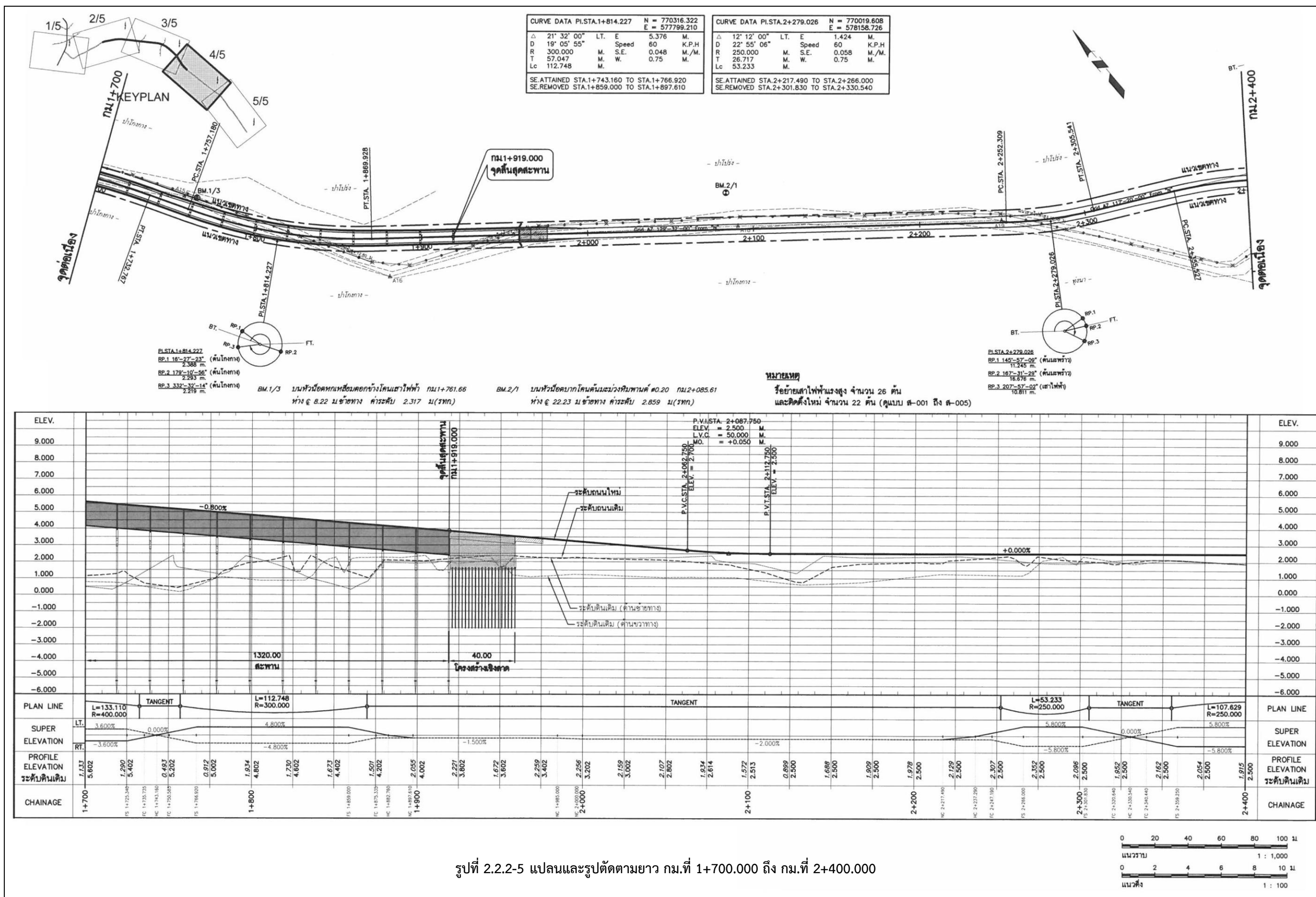




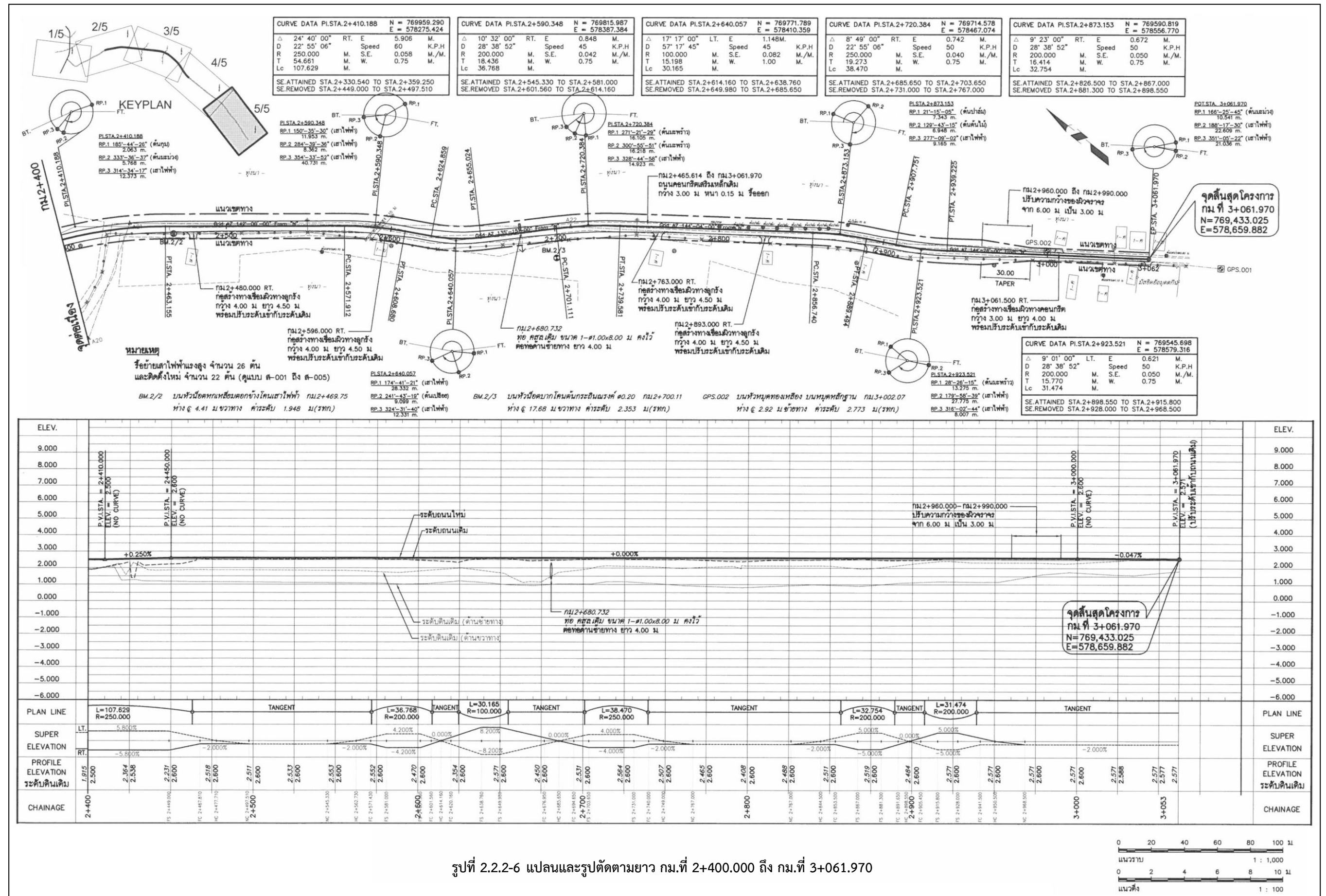




