



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง **สาย ชุมพร – ระนอง**

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สาย ชุมพร – ระนอง

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	-1-
2. วัตถุประสงค์	-2-
2.1 วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ	-2-
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	-2-
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง	-2-
4. ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษา	-2-
5. ขอบเขตการศึกษา	-5-
6. การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	-9-
7. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	-17-
7.1 รูปแบบโครงการ	-17-
7.2 สถานีบริการทางหลวงพิเศษ	-20-
8. การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)	-22-
9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	-27-
9.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	-27-
9.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-33-
9.3 โครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-34-
10. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	-36-
10.1 งานประชาสัมพันธ์โครงการ	-36-
10.2 การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	-39-
10.2.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	-39-
10.2.2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	-42-
11. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	-51-
12. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	-51-



สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ	-3-
6-1	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ	-10-
6-2	รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับนาขา	-10-
6-3	รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ	-14-
6-4	รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับราชกรุ	-14-
7.1-1	รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ	-18-
7.1-2	รูปตัดสะพานยกระดับของโครงการ	-18-
7.1-3	รูปตัดอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง	-19-
7.1-4	รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน	-19-
7.2-1	แสดงผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200	-20-
7.2-2	แสดงผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop 1) กม. 17+700	-21-
7.2-3	แสดงผังบริเวณจุดพักรถ 2 (Rest Stop 2) กม. 51+300	-22-
8-1	สะพานข้ามถนน	-23-
8-2	สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ	-23-
8-3	ทางบริการ	-24-
9.1-1	พื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	-28-
9.1-2	ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ชุ่มน้ำ (Ramsar Sites) บริเวณพื้นที่โครงการ	-30-
9.1-3	แหล่งโบราณคดี และพื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ	-31-
10-1	แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	-37-
10.1-1	กิจกรรมการเข้าพบผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	-38-
10.2-1	บรรยากาศในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	-41-
10.2-2	บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	-49-



สารบัญญัตราง

ตารางที่		หน้า
4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ	-4-
6-1	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับนาขา	-15-
6-2	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ	-16-
6-3	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับราชกรุ	-16-
8-1	ตารางสรุปตำแหน่งการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางหลวงพิเศษ	-25-
9.1-1	พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-29-
9.1-2	โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-29-
9.1-3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	-32-
9.2-1	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	-34-
9.3-1	การตรวจสอบประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	-35-
10.2-1	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	-39-
10.2-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	-42-



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สาย ชุมพร - ระนอง

1. ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่บริเวณแหลมริ้ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ได้แก่ ถนนมอเตอร์เวย์ ขนาด 4-6 ช่องจราจร และทางรถไฟ จำนวน 4 ทาง (Meter Gauge 2 ทาง และ Standard Gauge 2 ทาง) โดยแนวเส้นทางรถไฟ Meter Gauge สำหรับรถไฟโดยสาร ได้ทำการออกแบบรายละเอียดในช่วงปี 2565-2567 ซึ่งแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชุมพร - ระนอง (MR8) จะเป็นเส้นทางที่อยู่ด้านทิศใต้ของทางรถไฟ

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 ได้แก่

- 1) โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ
- 2) โครงการทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
 - พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง
 - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
 - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง
 - โบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขาน้อย (อยู่ระหว่างการพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) และแหล่งโบราณคดีน้ำตกลากลอย (ยังไม่ขึ้นทะเบียน)
 - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) ในระยะ 2 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบือ-ปากคลองกะเปอร์
- 3) โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ

1) เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง ขนาด 4-6 ช่องจราจร หรือตามความเหมาะสม ระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ให้ได้ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

2) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) โดยงานด้านวิศวกรรม ต้องคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ในแนวพื้นที่ (Corridor) ของโครงการแลนด์บริดจ์ทั้งในเชิงการก่อสร้าง การใช้งาน การบำรุงรักษาและการปฏิบัติการ (Operation & Maintenance)

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาด้านต่าง ๆ ช่วงที่ผ่านมา และสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ จากกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง

1) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

2) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)

