



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมต่อประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่บริเวณแหลมรั้ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชกรุ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 87.50 กม. ได้แก่ ถนนมอเตอร์เวย์ ขนาด 4-6 ช่องจราจร และทางรถไฟจำนวน 4 ทาง (Meter Gauge 2 ทาง และ Standard Gauge 2 ทาง) โดยแนวเส้นทางรถไฟ Meter Gauge สำหรับรถไฟโดยสาร ได้ทำการออกแบบรายละเอียดในช่วงปี 2565-2567 ซึ่งแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนองจะเป็นเส้นทางที่อยู่ด้านทิศใต้ของทางรถไฟ



ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ตามพระราชกฤษฎีกาเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 ได้แก่ โครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 เอ และชั้น 2 พื้นที่อุทยานแห่งชาติ น้ำตกหงาว พื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงคลอง

โบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร แหล่งโบราณคดีเขาน้อย (อยู่ระหว่างพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) แหล่งโบราณคดีน้ำตกสากลอย (ยังไม่ขึ้นทะเบียน) และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ด้วยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษสายนี้

วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง ขนาด 4-6 ช่องจราจร หรือตามความเหมาะสมระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ให้ได้ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) โดยงานด้านวิศวกรรมต้องคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ใน Corridor ของโครงการแลนด์บริดจ์ ทั้งในเชิงการก่อสร้าง การใช้งาน การบำรุงรักษาและ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ

- เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)
- เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)
- เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
- เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 ฝั่ง สามารถดำเนินการตามบทบาทท่าเรือของโครงการภายใต้แนวคิด "One Port Two Side"
- เพื่อลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และมีความปลอดภัยมากกว่าทางหลวงทั่วไป

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการและด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com



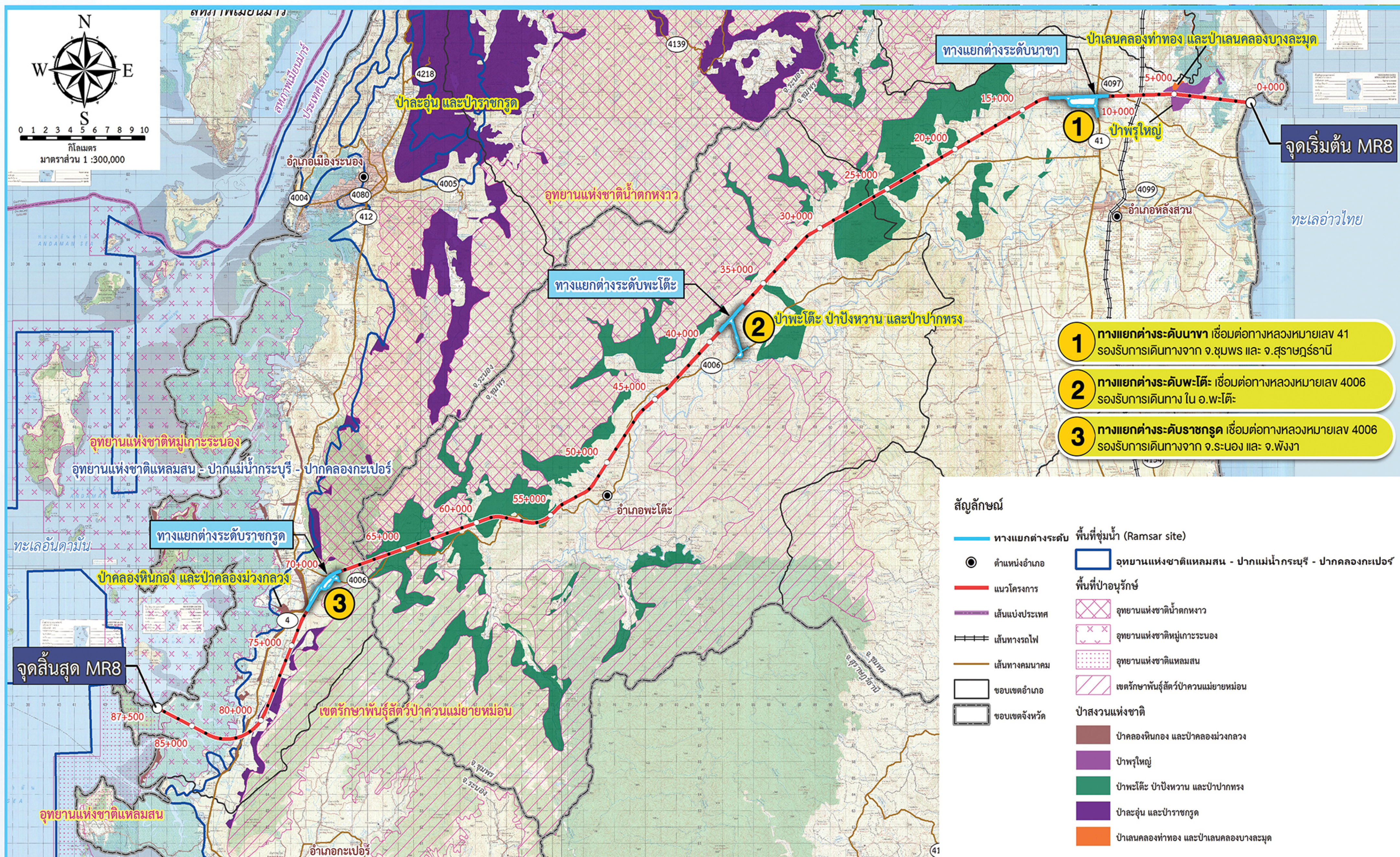
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