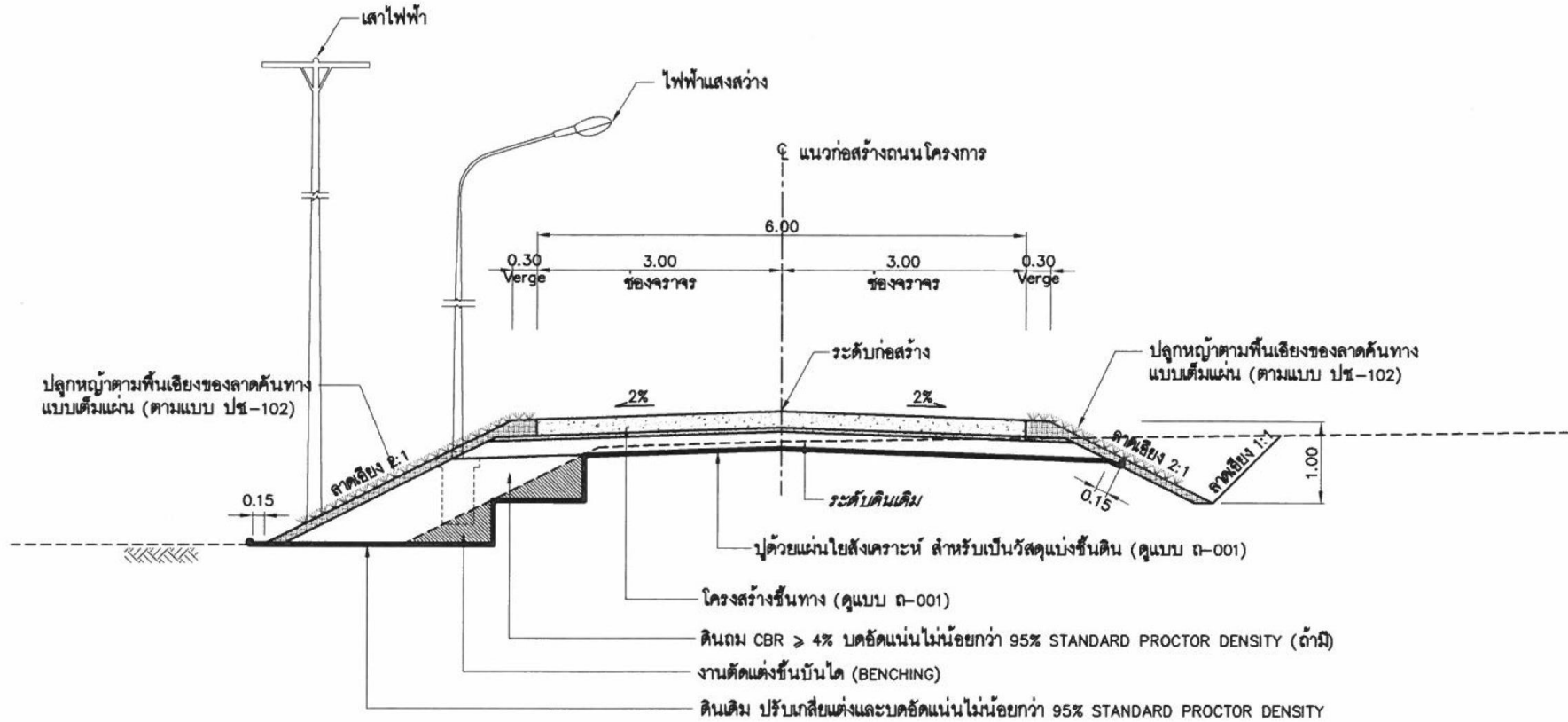








รูปที่ 2.2.2-6 แพลนและรูปตัดตามยาว กม.ที่ 2+400.000 ถึง กม.