



บทที่ 3

โครงการสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

ลักษณะทั่วไปของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา แบ่งการก่อสร้างออกเป็นถนน 3 ช่วง และสะพาน 2 ช่วง ได้กำหนดสถานที่ก่อสร้างบริเวณบ้านน้ำกระจาย ตำบลพะวง อำเภอเมือง ให้เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการโดยตัดถนนตรงกิโลเมตรที่ 10 + 375.5 ของทางหลวงหมายเลข 407 (เส้นทางสงขลา-หาดใหญ่) ถนนที่ก่อสร้างเลือกใช้แบบมาตรฐาน F.1 (Feeder Road) ซึ่งผิวจราจรกว้าง 7 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ถนนช่วงนี้ยาวประมาณ 2.885 กิโลเมตร จดริมฝั่งทะเลสาบต่อกับสะพานช่วงแรกซึ่งมีความยาว 980 เมตร สะพานตัดข้ามทะเลสาบขึ้นที่เกาะยอ บนเกาะยอสร้างถนนแบบ F.1 ยาวประมาณ 3.34 กิโลเมตร ติดต่อกับสะพานช่วงที่สองซึ่งยาว 1,820 เมตร จากเกาะยอตัดข้ามทะเลสาบขึ้นที่บ้านเขาเขียว ตำบลจะงี้ทั้งหมด อำเภอเมือง และมีถนนต่ออีกเป็นช่วงสุดท้าย ซึ่งสร้างแบบ F.1 เช่นเดียวกัน ยาวประมาณ 3.84 กิโลเมตร ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4083 (สงขลา-นครศรีธรรมราช) ที่กิโลเมตร 1 + 625.8 (จากเขาแดง) ซึ่งถือว่าเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการ

สะพานทั้ง 2 ช่วงมีลักษณะก่อสร้างเป็นแบบ Single Cell Box Girder ทำด้วยคอนกรีตอัดแรง เป็นสะพานโปร่งเต็มความกว้างทั้ง 2 ช่องน้ำที่ข้ามทะเลสาบ ผิวจราจรกว้าง 8 เมตร มีทางเท้า 2 ข้าง ๆ ละ 1.50 เมตร สะพานช่วงแรกแบ่งความยาวออกเป็น 25 ช่วง ดังนี้ 30 เมตร 1 ช่วง - 40 เมตร 23 ช่วง - 30 เมตร 1 ช่วง ระดับท้องสะพานห่างจากระดับน้ำทะเลสูงสุด 3 เมตร ส่วนสะพานช่วงที่สอง แบ่งความยาวออกเป็น 46 ช่วง ดังนี้ 30 เมตร 1 ช่วง - 40 เมตร 44 ช่วง - 30 เมตร 1 ช่วง และระดับท้องสะพานห่างจากระดับน้ำทะเลสูงสุด 5 เมตร

ความจำเป็นที่ต้องมีการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

สืบเนื่องจากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 และฉบับที่ 5 กำหนดที่จะพัฒนาสงขลาและหาดใหญ่ให้เป็นเมืองหลักของภาคใต้ทางฝั่งตะวันออก เป็นศูนย์กลางกระจายความเจริญออกไปสู่ชนบท และรัฐบาลมีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา เพื่อการนำสินค้าเข้าประเทศ และส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้เกิดความเจริญมากขึ้นเป็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ แต่ทั้งนี้เส้นทางสำคัญ คือทางหลวงหมายเลข 4083 ที่จะช่วยให้สงขลาติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทางชายฝั่งทะเลตะวันออก เช่น นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ทางตอนบนนั้นไม่ได้รับความสะดวกและไม่ปลอดภัย เนื่องจากยานพาหนะต้องใช้แพขนานยนต์ในการข้ามทะเลสาบ ซึ่งปัญหาที่สำคัญที่สุดก็คือทำให้เกิดความล่าช้าเพราะปริมาณยานพาหนะที่รอคอยใช้บริการแพขนานยนต์มีจำนวนมาก การลงทุนเพิ่มจำนวนแพขนานยนต์ เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการก็ไม่เป็นการประหยัด และเป็นการแก้ไขปัญหาละเออะหน้าเท่านั้น ดังนั้นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบจึงเป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาวที่ดีที่สุด และทำให้การคมนาคมบนทางหลวงหมายเลข 4083 สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น อันจะช่วยสร้างความเจริญให้เกิดขึ้นแก่จังหวัดสงขลา และกระจายความเจริญไปยังท้องถิ่นอื่น ๆ ที่มีการคมนาคมไปถึง