ที่ตั้งโครงการ

แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง ทึ่ขนานไปกับแนวเส้นทางของรถไฟ จุดเริ่มต้น
แนวเส้นทางบริเวณแหลมรี อ.หลังสวน จ.ชุมพร และจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอำเภอร่องเมือง ระนอง จ.ระนอง ระยะทาง
ประมาณ 87.50 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง ในขอบเขตพื้นที่ 9 ตำบล 3 อำเภอ 2 จังหวัด

ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
• บาน้ำจืด • หาดยาย • นาगा • วัดตะโก	หลังสวน	ชุมพร
• ปิงหวาน • พระรักษ์ • พระโทะ • ปากทรง	พะโต๊ะ	
ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
9 ตำบล	3 อำเภอ	2 จังหวัด



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ	สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
- ภูมิทัศน์ฐาน - ทรัพยากรดิน - ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย - น้ำผิวดิน - น้ำใต้ดิน - น้ำทะเล - อากาศ และบรรยากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน	- นิเวศวิทยาทางบก - นิเวศวิทยาทางน้ำ	- น้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภค - การคมนาคมขนส่ง - สาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ - การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ - การเกษตรกรรม - นันทนาการ - การใช้ที่ดิน	- เศรษฐกิจ-สังคม - การโยกย้ายและการเวนคืน - การสาธารณสุข - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การแบ่งแยก - อุบัติเหตุและความปลอดภัย - ความปลอดภัยในสังคม - สุขภาพ - ผู้ใช้งาน - โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี - ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดก - ทางวัฒนธรรม - สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการและด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)



บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

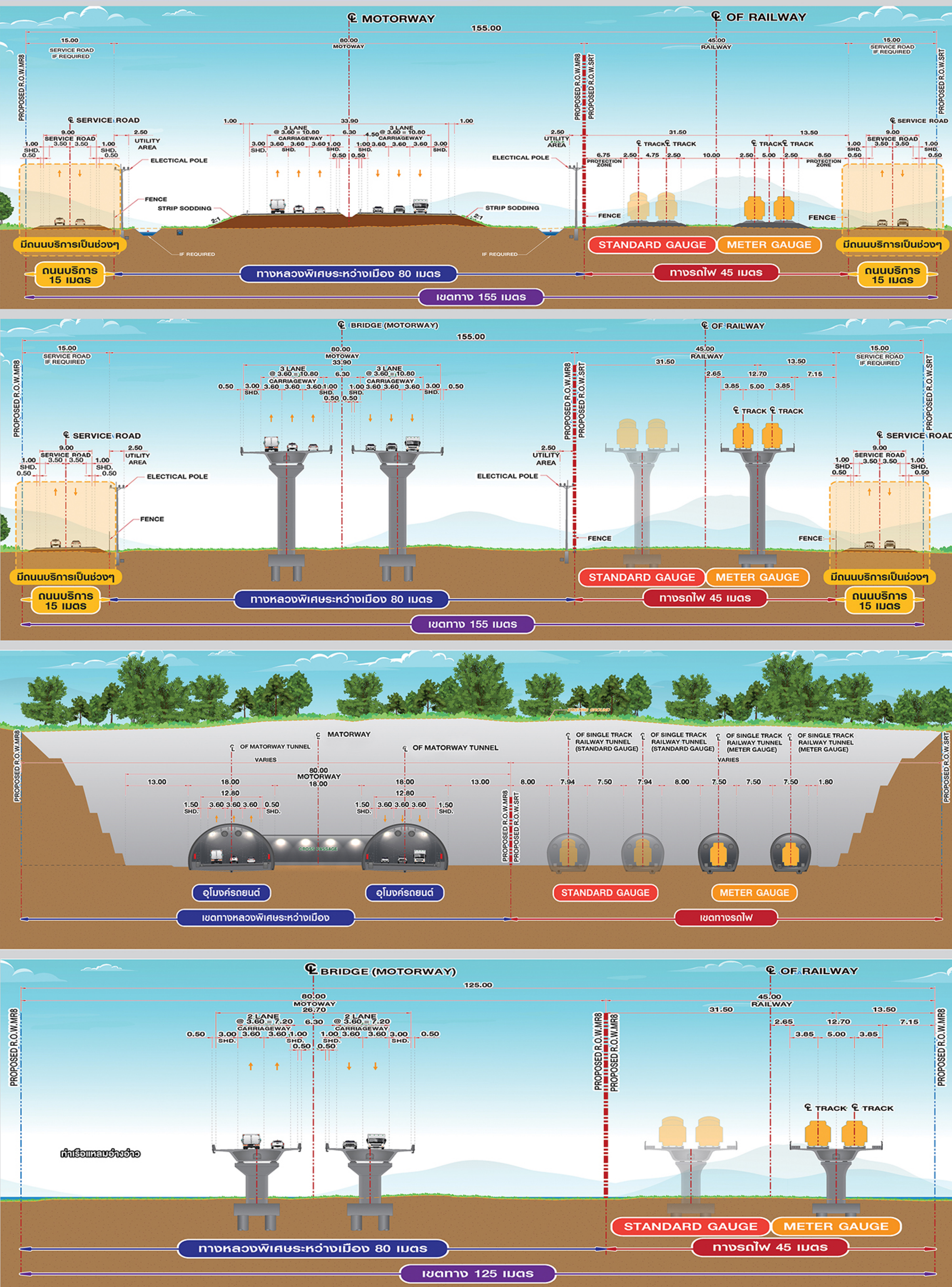


เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายชุมพร - ระนอง

รูปแบบการพัฒนาโครงการ



รูปตัดทั่วไปของโครงการ

เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบแบ่งกัน คอนกรีต (Concrete Barrier) เวกทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร วนนไปกับ ทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีการบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจรกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทาง กว้าง 15 เมตร กรณีมีการบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีการบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร

รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ

สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูง หรือบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลองจะเป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร วนนไปกับ สะพานทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนองที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีการบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจรกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทาง กว้าง 15 เมตร กรณีมีการบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีการบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร

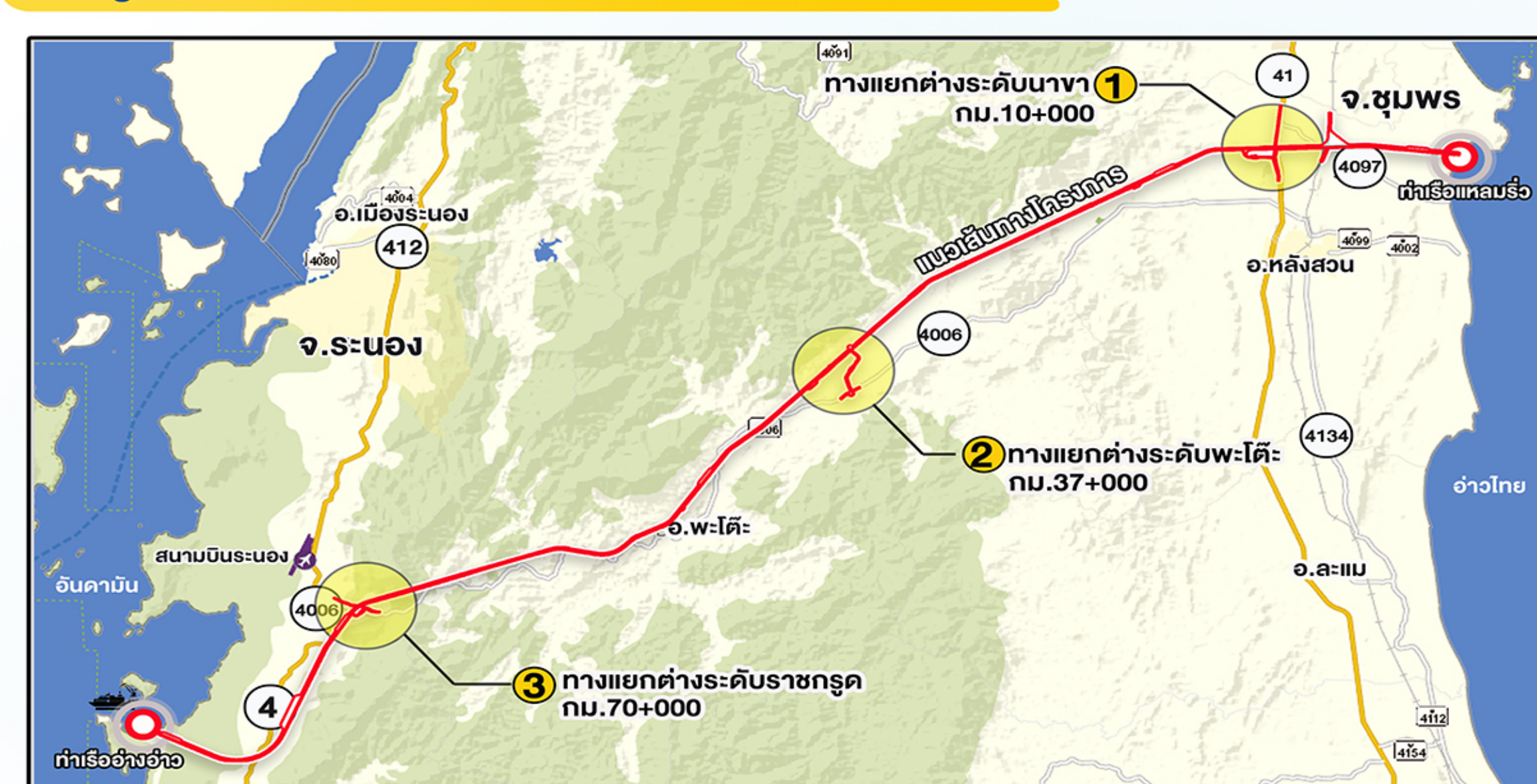
รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ

สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไปหรือรูปแบบสะพานได้ จะพิจารณา ออกแบบ ถนน โครงการเป็นรูปแบบอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษฯ เป็นแบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางจราจรกัน

รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลนก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพาน ยกกระดาน ขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางรวม 125 เมตร

รูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการ



เส้นทาง MR8 สาย ชุมพร-ระนองกำหนดตำแหน่งทางแยก
ต่างระดับที่เป็นจุดเข้า - ออกของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง

- 1 ทางแยกต่างระดับนาขา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 41
รองรับการเดินทางจาก จ.ชุมพร และ จ.สุราษฎร์ธานี
- 2 ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006
รองรับการเดินทาง ใน อ.พะโต๊ะ
- 3 ทางแยกต่างระดับราชกรูด เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006
รองรับการเดินทางจาก จ.ระนอง และ จ.พังงา