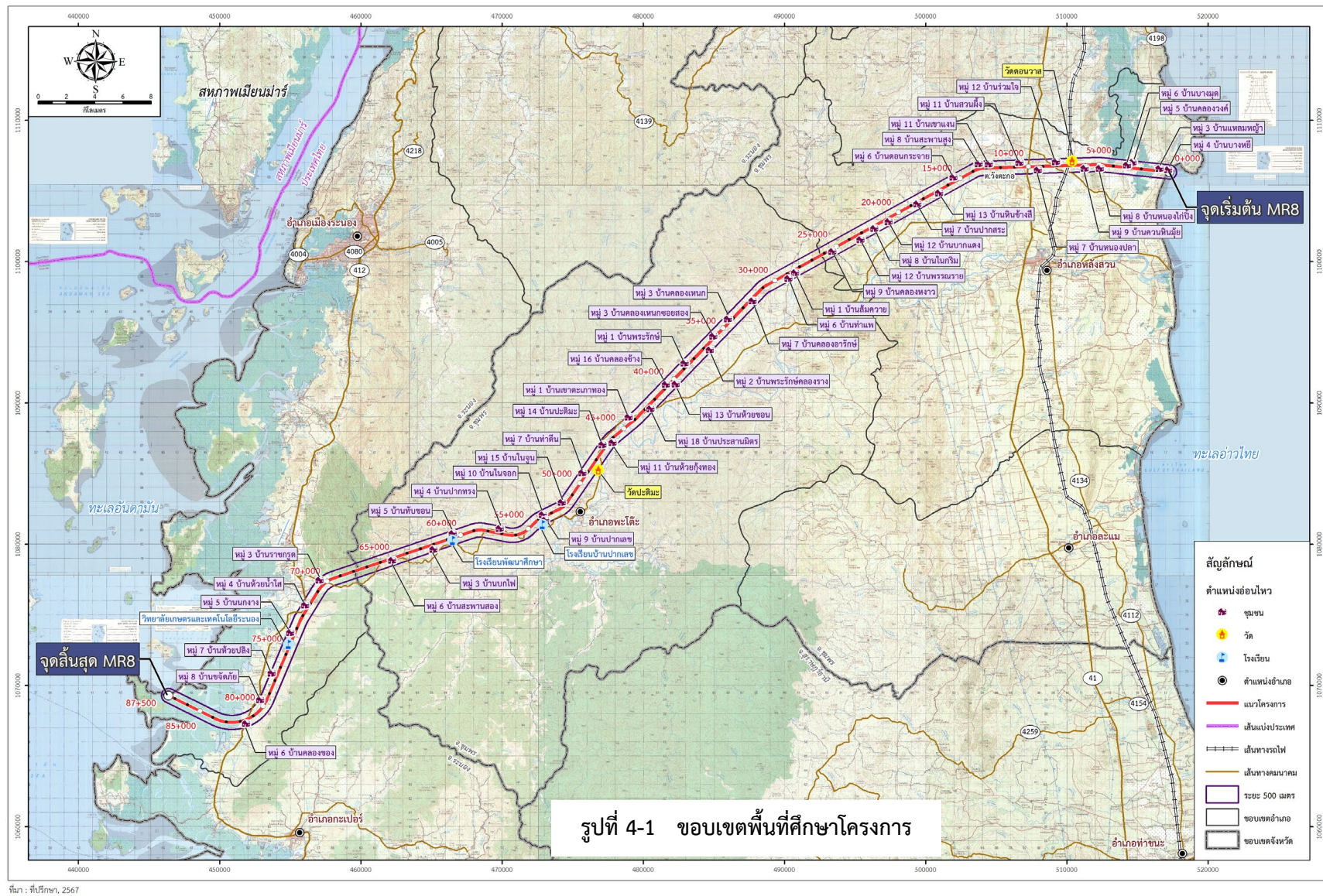
3) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)

4) เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 ฝั่ง สามารถดำเนินการตามบทบาทท่าเรือของโครงการ ภายใต้แนวคิด “One Port Two Side”

5) เพื่อลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และมีความปลอดภัยมากกว่าทางหลวงทั่วไป

4. ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง (MR8) ที่ขนานไปกับแนวเส้นทางของรถไฟ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณแหลมรีว อำเภอลำสนธิ จังหวัดชุมพร และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ระยะทางรวมประมาณ 87.50 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง ดังนั้นการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน จะดำเนินการในขอบเขตพื้นที่การปกครองทั้งหมด 45 หมู่บ้าน 9 ตำบล 3 อำเภอ 2 จังหวัด แสดงดังรูปที่ 4-1 และตารางที่ 4-1





ตารางที่ 4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ชุมพร	หลังสวน	บางน้ำจืด	หมู่ที่ 3 บ้านแหลมหญ้า
			หมู่ที่ 4 บ้านบางหยี
			หมู่ที่ 5 บ้านคลองวงศ์
			หมู่ที่ 6 บ้านบางมุด
			หมู่ที่ 8 บ้านหนองไก่อึง
		หาดยาย	หมู่ที่ 8 บ้านในกริม
			หมู่ที่ 9 บ้านคลองหวาง
			หมู่ที่ 12 บ้านพรณราย
		นาขา	หมู่ที่ 7 บ้านหนองปลา
			หมู่ที่ 8 บ้านสะพานสูง
			หมู่ที่ 9 บ้านควนหินม้าย
			หมู่ที่ 11 บ้านสวนผึ้ง
			หมู่ที่ 12 บ้านร่วมใจ
		วังตะกอก	หมู่ที่ 6 บ้านดอนกระจาย
			หมู่ที่ 7 บ้านปากสระ
			หมู่ที่ 11 บ้านเขาแงน
			หมู่ที่ 12 บ้านปากแดง
			หมู่ที่ 13 บ้านหินช้างสี
	พะโต๊ะ	ปังหวาน	หมู่ที่ 1 บ้านส้มควาย
			หมู่ที่ 3 บ้านคลองเหนก
			หมู่ที่ 6 บ้านท่าแพ
			หมู่ที่ 7 บ้านคลองอารักษ์
		พระรักษ์	หมู่ที่ 1 บ้านพระรักษ์
			หมู่ที่ 2 บ้านพระรักษ์คลองราง
			หมู่ที่ 3 บ้านคลองเหนกซอยสอง
		พะโต๊ะ	หมู่ที่ 1 บ้านเขาตะเภาทอง
			หมู่ที่ 7 บ้านท่าดิน
			หมู่ที่ 9 บ้านปากเลข
			หมู่ที่ 10 บ้านในจอก
			หมู่ที่ 11 บ้านห้วยกุ้งทอง
			หมู่ที่ 13 บ้านห้วยขอนแก่น
			หมู่ที่ 14 บ้านปะติมะ
			หมู่ที่ 15 บ้านในจูน
			หมู่ที่ 16 บ้านคลองช้าง
			หมู่ที่ 18 บ้านประสานมิตร
		ปากทรง	หมู่ที่ 3 บ้านบกไฟ
			หมู่ที่ 4 บ้านปากทรง
			หมู่ที่ 5 บ้านทับขอนแก่น
			หมู่ที่ 6 บ้านสะพานสอง



ตารางที่ 4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ระนอง	เมืองระนอง	ราชกรูด	หมู่ที่ 3 บ้านราชกรูด
			หมู่ที่ 4 บ้านห้วยน้ำใส
			หมู่ที่ 5 บ้านนกงาง
			หมู่ที่ 6 บ้านคลองของ
			หมู่ที่ 7 บ้านห้วยปลิง
			หมู่ที่ 8 บ้านขจัดภัย
2 จังหวัด	3 อำเภอ	9 ตำบล	45 หมู่บ้าน

5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตและวิธีการศึกษาโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง มีขอบเขตและวิธีการศึกษาดังนี้

1) งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม (Definitive Design) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับและตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง รวมถึงมีรายละเอียดเพียงพอสำหรับการประมาณการต้นทุนค่าก่อสร้างสำหรับใช้ประกอบการจัดทำเอกสารข้อเสนอเพื่อเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ (Request For Proposal: RFP)

(1) งานทบทวนผลการศึกษาและสำรวจพื้นที่เบื้องต้นตลอดแนวโครงการ

ทำการประมวล วิเคราะห์ ทบทวน ผลการศึกษาของแนวทางในโครงการที่กรมทางหลวงหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินการศึกษาโครงการแล้ว และสรุปข้อเสนอแนะ รวมทั้งต้องพิจารณาตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องและเพียงพอของข้อมูล