ความสัมพันธ์ระหว่างโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) ที่กำหนดโดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพราะโครงการตามแผนพัฒนาฯ ของบริเวณจังหวัดสงขลา มีโครงการพัฒนาที่สำคัญหลายโครงการ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยประโยชน์จากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา โครงการพัฒนาที่สำคัญสำหรับจังหวัดสงขลาตามที่ได้ตั้งไว้มีพอสรุปได้ดังนี้

ก. โครงการพัฒนาเมืองหลัก ได้กำหนดให้ สงขลา-หาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้อีกแห่งหนึ่งนอกเหนือไปจากสงหวัดภูเก็ต ซึ่งในปัจจุบันสงขลา-หาดใหญ่ก็เป็นศูนย์กลางการค้าหลายอย่าง เนื่องจากมีท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และหาดใหญ่ก็เป็นศูนย์กลางท่องเที่ยว เมืองหลักนี้จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางกิจกรรมต่าง ๆ ของภาค ทั้งทางด้านการค้า การตลาด และการบริการ และยังจะช่วยสร้างความเจริญไปยังจังหวัดรอบ ๆ (Influence Area) อีกด้วย เช่น จังหวัดพัทลุง สงหวัดตรัง ฯลฯ

ข. โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก เนื่องจากสงขลาเป็นเมืองชายฝั่งทะเลและมีการขนส่งสินค้าทางทะเล จึงมีแนวโน้มว่าในอนาคตสงขลาควรจะเป็นตลาดหลักเช่นเดียวกับกรุงเทพฯ และภูเก็ต ในปัจจุบันสงขลามีท่าเรือขนาดเล็กซึ่งมีแผนที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่ชายฝั่งแห่งใดแห่งหนึ่งของสงหวัดซึ่งโครงการนี้จะอำนวยความสะดวกในการลำเลียงขนส่งวัตถุดิบ สินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง ยางพารา ฯลฯ และจะช่วยให้ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้มาก เช่น ยางพารา และแร่ สำหรับสินค้าขาเข้าจากต่างประเทศก็เช่นเดียวกัน แทนที่จะขนส่งที่ท่าเรือคลองเตยเพียงแห่งเดียว ก็ขนส่งที่ท่าเรือสงขลา อันจะทำให้ลดต้นทุนการขนส่งในการกระจายสินค้าเหล่านี้ไปสู่ผู้บริโภคในภาคใต้ได้อย่างมาก และนอกจากนี้โครงการท่าเรือน้ำลึกยังเป็นประโยชน์สำหรับบริษัทสำรวจน้ำมันในอ่าวไทยด้วย ในด้านนี้จะเป็นฐานปฏิบัติการส่งกำลังบำรุง

ค. โครงการนิคมอุตสาหกรรม เพื่อเร่งรัดพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมในภาคใต้ ซึ่งจำเป็นต้องรวมแหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมขึ้น โดยการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม กำหนดให้เขตอุตสาหกรรมอยู่ในบริเวณแนวทางหลวงหมายเลข 407 (สงขลา-หาดใหญ่) โดยห่างจากตัวเมืองสงขลาประมาณ 15 กิโลเมตร เพื่อป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษที่จะเป็นปัญหาใหญ่ในอนาคต ถือเป็นนิคมอุตสาหกรรมแห่งแรกของภาคใต้ ทั้งนี้โดยพิจารณาว่าสงขลามีบริการขั้นพื้นฐานหลักที่จำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่แล้ว อันได้แก่ ถนน รถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ประชากร (แรงงาน) และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (แหล่งพาณิชย์กรรม เงินทุน) นอกจากนี้ก็สำรวจตลาดจากอ่าวไทยก็คาดว่าจะถูกส่งขึ้นบกที่สงหวัดสงขลา ประมาณปี พ.ศ. 2526 ซึ่งจะส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมในย่านนี้ก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว

ผลที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

โดยปกติโครงการทุกโครงการมักจะก่อให้เกิดผลขึ้นได้ทั้งผลดีและผลเสีย แต่โครงการที่ตีความจะเกิดผลดีมากกว่าผลเสีย และผลเสียที่จะเกิดขึ้นก็ควรจะมีวิธีป้องกันเพื่อให้เกิดขึ้นน้อยที่สุดหรือไม่เกิดขึ้นเลย โดยเฉพาะโครงการลงทุนของรัฐบาลจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อสังคม โดยส่วนรวมเป็นหลัก จะต้องระวังไม่ให้ผลประโยชน์ตกแก่บุคคลกลุ่มใด กลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ โดยที่บุคคลบางกลุ่มได้รับความเดือดร้อนเพราะถ้าเป็นเช่นนั้นโครงการก็จะประสบความล้มเหลว เนื่องจากถูกต่อต้านจากกลุ่มผู้เสียประโยชน์

สำหรับผลที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา จะพิจารณาโดยอาศัยวิธีตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Subjective Judgement) ซึ่งปรากฏว่าโครงการนี้จะก่อให้เกิดผลดีหลายประการ และผลเสียที่เกิดขึ้นน้อยมากแทบจะไม่มี รายละเอียดเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้นสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ก. ผลดีที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

1. ประหยัดเวลา ในปัจจุบันการข้ามทะเลสาบสงขลาจะต้องใช้บริการของแพขนานยนต์ แต่ผู้โดยสารพาหนะจะต้องเสียเวลาในการรอคอยเนื่องจากแพขนานยนต์มีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการซึ่งกรมทางหลวงได้คำนวณค่าเฉลี่ยของเวลาที่ทั้งหมดที่โดยสารพาหนะแต่ละชนิดต้องใช้ในการข้ามโดยใช้แพขนานยนต์ ดังนี้¹

¹ ทางหลวง, กรม. หน่วยวิจัยโครงการ. การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมทางหลวงสาย แยกทางหลวงหมายเลข 407-เกาะยอ-บรรจบทางหลวงหมายเลข 4083. (2520),

รถยนต์นั่ง	23.35	นาที
รถโดยสารขนาดเล็ก	32.72	นาที
รถบรรทุกขนาดเล็ก	30.37	นาที
รถโดยสารขนาดใหญ่	28.06	นาที
รถบรรทุกขนาดใหญ่	32.18	นาที

แต่ถ้าใช้เส้นทางใหม่ของโครงการก็ไม่ต้องเสียเวลาในการรอคอย ซึ่งจะใช้เวลาในการเดินทางเพียงเล็กน้อย กรมทางหลวงประมาณว่ารถยนต์นั่งจะเสียเวลาเดินทาง 9 นาที และรถยนต์อื่น ๆ ประมาณ 11 นาที เพราะฉะนั้นเวลาที่ประหยัดได้สำหรับรถยนต์นั่งประมาณ 14 นาที และรถยนต์อื่น ๆ ประมาณ 19 นาที ในความเป็นจริงเวลาที่สามารถประหยัดได้คาดว่าจะมีค่ามากกว่าที่ประมาณไว้ เนื่องจากการคำนวณค่าเฉลี่ยของการเสียเวลาของยานพาหนะที่ใช้บริการของแพขนานยนต์นั้น กรมทางหลวงได้ประมาณไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 และในปัจจุบันปริมาณยานพาหนะที่รอคอยใช้บริการแพขนานยนต์ก็มีมากขึ้น เวลาที่สูญเสียจึงควรจะมากกว่าเดิม

2. ความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง

ระบบการขนส่งทางบกของจังหวัดสงขลามีเส้นทางสำคัญติดต่อกับจังหวัด

ใกล้เคียง 3 สาย คือ

ก. ทางหลวงหมายเลข 407 ระหว่างสงขลา-หาดใหญ่ ซึ่งมีการจราจรสูงมาก เพราะหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางธุรกิจและชุมทางขนส่ง สามารถติดต่อกับทางหลวงสายอื่นไปยังจังหวัดใกล้เคียงสะดวก ได้แก่ จังหวัดพัทลุง จังหวัดสตูล จังหวัดตรัง จังหวัดกระบี่ จังหวัดพังงา และจังหวัดภูเก็ต