ที่ 3+061.970



### รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ

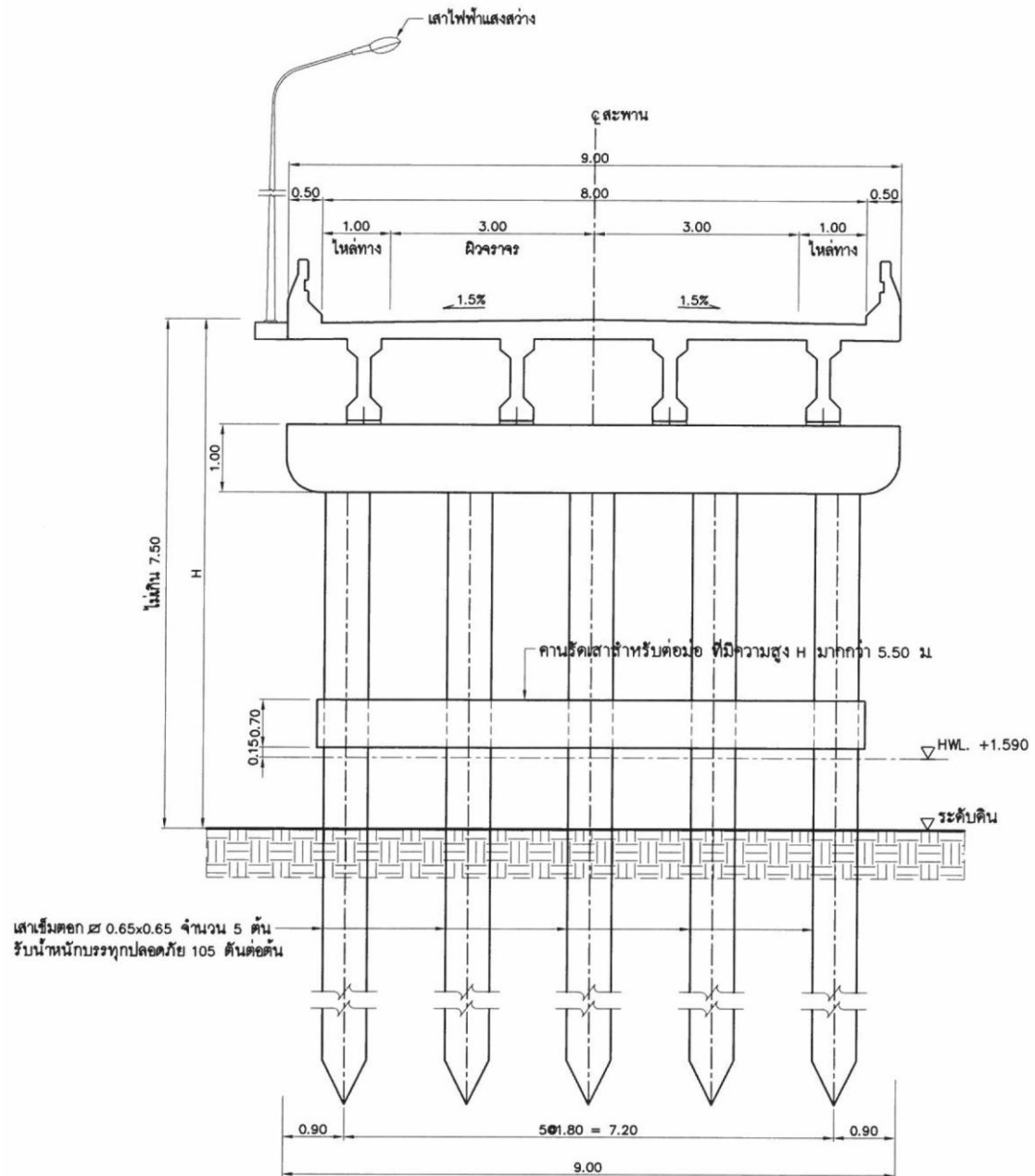