(2) สำรวจแนวทางและระดับ

สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ ทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวาง และเส้นชั้นความสูง สำรวจรายละเอียดสองข้างทาง สำรวจทางแยกและย่านชุมชน สำรวจรายละเอียดสิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและรายละเอียดอื่น ๆ หรือใช้ข้อมูลเดิม (ถ้ามี) ที่จำเป็นต่อการออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

(3) งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

สำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดินและสภาพใต้พื้นผิวดินเพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับการออกแบบทาง สะพาน อุโมงค์ และโครงสร้างต่าง ๆ เพื่อศึกษาการทรุดตัวของคันทางและโครงสร้างที่จะเกิดขึ้น ตรวจสอบหาแหล่งวัสดุที่เหมาะสมและเพียงพอต่องานก่อสร้าง พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุเพิ่มเติม

(4) การออกแบบกรอบรายละเอียดงานระบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ประเมินและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำกรอบรายละเอียดอุปกรณ์ ตำแหน่ง และผังขององค์ประกอบต่าง ๆ (Schematic Diagram) ของงานระบบ ตรวจสอบราคาค่าก่อสร้าง ค่าอุปกรณ์ พร้อมติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับงานระบบทุกระบบที่จำเป็นต่อโครงการให้ครอบคลุมอย่างละเอียด



(5) งานออกแบบกรอบรายละเอียดงานทาง

ออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัด ทางยกระดับ ทางบริการ ทางแยกต่างระดับ ทางลอด ทางข้าม ทางช่วงตัดกับถนนท้องถิ่นหรือทางสัญจรเดิม สะพานลอยคนเดินข้าม ทางคนเดินลอด และทางเข้า-ออก เพื่อบำรุงรักษา การเชื่อมต่อกับด้านข้างน้ำหนักระบบบริการทางหลวง ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมาย และป้ายจราจร และส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการจราจรและความปลอดภัย

(6) งานออกแบบกรอบรายละเอียดทางแยกต่างระดับ

เสนอรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม และมีรูปแบบโครงสร้างที่ทันสมัยและเหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ลักษณะภูมิประเทศ การเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวง ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ หรือ Southern Economic Corridor : SEC และการรองรับปริมาณจราจรที่คาดการณ์ในอนาคต

(7) งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ (ถ้ามี)

ออกแบบกรอบรายละเอียด โครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ อาคารต่าง ๆ ศาลาที่พักผู้โดยสาร กำแพงกันดิน สะพานลอยคนเดินข้าม ทางคนเดินลอด และโครงสร้างประกอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอื่น ๆ ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง

(8) งานออกแบบกรอบรายละเอียดอุโมงค์ และจัดทำขั้นตอนการก่อสร้างอุโมงค์

ออกแบบกรอบรายละเอียดของงานอุโมงค์ ให้มีรายละเอียดเพียงพอที่จะนำไปประมาณราคา ค่าก่อสร้างและกำหนดแผนระยะเวลาการก่อสร้างในเบื้องต้น โดยให้อ้างอิงถึงข้อกำหนดการออกแบบ งานวิศวกรรมงานทาง งานสำรวจทางธรณีวิทยาและธรณีเทคนิค งานออกแบบโครงสร้าง มาตรฐานการทดสอบวัสดุทางธรณีวิทยาที่ใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ข้อกำหนดและขั้นตอนการก่อสร้างและการควบคุมงานก่อสร้างอุโมงค์ มาตรฐานวัสดุก่อสร้าง ข้อกำหนดการออกแบบงานระบบต่าง ๆ ในอุโมงค์และแสดงรายการคำนวณในการออกแบบให้ครบถ้วนและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่ทันสมัยที่กรมทางหลวงยอมรับ