ข. ทางหลวงสายสงขลา-จะนะ-เทพา เป็นทางเสียบชายฝั่งทะเลช่วยให้การเดินทางจากจังหวัดสงขลาไปจังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส

ค. สะดวกและรวดเร็ว

ค. ทางหลวงหมายเลข 4083 ระหว่างสงขลา-นครศรีธรรมราช เป็นทางเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วยให้การเดินทางจากจังหวัดสงขลาไปจังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ทางตอนบนได้สะดวกและรวดเร็ว

จะเห็นว่าการคมนาคมทางบกของจังหวัดสงขลาไปยังจังหวัดอื่น ๆ มีลักษณะติดต่อกัน (network) ที่ค่อนข้างจะสมบูรณ์ แต่มีจุดบกพร่องเกิดขึ้นแห่งหนึ่งที่เป็นอุปสรรคในการเดินทาง และขนส่ง ก็คือ การใช้ทางหลวงหมายเลข 4083 จะต้องใช้แพขนานยนต์ในการข้ามพากทำให้เสียเวลารอคอยนานไม่สะดวกในการใช้เส้นทางสายนี้ ดังนั้นเมื่อโครงการสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้ทางหลวงสายสงขลา-นครศรีธรรมราชสะดวกขึ้น ซึ่งนอกจากจะทำให้ทางหลวงสายสำคัญทั้ง 3 สายที่กล่าวถึงสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้วยังมีส่วนช่วยให้การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้ดีขึ้นด้วย ดังจะกล่าวรายละเอียดในข้อต่อไป

3. ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

จังหวัดสงขลา เป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตกว้างใหญ่มีพื้นที่ประมาณ 4.4 ล้านไร่ รายละเอียดการจำแนกประเภทการใช้ที่ดินของจังหวัดสงขลาได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข. ตาราง ข-1 ระบบการบริหารของจังหวัดสงขลาแบ่งออกเป็น 10 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ โดยมี 114 ตำบล และ 879 หมู่บ้าน ปัจจุบันจังหวัดสงขลามีปัญหาการมากเป็นอันดับสองในภาคใต้รองจากจังหวัดนครศรีธรรมราช สภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดสงขลากล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

ก. ประชากร จากการสำรวจของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2523 จังหวัดสงขลามีประชากรทั้งหมด 849,601 คน รายละเอียดของจำนวนครัวเรือนและประชากรในเขตอำเภอต่าง ๆ แสดงไว้ในภาคผนวก ข. ตาราง ข-2 ซึ่งอำเภอเมืองและอำเภอหาดใหญ่มีจำนวนประชากรสูงกว่าในอำเภออื่น ๆ กล่าวคือมีประชากรประมาณ 12 % และ 16.5 % ของประชากรทั้งจังหวัดตามลำดับ อย่างไรก็ตามอัตราการเพิ่มของจำนวนประชากรในจังหวัดสงขลาระหว่างปี 2517 ถึง 2522 มีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ ปี 2518 เพิ่มขึ้น 4.18 % แต่ปี 2522 เพิ่มขึ้นเพียง 2.43 % ทั้งนี้เนื่องจากผลของการวางแผนครอบครัว

ข. ผลผลิตรวมของจังหวัดและรายได้ ผลผลิตรวมของจังหวัดและรายได้ต่อประชากร จะเป็นตัวสำคัญชี้ให้เห็นถึงสภาพความเป็นอยู่โดยทั่วไปของประชากรว่าดีเพียงใด จากการสำรวจของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แสดงให้เห็นว่าผลผลิตของจังหวัดสงขลาเมื่อเปรียบเทียบกับผลผลิตรวมของภาคใต้จะอยู่ในเกณฑ์เฉลี่ยประมาณ 14 % ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข. ตาราง ข-3

ผลผลิตรวมของจังหวัดสงขลาต่อประชากร สำหรับปี 2522 ประมาณ 12,160 บาท และรายได้ต่อประชากรของจังหวัดสงขลา สำหรับปี 2522 ประมาณ 10,550 บาท ซึ่งจังหวัดสงขลาจะมีค่าอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ทั้งหมดในภาคใต้ ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข. ตาราง ข-4