มาตราส่วน

A1=1 : 50  
A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-7

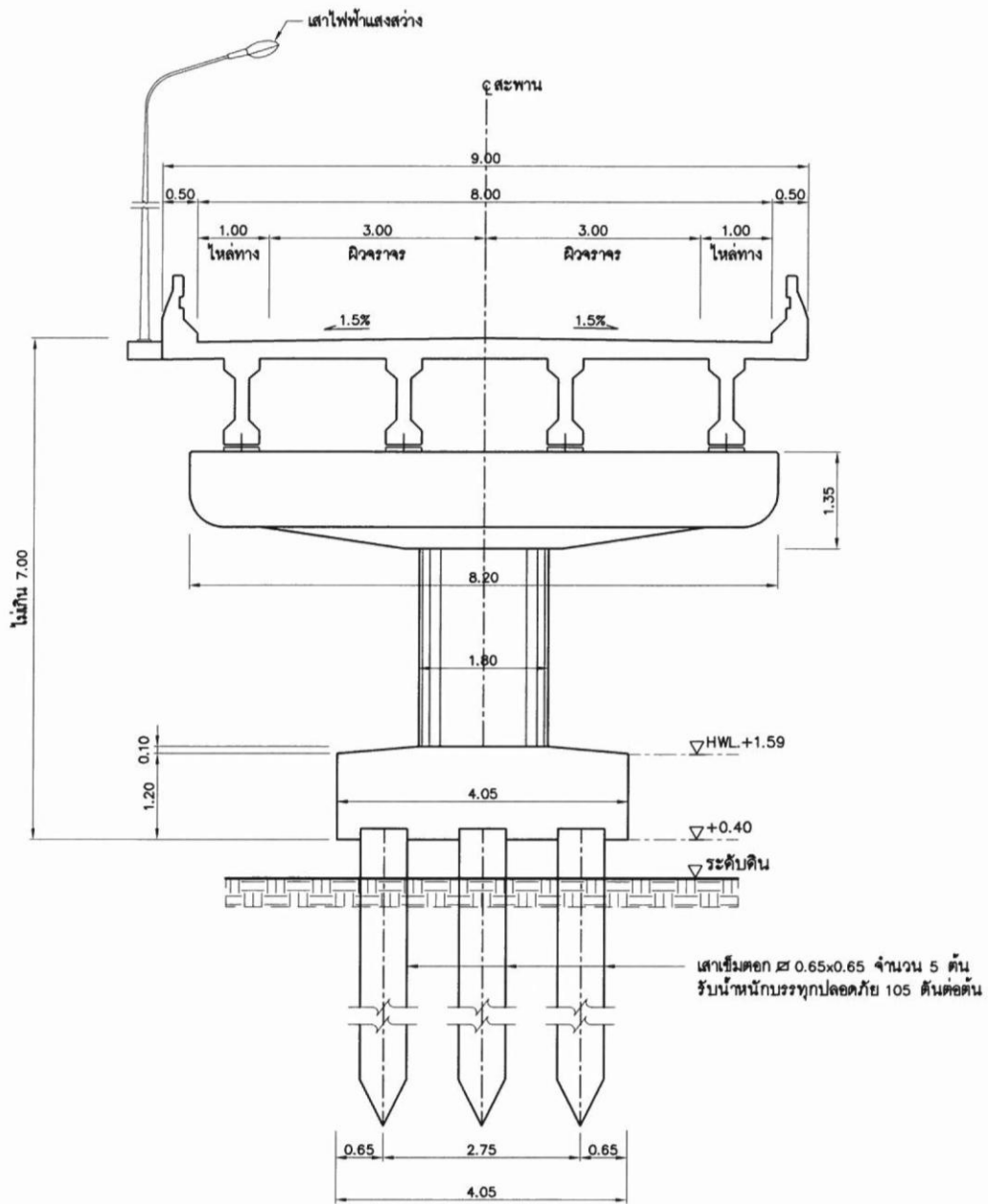
รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ





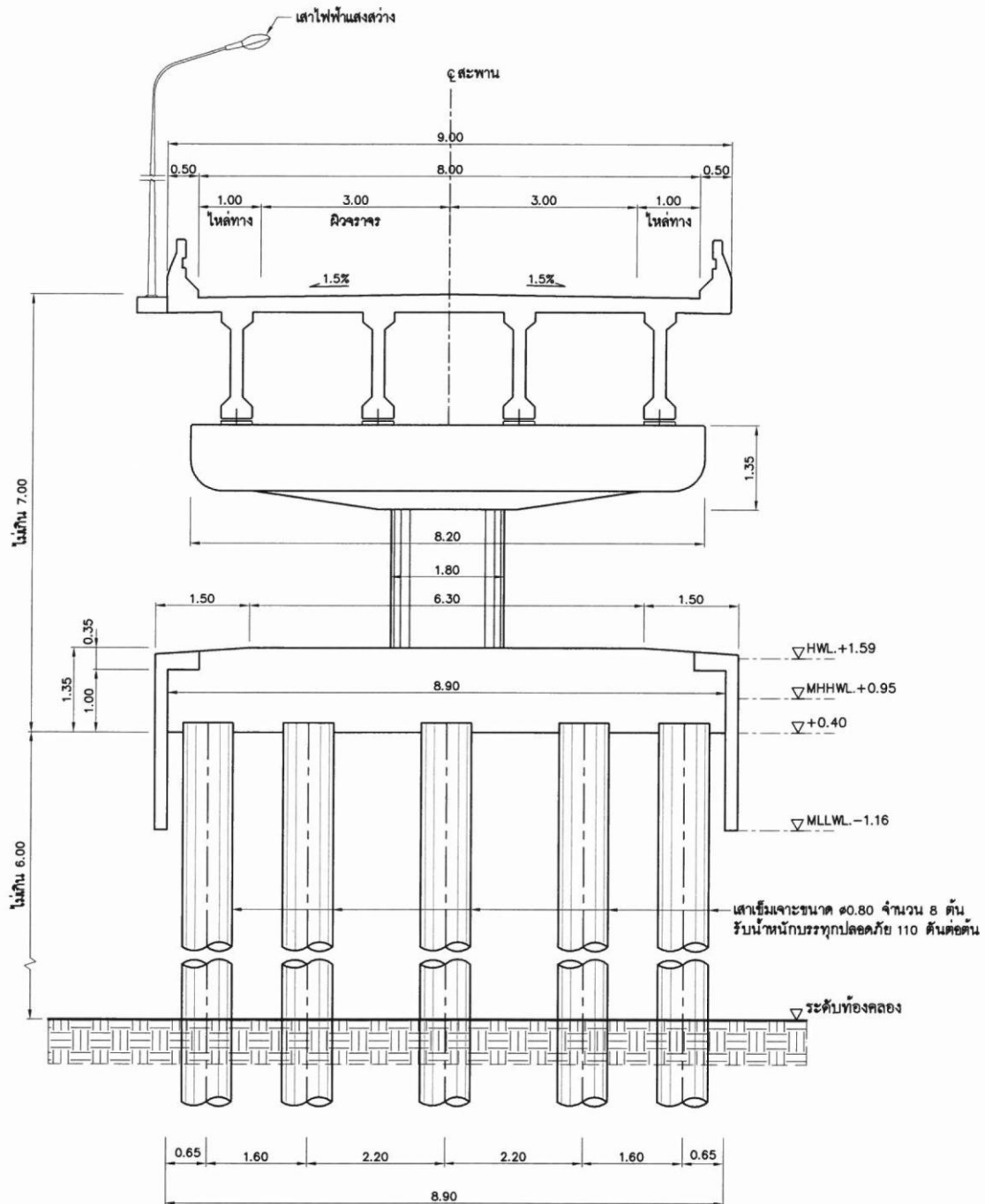
รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองตุ  
ช่วง กม0+619.000-กม1+059.000 และ ช่วง กม1+479.000-กม1+899.000  
มาตราส่วน A1=1 : 50

รูปที่ 2.2.2-8 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองตู่ช่วง กม.ที่ 0+619.000 ถึง กม.ที่ 1+059.000 และช่วง กม.ที่ 1+479.000 ถึง กม.ที่ 1+899.000



รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคู  
ช่วง กม.1+079.000-กม.1+099.000 และช่วง กม.1+439.000-กม.1+459.000  
มาตราส่วน A1=1 : 50 A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-9 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคูช่วง กม.ที่ 1+079.000 ถึง กม.ที่ 1+099.000 และช่วง กม.ที่ 1+439.000 ถึง กม.ที่ 1+459.000



รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคู  
ช่วง กม.1+119.000- กม.1+419.000

มาตราส่วน

A1=1 : 50  
A3=1 : 100

รูปที่ 2.2.2-10 รูปตัดทั่วไปโครงสร้างสะพานข้ามคลองคูช่วง กม.ที่ 1+119.000 ถึง กม.ที่ 1+419.000

### 2.2.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ตารางที่ 2.2.3-1) พบว่า โครงการได้สำรวจแนวถนนโครงการ ซึ่งแต่เดิมแนวถนนโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ กม.ที่ 3+061.970 รวมระยะทางก่อสร้าง 3,061.97 เมตร ทั้งนี้ตามผลการสำรวจแนวกว้างพื้นที่ที่จะใช้ก่อสร้างจริงทำให้ถนนโครงการมีความยาวลดลงจาก 3,106.00 เมตร เป็น 3,061.97 เมตร (ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร) แต่แนวถนนโครงการยังอยู่ในขอบเขตพื้นที่เดิม เป็นเพียงการปรับเลขหลักกิโลเมตรให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนแต่อย่างใด ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง มีรายละเอียดดังนี้