บริษัทที่ปรึกษา

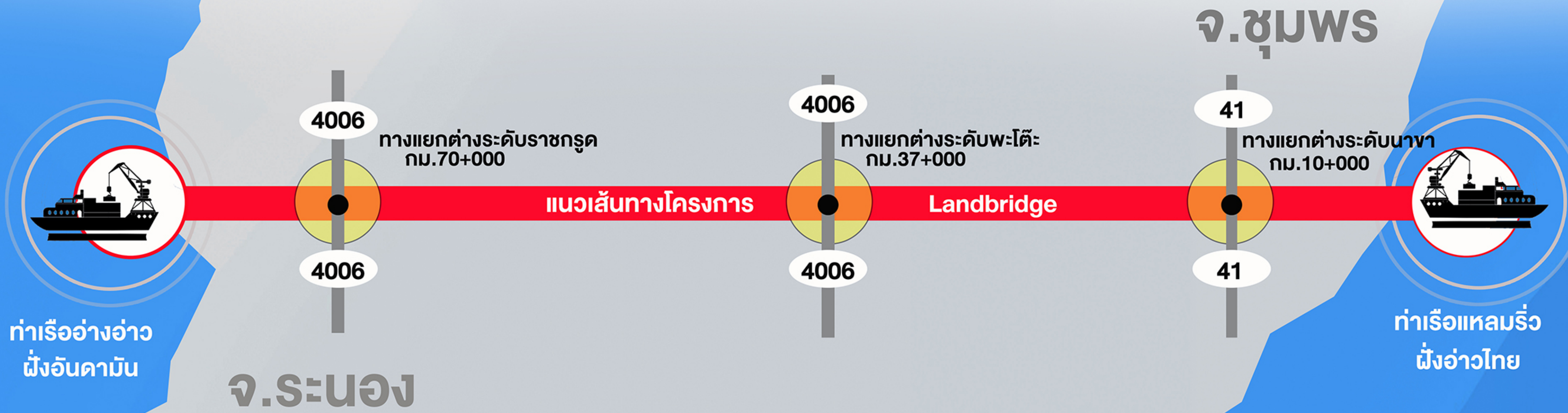
บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านบริหารโครงการ และด้านวิศวกรรม) บริษัท ฟิวส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านจราจรและขนส่ง) AEC บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม) PDC บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com



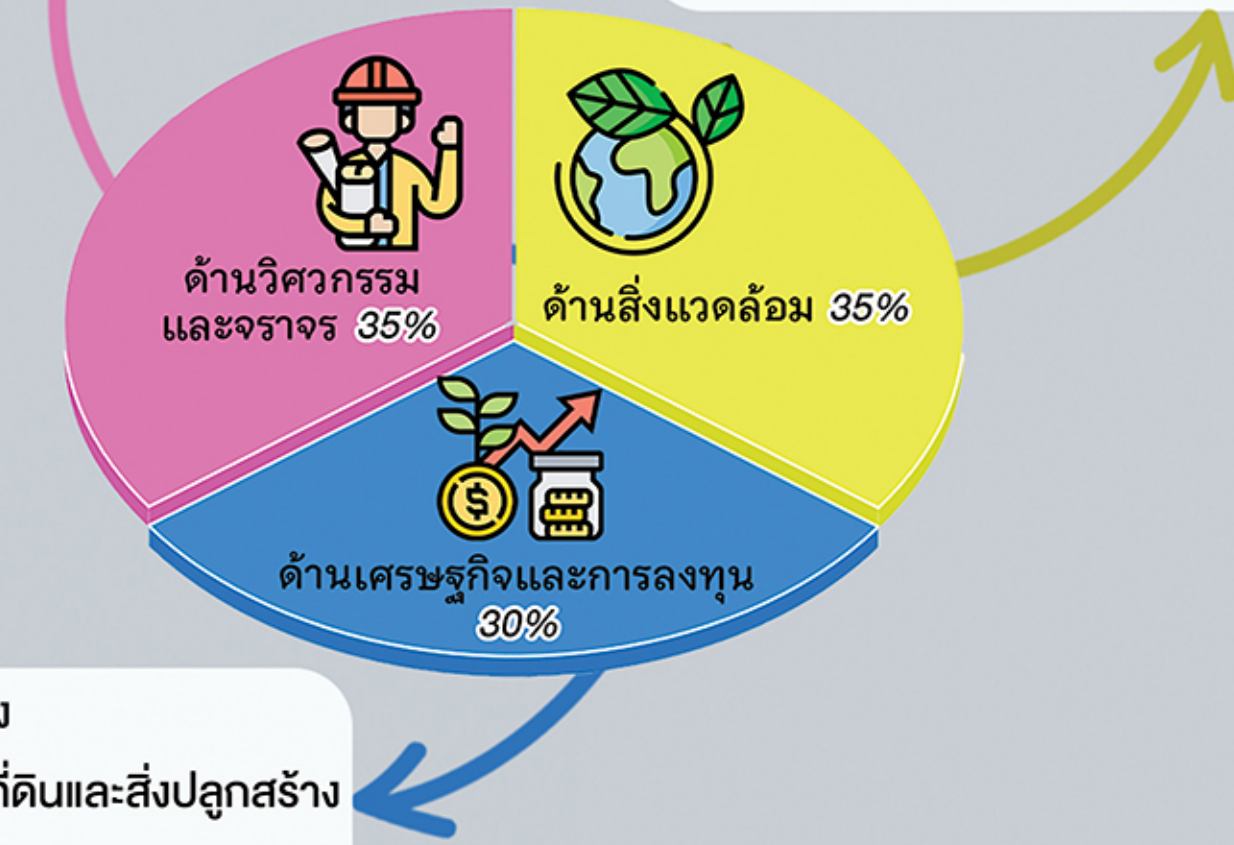
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายชุมพร - ระนอง