ค. อาชีพ ประชากรในจังหวัดสงขลาส่วนใหญ่มีอาชีพทางด้าน การเกษตร การประมง การทำเหมืองแร่ และการค้า สำหรับทางด้านเกษตร จะทำรายได้ให้แก่ประชากรมากกว่า 30 % ของรายได้ทั้งหมด และประชากรส่วนใหญ่ประมาณ 70 % ก็มีอาชีพเป็นกสิกร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำสวนยางพารา ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการทำรายได้ให้จังหวัดสงขลาเป็นอันดับ 1 มีเนื้อที่เพาะปลูกประมาณ 1.14 ล้านไร่ ในปี 2522 ได้ผลผลิตจากต้นยางประมาณ 321,200 ตัน การส่งยางพาราไปขายต่างประเทศทำโดยส่งทางเรือบริเวณท่าเรือสงขลา รายได้จาก การปลูกยางพารามีแนวโน้มสูงขึ้น ประมาณปีละ 8 % สำหรับรายละเอียดของรายได้จากผลิตผลทางด้านเกษตรของจังหวัดสงขลา ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข. ตาราง ข-5

สำหรับการผลิตข้าว จังหวัดสงขลาผลิตได้ไม่เพียงพอต่อการบริโภคของประชากรในจังหวัด จึงจำเป็นต้องสั่งซื้อมาจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งการขนส่งจะใช้เส้นทางหาดใหญ่-พัทลุง และสงขลา-นครศรีธรรมราช (หมายเลข 4083)

ส่วนการประมง จังหวัดสงขลาทำเทียบเรือประมง 5 แห่ง เป็นของรัฐบาล 1 แห่ง และอีก 4 แห่งเป็นของเอกชน การเทียบเรือมีอัตราประมาณ 30 ลำต่อวัน ซึ่งผลผลิตทางการประมงจะโตมากกว่า 130,000 ตันต่อปี เรือประมงส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก (ประมาณ 20 ตัน) และมีทางเป็นไปได้ที่จะเพิ่มอัตราการผลิตมากขึ้นโดยการทำประมงน้ำลึก อันจะทำให้จังหวัดสงขลา

รายได้เพิ่มมากขึ้นจากการส่งอาหารทะเลไปจำหน่ายยังตลาดผู้บริโภครังภายใน และต่างประเทศ ทางด้านอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ มีการขนส่งแร่ดิบจากจังหวัดสงขลาไปลงที่จังหวัดภูเก็ต และขนส่งแร่ขุลงแฟรมไปลงที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนแร่แบไรท์จะขนส่งจากอำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช มารวมกับที่จังหวัดสงขลา เพื่อขนส่งทางเรือต่อไปจำหน่ายยังต่างประเทศ อุตสาหกรรมผลิตแร่ของจังหวัดสงขลาในภาคผนวก ข ตาราง ข-6 ในปี 2523 จังหวัดสงขลา มีการอุตสาหกรรมขนาดเล็กหลายประเภท เช่น โรงเลื่อย โรงสี โรงทำปลาบ่น โรงกึ่ง ฯลฯ รวมทั้งหมดประมาณ 1,265 โรง โรงงานส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอเมือง อำเภอหาดใหญ่ และอำเภอสะเตา อุตสาหกรรมของการประมาณการผลิตแร่ที่สำคัญอุตสาหกรรมของจังหวัดสงขลาได้ในภาคผนวก ข. ตาราง ข-7 ระหว่างปี พ.ศ. 2515-2524 โดยแยกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ของอุตสาหกรรมที่มีอยู่ได้แก่ การสีข้าว การฆ่าสัตว์ ผลิตภัณฑ์จากอาหาร และผลิตภัณฑ์จากยาง เป็นต้น

จากการพิจารณาถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดสงขลาแล้ว จะเห็นได้ว่าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบ จะช่วยพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก กล่าวคืออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าทางการประมงและการเกษตรจำเป็นต้องอาศัยความรวดเร็วในการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้า นอกจากนี้การคมนาคมที่สะดวกขึ้นสำหรับทางหลวงหมายเลข 4083 จะเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าสำเร็จรูปและวัตถุดิบ ระหว่างสงขลากับจังหวัดอื่น ๆ และคาดว่าจะไม่ช้าจะเกิดโรงงานอุตสาหกรรมใหญ่ ๆ เพิ่มขึ้นในจังหวัดสงขลา และจังหวัดอื่นบริเวณใกล้เคียง