#### 2.2.3.1 ถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)

ถนนระดับดินฝั่งบ้านต้นหยงละไน้มีความยาวลดลงจากเดิม 600 เมตร เป็น 599 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

#### 2.2.3.2 ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง

ทางยกระดับและสะพานข้ามคลองได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรในการก่อสร้างจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+919 เพื่อให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **ทางยกระดับ** จุดเริ่มต้นทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรในการก่อสร้างจาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 และจุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ จาก กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 เพื่อให้สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

- **สะพานข้ามคลอง** จุดเริ่มต้นสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+099 ฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ และจุดสิ้นสุดสะพานได้ปรับเลขหลักกิโลเมตรจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด

#### 2.2.3.3 ถนนฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+061.970)

จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับจากเดิม กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+919 และจุดสิ้นสุดถนนของโครงการจาก กม.ที่ 3+106 เป็น กม.ที่ 3+061.970 ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโงมูโง๊ะ ลดลงจาก 1,206.00 เมตร เป็น 1,142.97 เมตร สอดคล้องตามพื้นที่จริงและกิจกรรมการก่อสร้างไม่แตกต่างจากเดิม จึงไม่มีความเปลี่ยนแปลงต่อผลกระทบต่อสภาพพื้นที่ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด





## ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองคู</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นหยงละไน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000)</li> <li>- จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูไซะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+106)</li> <li>- ความยาวของถนนกับสะพานโครงการรวมระยะทางทั้งสิ้น 3,106 เมตร</li> </ul>	<b>1. ตำแหน่งโครงการสะพานข้ามคลองคู</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นโครงการที่บ้านต้นหยงละไน หมู่ที่ 1 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 0+000)</li> <li>- จุดสิ้นสุดโครงการที่บ้านสุโงมูไซะ หมู่ที่ 5 ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล (กม.ที่ 3+061.970)</li> <li>- ความยาวของถนนกับสะพานโครงการรวมระยะทางทั้งสิ้น 3,061.970 เมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดสิ้นสุดโครงการเดิมอยู่ กม.ที่ 3+106 เปลี่ยนเป็น กม.ที่ 3+061.970</li> <li>- ความยาวของโครงการลดลง 44.03 เมตร</li> </ul>	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม
<b>2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+600)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไม่มีไหล่ทาง</li> <li>- รวมระยะทาง 0.600 กิโลเมตร</li> </ul>	<b>2. ช่วงถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไน (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 0+599)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องทางจราจร กว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไม่มีไหล่ทาง</li> <li>- รวมระยะทาง 0.599 กิโลเมตร</li> </ul>	ความยาวของถนนฝั่งบ้านต้นหยงละไนลดลง 1 เมตร	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม



ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+600 (บ้านต้นหยงละไน้) ถึง กม.ที่ 1+900 (บ้านสุโหงมุโไซะ))</p> <p>ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.300 กิโลเมตร</p> <p><b>ทางยกระดับ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 ความยาว 450 เมตร</li> <li>- ทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโหงมุโไซะ กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 ความยาว 510 เมตร</li> <li>- รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม</li> <li>- ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร</li> <li>- ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร</li> <li>- ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ)</li> </ul>	<p>3. ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง (กม.ที่ 0+599 (บ้านต้นหยงละไน้) ถึง กม.ที่ 1+919 (บ้านสุโหงมุโไซะ))</p> <p>ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวม 1.320 กิโลเมตร</p> <p><b>ทางยกระดับ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้ กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+099 ความยาว 500 เมตร</li> <li>- ทางยกระดับที่ฝั่งบ้านสุโหงมุโไซะ กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919 ความยาว 500 เมตร</li> <li>- รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับเป็นเสาเข็ม</li> <li>- ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร</li> <li>- ราวสะพานข้างละ 0.50 เมตร</li> <li>- ความกว้างทางยกระดับสุทธิ 9.00 เมตร (รวมราวทางยกระดับ)</li> </ul>	<p>โครงการได้สำรวจแนวนอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับและสะพานข้ามคลอง จาก กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+919</li> <li>- ความยาวสะพานรวมเพิ่มขึ้นจาก 1.300 กิโลเมตร เป็น 1.320 กิโลเมตร (ความยาวของทางยกระดับและสะพานรวมเพิ่มขึ้น 20 เมตร)</li> </ul> <p>โครงการได้สำรวจแนวนอนโครงการที่จะใช้ก่อสร้างจริง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นของทางยกระดับฝั่งบ้านต้นหยงละไน้จากเดิม กม.ที่ 0+600 ถึง กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 0+599 ถึง กม.ที่ 1+119</li> <li>- จุดสิ้นสุดของทางยกระดับฝั่งบ้านสุโหงมุโไซะจากเดิม กม.ที่ 1+390 ถึง กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+419 ถึง กม.ที่ 1+919</li> </ul>	<p>ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม</p>