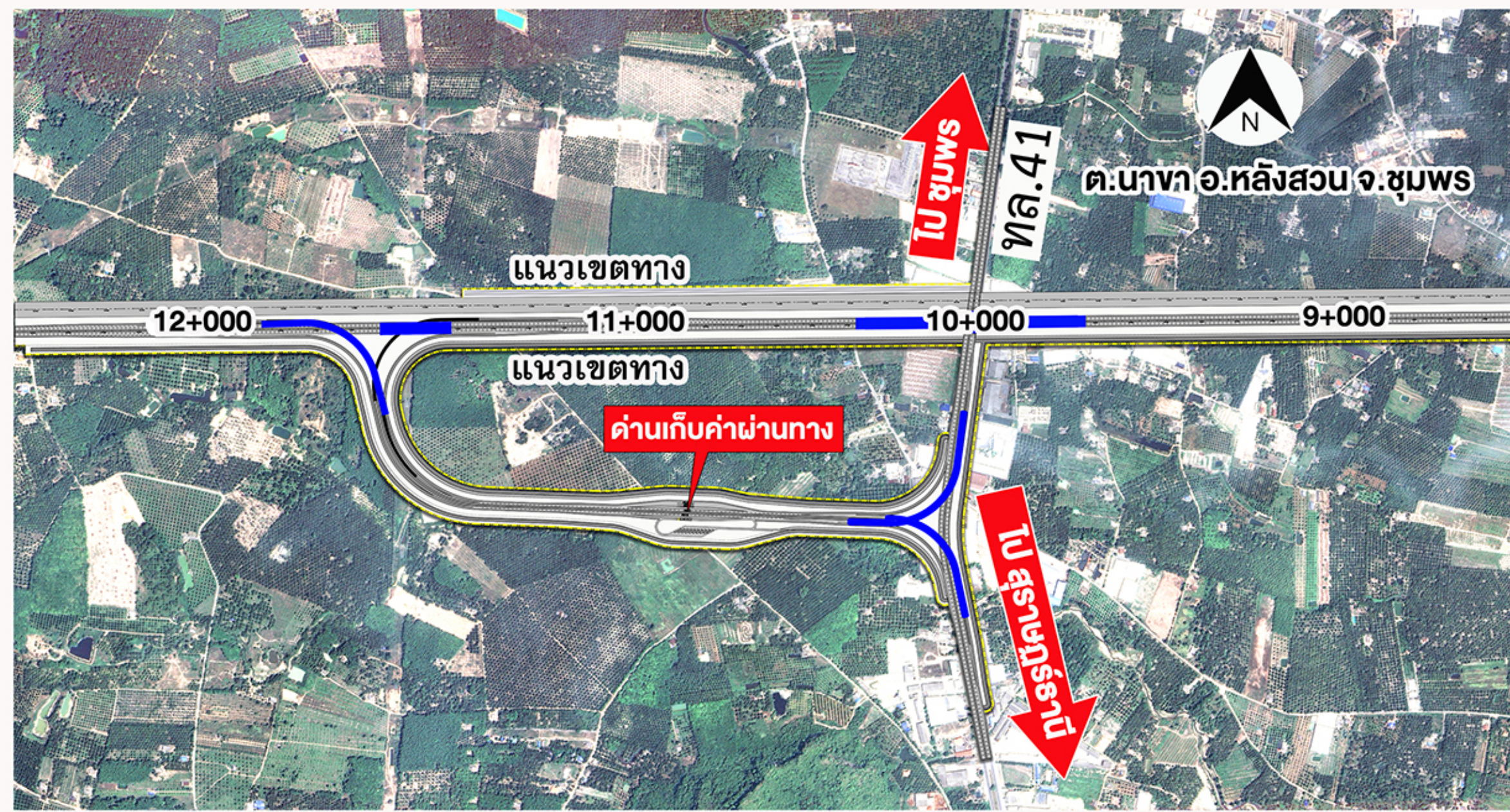
เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความปลอดภัยของทางแยก
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

- คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ทรัพยากรดิน
- ทรัพยากรป่าไม้
- การคมนาคม
- การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
- การโยกย้ายและเวนคืน
- ทัศนียภาพ