(9) งานทางด้านปฐพีกลศาสตร์และโครงสร้างชั้นทาง

ออกแบบฐานราก และโครงสร้างให้รองรับแรงกระทำที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความแข็งแรง และปลอดภัยตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง ออกแบบคันทางให้เหมาะสมกับภูมิประเทศ งานออกแบบเพื่อป้องกันลาดคันทาง (Side Slope & Back Slope) และงานออกแบบป้องกันการกัดเซาะต่าง ๆ (ถ้ามี) ออกแบบโครงสร้างชั้นทาง ให้เหมาะสมกับสภาพน้ำหนักรบรรทุก ปริมาณจราจร สภาพพื้นผิวดินและใต้ดิน การทรุดตัวของดินคันทางที่จะเกิดขึ้น

(10) งานทางด้านอุทกวิทยา ชลศาสตร์ และการระบายน้ำ

ศึกษาลักษณะต่าง ๆ ทางอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่รวมทั้งระบบน้ำทั้งเดิมจากชุมชน (ถ้ามี) ที่จะมีส่วนต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยออกแบบระดับถนน ช่องทางระบายน้ำ สะพาน โครงสร้างระบายน้ำอื่น ๆ (ถ้ามี) และจุดระบายน้ำทิ้ง ให้สอดคล้องและเพียงพอตามหลักวิชาการ

(11) งานดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค

ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบ หาข้อมูล และออกแบบตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อแสดงสาธารณูปโภคที่จะต้องถูกรื้อถอน และเสนอแนะรูปแบบ ตำแหน่งและขนาดของสาธารณูปโภคที่ต้องก่อสร้างทดแทน หรือเพิ่มเติมอย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการของระบบสาธารณูปโภคทั้งหมด



(12) งานการคำนวณปริมาณงานและประเมินค่าก่อสร้าง

คำนวณปริมาณงานก่อสร้างตามการออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ให้มีความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด จัดเตรียมรายละเอียดการประมาณราคาที่เป็นปัจจุบัน โดยกำหนดราคาต่อหน่วยและประมาณราคาที่เหมาะสมทันสมัย

2) งานศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนา

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลเส้นทางรถไฟ สาย ชุมพร – ระนอง ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดไว้ เป็นต้น รวมทั้งผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)

กำหนดรูปแบบของการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง ให้สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ของทางหลวงพิเศษสายนี้ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)

ในกรณีที่เห็นว่ามีปัญหา อุปสรรค ที่อาจส่งผลให้แนวเส้นทางบางส่วนไม่สามารถใช้แนวที่ขนานหรืออยู่ใน Corridor เดียวกันกับแนวทางรถไฟสายชุมพร - ระนอง และจำเป็นต้องปรับปรุง ให้ดำเนินการแจกแจงปัญหา อุปสรรค แนวทางในการแก้ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงแนวเส้นทางช่วงที่จะปรับปรุง และนำเสนอเพื่อให้กรมทางหลวงพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนที่จะนำไปออกแบบกรอบรายละเอียดต่อไป

3) งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

(1) ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษาทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

(2) ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะมีผลต่อการจราจรในอนาคต

4) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

(1) การประเมินค่าใช้จ่าย

ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าออกแบบ ค่าจัดกิจกรรมสิทธิที่ดิน ค่าบำรุงรักษา ตลอดอายุการวิเคราะห์โครงการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการเสริมอื่น ๆ

(2) การประเมินผลประโยชน์

ศึกษาและแสดงที่มาของผลประโยชน์ที่ได้รับ ทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ ที่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้และไม่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้

(3) การวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ

วิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit – Cost Ratio : B/C) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) อัตราผลตอบแทนปีแรก (First Year Rate of Return : FYRR) พร้อมทั้งวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Test)



5) งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

(1) งานสำรวจข้อมูลด้านการจราจร

สำรวจข้อมูลด้านการจราจร ให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่โครงการ

(2) งานคาดการณ์ปริมาณจราจร

การสร้างแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อจำลองพฤติกรรมการเดินทางและคาดการณ์ปริมาณจราจรภายในโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่ศึกษา

(3) งานวิเคราะห์ระดับการให้บริการการจราจร

วิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level Of Service : LOS) ด้านการจราจรของทางหลวงพิเศษทางหลวง หรือทางแยกบริเวณโครงการในปีปัจจุบันและอนาคต โดยให้พิจารณาปริมาณจราจรที่ได้จากการคาดการณ์ทั้งกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ

6) งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบ คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่า ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง โดยแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ประกอบด้วย

(1) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็นจะต้องดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากศูนย์กลางตำแหน่งการก่อสร้างและถนนเชื่อมโยงอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร หรือมากกว่า

(2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ จากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือกมาทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด

7) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้ประชาชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการของประชาชนผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยกลุ่มเป้าหมายได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้-ส่วนเสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ซึ่งก่อนและภายหลังการจัดประชุม ทางโครงการได้มีการประชาสัมพันธ์และสรุปผลการดำเนินงานต่าง ๆ ผ่านสื่อในหลายช่องทาง เช่น การเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์โครงการ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น สถานีวิทยุ และป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นต้น

8) งานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กำหนดแนวทางลงบนแผนที่ระวางของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 วางหมุดหลักฐานย่อย (Temporary Benchmark) สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินตามแนวเส้นทาง และการบูรณะที่ดิน



9) การถ่ายทอดเทคโนโลยี

จัดทำโครงการหรือพัฒนาระบบงานหรือนวัตกรรมที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการทำงานของกรมทางหลวง พร้อมจัดการอบรมถ่ายทอดความรู้

6. การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบ พิจารณาเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาวิเคราะห์ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ซึ่งได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญไว้ในเบื้องต้นดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร 35 คะแนน
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน

ทางแยกต่างระดับในโครงการจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง กำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เป็นจุดเข้า-ออกของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง แสดงดังรูปที่ 6-1 มีรายละเอียดดังนี้

1) ทางแยกต่างระดับนาขา

เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 41 รูปแบบเดิมตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 อีกด้วย ดังนั้นในการออกแบบจะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณจราจร และมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป รูปแบบคัดเลือกมี 3 รูปแบบสามารถสรุปได้ดังนี้

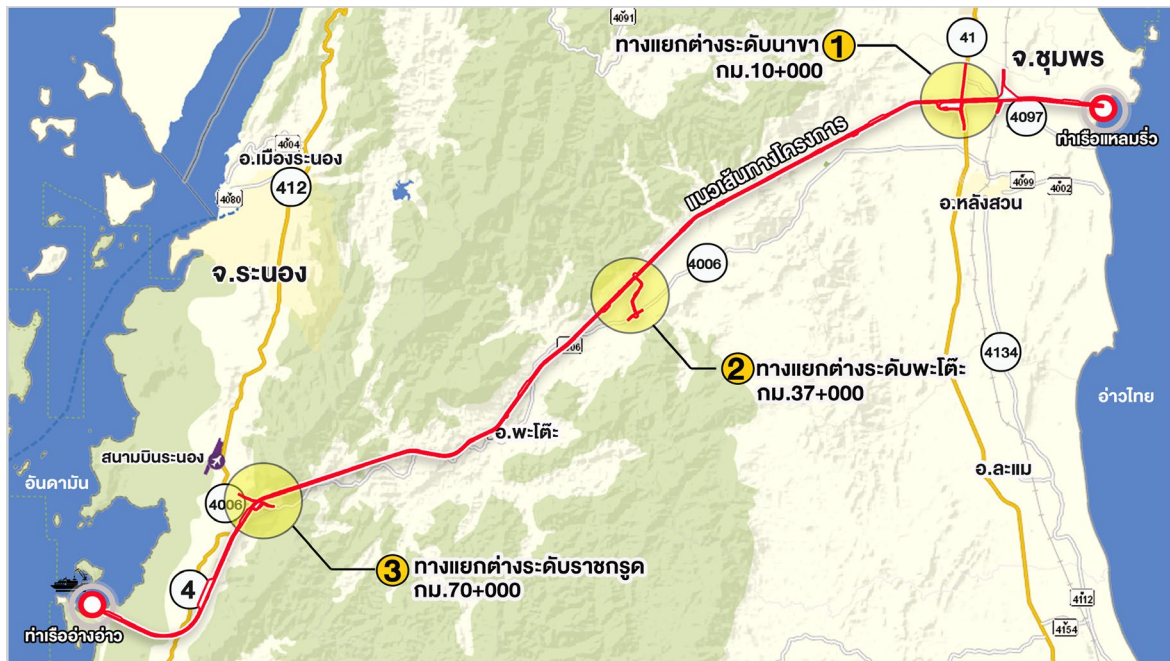
(1) รูปแบบที่ 1 รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง แต่มีการออกแบบทิศทางเลี้ยวซ้ายในทิศทางจากถนนโครงการไปจังหวัดชุมพร และทิศทางจากถนนโครงการเลี้ยวซ้ายไปจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งจะต้องมีด้านเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมอีก 2 จุด อีกทั้งรูปแบบในการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 41 เป็นทางแยกสัญญาณไฟ แสดงดังรูปที่ 6-2