ตารางที่ 2.2.3-1 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับรูปแบบที่ก่อสร้างจริง (ต่อ)

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบที่ก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>สะพานข้ามคลอง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+050</li> <li>- จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+390</li> <li>- ความยาว 340 เมตร</li> </ul>	<b>สะพานข้ามคลอง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นสะพาน กม.ที่ 1+099</li> <li>- จุดสิ้นสุดสะพาน กม.ที่ 1+419</li> <li>- ความยาว 400 เมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นสะพานจาก กม.ที่ 1+050 เป็น กม.ที่ 1+119 ฝั่งบ้านต้นยางละไ้</li> <li>- จุดสิ้นสุดสะพานจาก กม.ที่ 1+390 เป็น กม.ที่ 1+419 ฝั่งบ้านสุโหงมุโ้</li> </ul>	
<b>4. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโ้ (กม.ที่ 1+900 ถึง กม.ที่ 3+106)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+900)</li> <li>- จุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+106) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน</li> <li>- ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร</li> <li>- กว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไม่มีไหล่ทาง</li> <li>- ระยะทาง 1,206.00 เมตร</li> </ul>	<b>4. ช่วงถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโ้ (กม.ที่ 1+919 ถึง กม.ที่ 3+016.970)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับ (กม.ที่ 1+919)</li> <li>- จุดสิ้นสุดถนนของโครงการอยู่บริเวณหน้ามัสยิดอัลมุตตกิน (กม.ที่ 3+061.97) เชื่อมต่อกับถนนคอนกรีตของหมู่บ้าน</li> <li>- ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) 2 ช่องจราจร</li> <li>- กว้าง 6.00 เมตร</li> <li>- ไม่มีไหล่ทาง</li> <li>- ระยะทาง 1,142.97 เมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดเริ่มต้นถนนที่จะเชื่อมต่อกับทางยกระดับจากเดิม กม.ที่ 1+900 เป็น กม.ที่ 1+919</li> <li>- จุดสิ้นสุดถนนของโครงการจาก กม.ที่ 3+106 เป็น กม.ที่ 3+061.97</li> <li>- ความยาวของถนนฝั่งบ้านสุโหงมุโ้ลดลง 63.03 เมตร</li> </ul>	<p>ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาผลกระทบเดิม และกิจกรรมการก่อสร้างเหมือนเดิม</p>

## 2.3 สถานะโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เริ่มก่อสร้างสะพานข้ามคลองคู อำเภอละงู จังหวัดสตูล ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2566 รวมระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 1,216 วัน ประมาณ 3 ปี ในปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะเปิดใช้งาน ในรอบปีที่ 2 สภาพผิวจราจรและโครงสร้างสะพานอยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ (ภาพที่ 2.3-1) ทั้งนี้โครงการอยู่ในช่วงระยะเวลาค้ำประกันผลงานของผู้รับจ้างภายหลังส่งมอบสะพานให้กรมทางหลวงชนบทประมาณ 2 ปี



กม.0+400



กม.0+600



กม.0+800



กม.1+200



กม.1+600



กม.1+900

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา 18 มีนาคม 2568

ภาพที่ 2.3-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน



ป้ายชื่อสะพานหาดแดง-สุโขทัย



มุมมองสะพาน กม.+1+300



มุมมองสะพาน กม.1+100



กม.1+500

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา 9 มีนาคม 2568

## ภาพที่ 2.3-1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน (ต่อ)