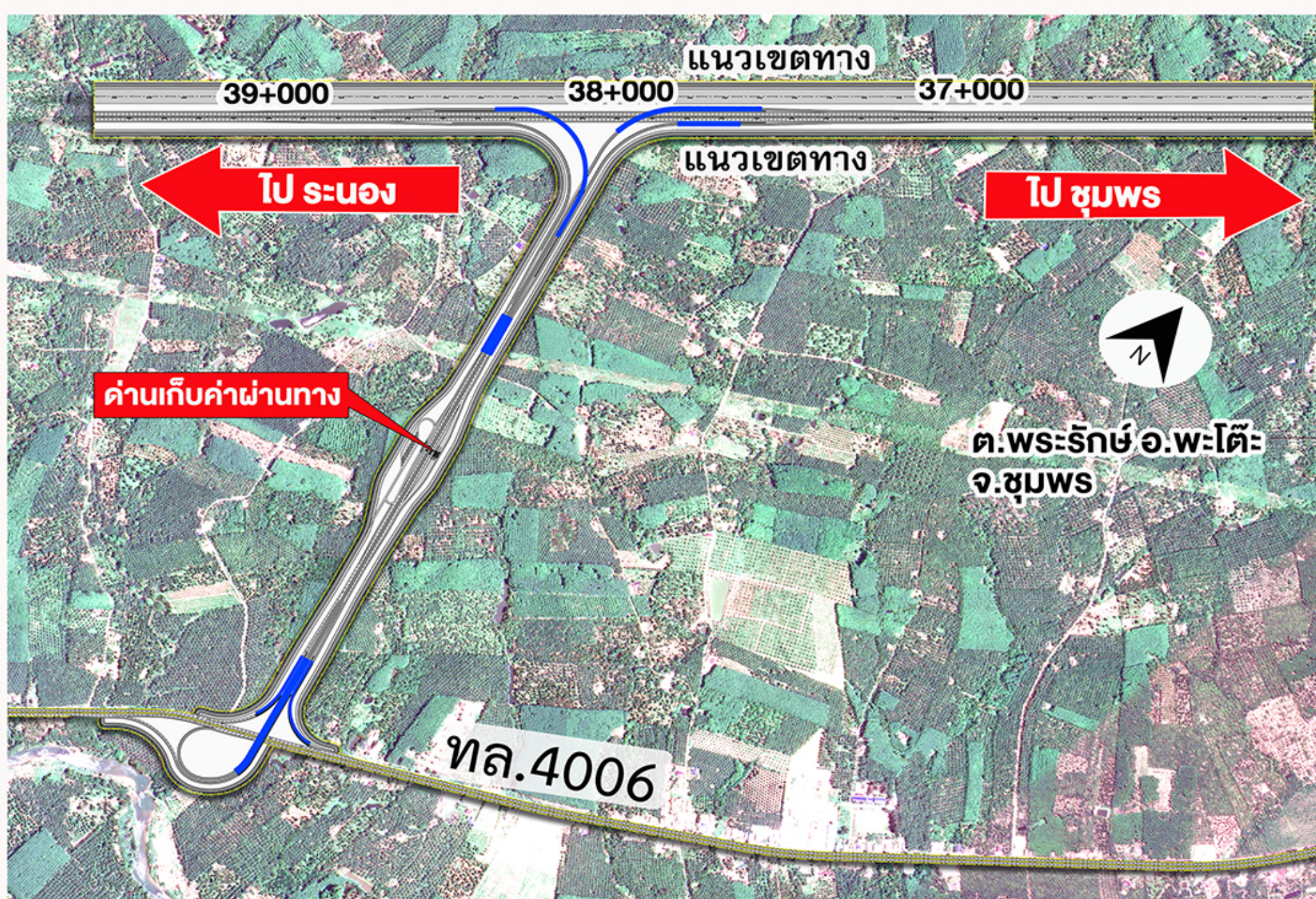


ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



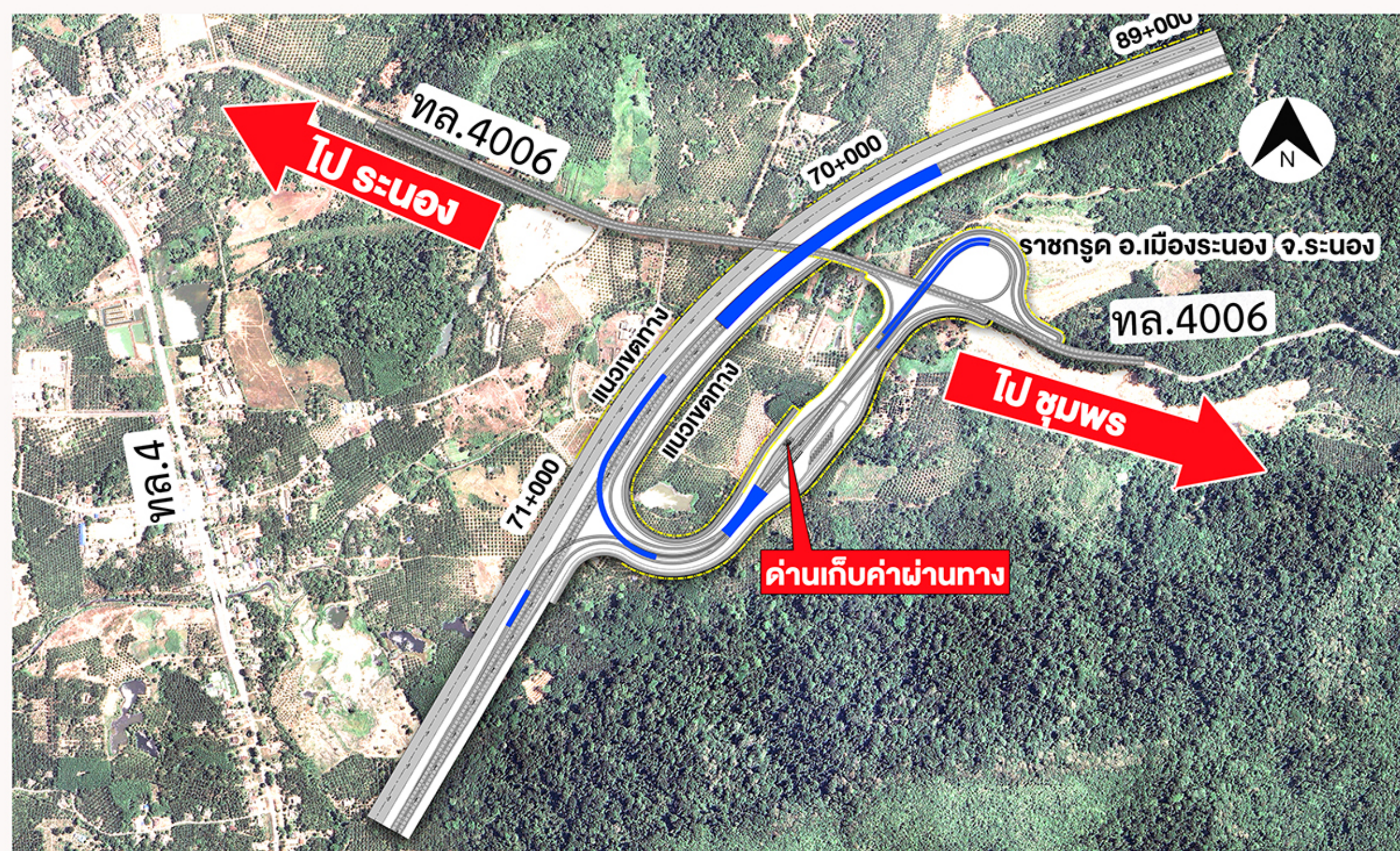
ทางแยกต่างระดับนาทา

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการจราจรรูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 เป็น Y-Type Interchange เช่นเดียวกัน



ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการจราจร แต่ย้ายตำแหน่งการเข้าเชื่อมให้สอดคล้องกับตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ตามรูปแบบการศึกษาเดิมการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange



ทางแยกต่างระดับราชกรูด

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการจราจร รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการ และด้านวิศวกรรม)



บริษัท ฟิวส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)