4. การท่องเที่ยว จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่อยู่ติดทะเล มีหาดทรายและทะเลสาบสวยงาม มีภูเขาอยู่ทางทิศตะวันตก ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศใต้ของจังหวัด ซึ่งทำให้อากาศอบอุ่นตลอดปี สงขลาเป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งหนึ่งของประเทศไทย เนื่องจากมีสถานที่น่าเที่ยวหลายแห่งได้แก่ บริเวณแหลมสมิหรา และแหลมสนอ่อน ทะเลน้อย ซึ่งมีนกหลายชนิดให้ชม เขาแก้ว เล้ง เขาตั้งกวอน ฯลฯ อีกประการหนึ่งอำเภอหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการค้าในภาคใต้ ในแต่ละปีจะมีนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเดินทางมาติดต่อธุรกิจ และพักผ่อนเป็นจำนวนมาก

รวมทั้งนักศึกษาคณะจากประเทศมาเลเซีย และประเทศสิงคโปร์ด้วย ซึ่งนํารายได้จำนวนมากมาสู่จังหวัดสงขลา ซึ่งคาดว่าจะเมื่อโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบแล้วเสร็จ จะเป็นที่ยังคงดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่ง เนื่องจากเป็นสะพานที่ก่อสร้าง 2 ช่อง เมื่อรวมความยาวเข้าด้วยกัน ทั้ง 2 ช่องทะเลสาบ นับว่าเป็นสะพานที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และจะอำนวยความสะดวกรวดเร็วแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น

5. การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณใกล้เคียงโครงการก่อสร้างสะพาน เนื่องจากการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา จะทำให้เกิดความเจริญมากขึ้นบริเวณใกล้เคียงกับการตัดถนนผ่าน นับเป็นการปรับปรุงบริเวณที่ดินโดยรอบ ซึ่งทำให้มูลค่าที่ดินสูงขึ้นซึ่งจะเป็นผลดีแก่เจ้าของที่ดิน

ข. ผลเสียที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา

ในการออกแบบเพื่อการก่อสร้างสะพานกรมทางหลวง ได้เน้นที่จะไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องอิทธิพลต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น การกัดเซาะบริเวณชายฝั่งทะเล และปัญหาเรื่องอิทธิพลต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เช่น การวางไข่ของปลา หรือกุ้ง น้อยลง ดังนั้นกรมทางหลวงจึงกำหนดเป็นสะพานเปิดเต็มความกว้างของช่องน้ำทั้งสองช่องของทะเลสาบ ซึ่งจะทำให้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงทิศทางของกระแส น้ำ และไม่ทำให้ความเร็วของกระแส น้ำเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงคาดว่าจะไม่เกิดการสูญเสียสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติในบริเวณทะเลสาบสงขลา สำหรับผลเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นนั้นเป็นผลทางด้านจิตใจของประชาชนกลุ่มน้อย อันได้แก่ ความเสียใจของประชาชนผู้ที่ถูกรัฐเวนคืนที่ดินบริเวณโครงการก่อสร้างสะพาน ถึงแม้ว่าพวกเขาจะได้รับเงินชดเชยเป็นค่าที่ดินแล้วก็ตาม แต่ก็ยังเป็นจำนวนที่รัฐจ่ายให้ในราคาต่ำไม่ไ้ราคาตลาด ซึ่งไม่ลํามารถชดเชยกับความรู้สึกที่ต้องสูญเสียที่ดินที่ตนครอบครองอยู่ ซึ่งผลเสียด้านจิตใจนี้รัฐบาลสามารถแก้ไขได้ ถ้าหากสามารถจ่ายชดเชยค่าที่ดินให้แก่ประชาชนที่ถูกเวนคืนในราคาตลาดที่เจ้าของพึงขาย ซึ่งสูงกว่าราคาในปัจจุบันที่รัฐจ่ายให้ แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดราคาเวนคืนที่ดินเป็นสิ่งยากลำบาก ในการที่รัฐบาลจะกำหนดให้เป็นที่ยอมรับแก่ผู้เป็นเจ้าของทุกคน