บริษัท เอชเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีที ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ

www.mr8-ranong-chumphon.com



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายชุมพร - ระนอง

จ.ชุมพร

จุดพักรถ 2
กม.51+300

ศูนย์บริการกรมทางหลวง
กม.40+200

จุดพักรถ 1
กม.17+700

แนวเส้นทางโครงการ

Landbridge

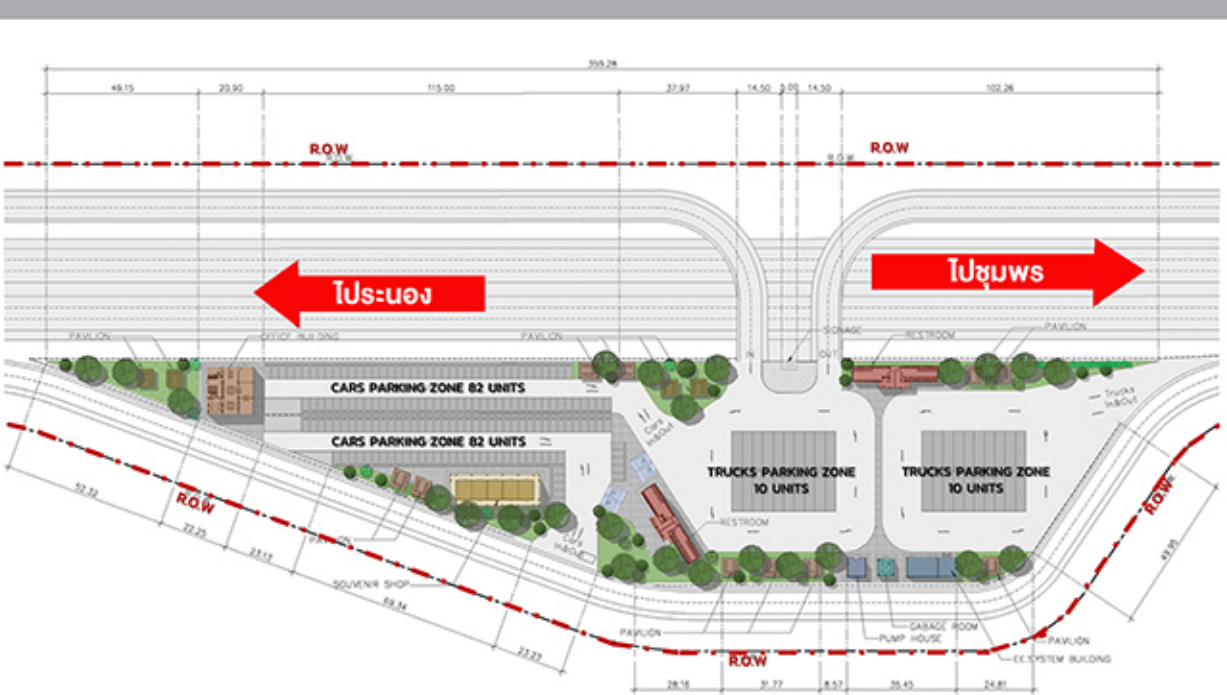
ท่าเรืออ่างอ่าว
ฝั่งอินเดีย

จ.ระนอง

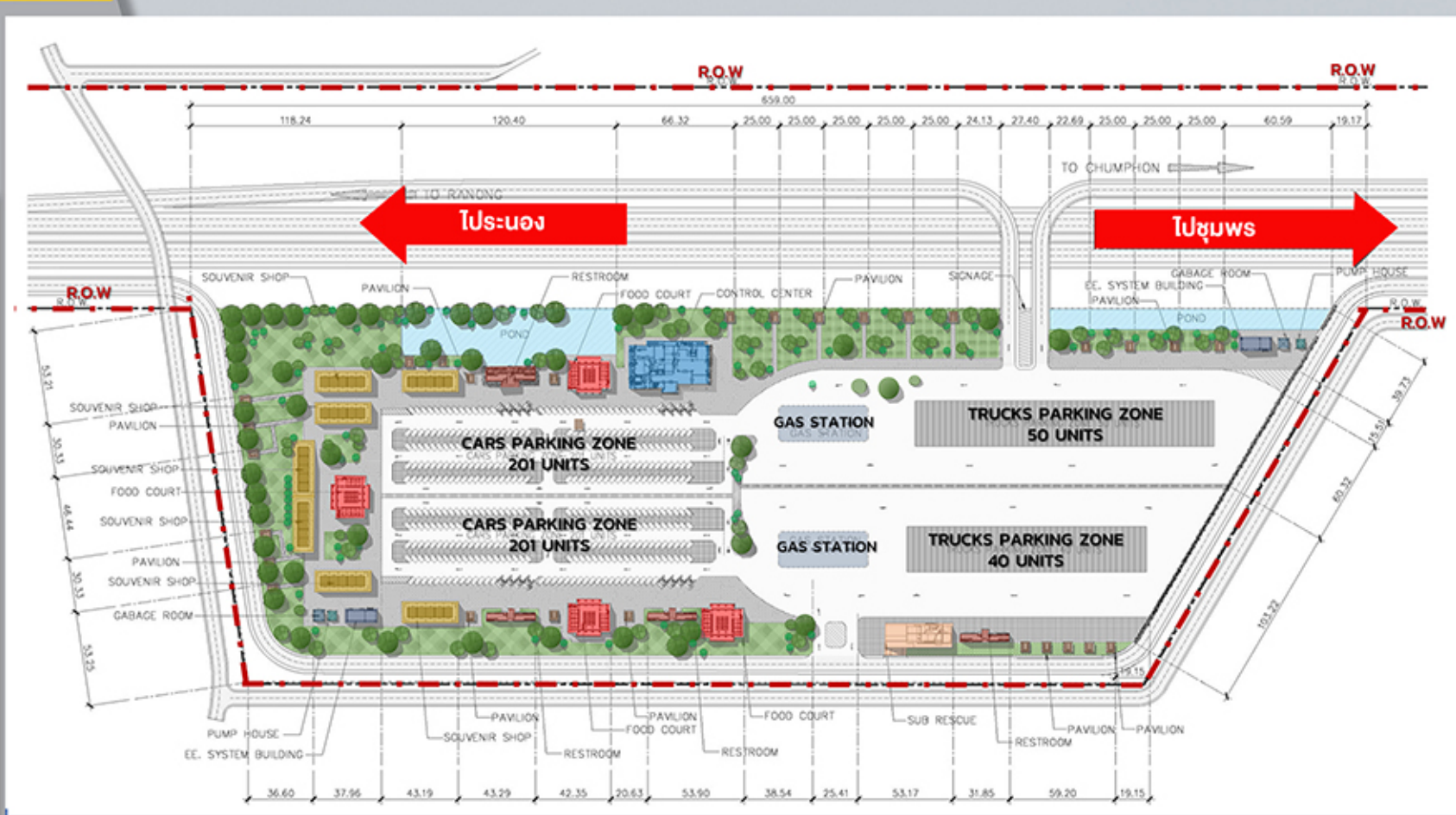
ท่าเรือแหลมรี
ฝั่งอ่าวไทย



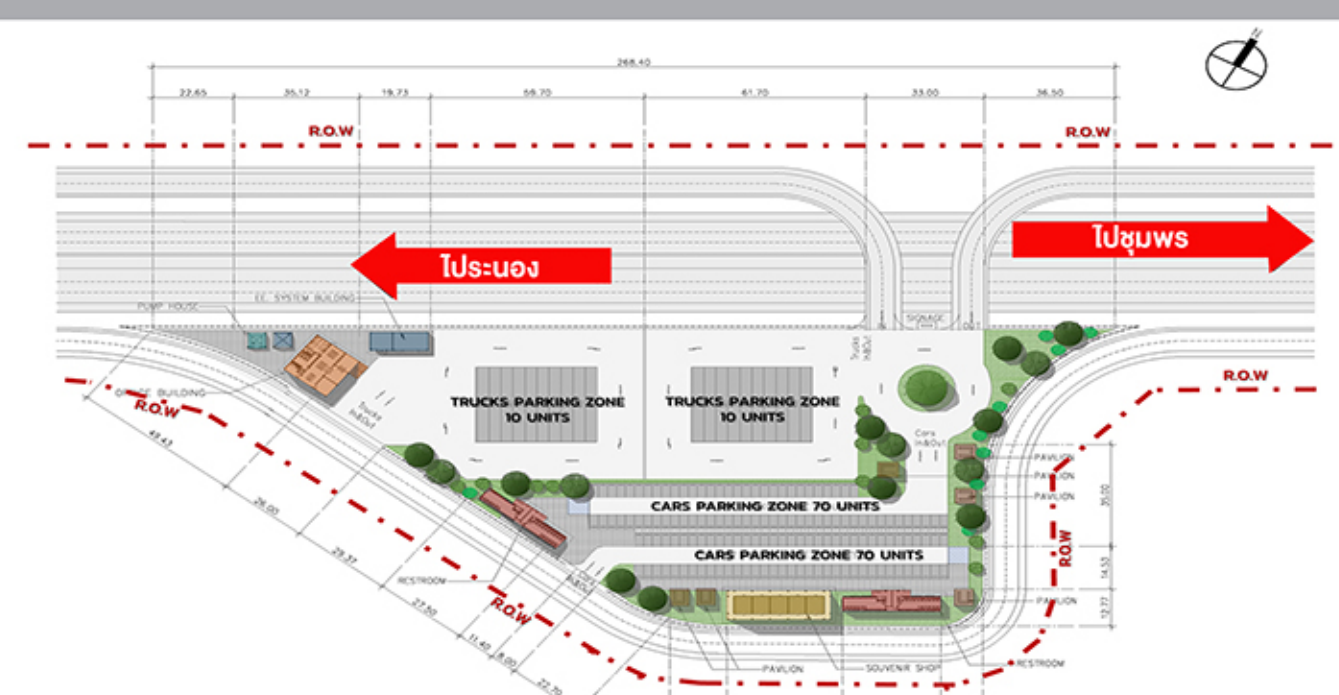
สถานีบริการทางหลวงพิเศษ



จุดพักรถแห่งที่ 2



ศูนย์บริการกรมทางหลวง



จุดพักรถแห่งที่ 1

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักรถขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณ กม.40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักรถหลักสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบไปด้วย

- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไปรวม 402 คัน
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่รวม 90 คัน
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว บ่อน้ำ ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก
- บริการโทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ
- ศูนย์ปฐมพยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง

จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักรถขนาดเล็ก มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณก่อนไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดย Rest Stop 1 จะอยู่บริเวณ กม.17+700 ส่วน Rest Stop 2 จะอยู่บริเวณ กม.51+300 ซึ่งทั้ง 2 แห่ง จะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักรถเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบไปด้วย

- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไป (Rest Stop 1 = 164 คัน, Rest Stop 2 = 140 คัน)
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่รวม 20 คัน ทั้ง 2 แห่ง
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก
- บริการโทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- ศูนย์ปฐมพยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง



การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)



สะพานทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานบนทางหลวงพิเศษบริเวณที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรมาก ประกอบด้วยภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างสะพานยกข้าม โดยออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร



สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถเชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร



ทางบริการ

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลอดใต้สะพานทางหลวงพิเศษ เพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้ดั้งเดิม ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร แบบวิ่งสวนทาง ช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการ และด้านวิศวกรรม)



บริษัท ฟิวส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ

www.mr8-ranong-chumphon.com