ข้อดี

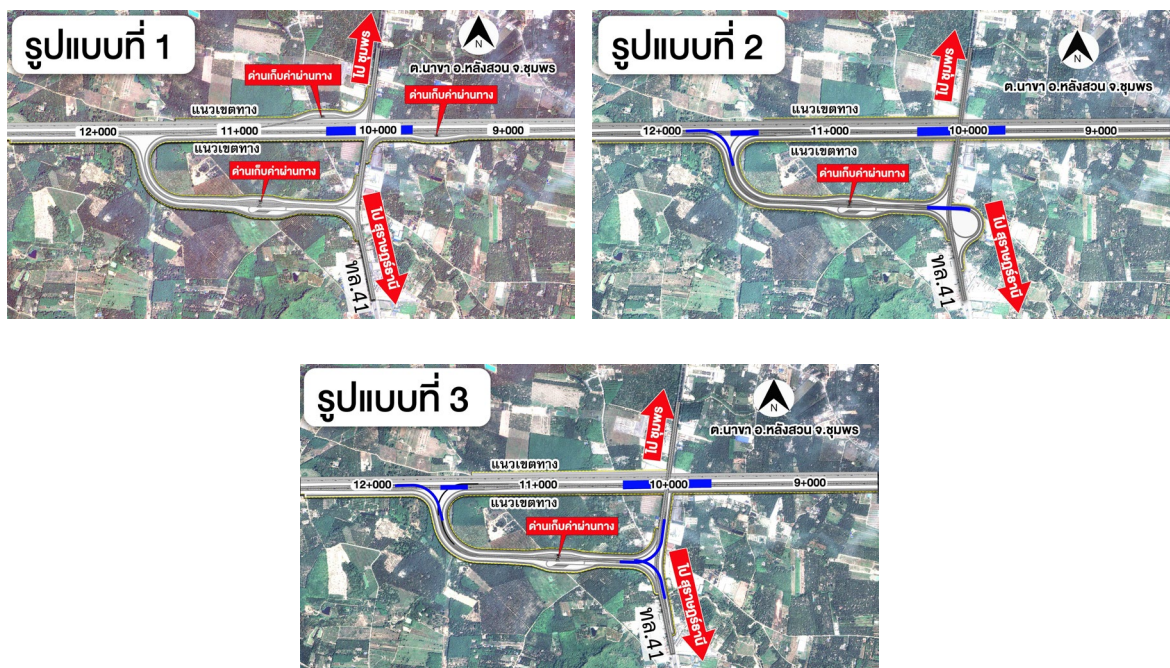
- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานน้อย
- มีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนน้อย
- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย

ข้อเสีย

- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรน้อยที่สุด เนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง
- ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากเป็นทางแยกสัญญาณไฟ
- มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างสูงจากการก่อสร้างทางแยก



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับของโครงการ



รูปที่ 6-2 รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับนาชา

(2) รูปแบบที่ 2 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการรถไฟ รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 เป็น Trumpet Interchange แสดงดังรูปที่ 6-2

ข้อดี

- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี สามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย

ข้อเสีย

- มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนมากที่สุด เนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด
- มีค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากเป็นทางแยกต่างระดับ
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูงที่สุด

(3) รูปแบบที่ 3 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการรถไฟ รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 เป็น Y-Type Interchange เช่นเดียวกัน แสดงดังรูปที่ 6-2

ข้อดี

- ความสามารถในการรองรับการจราจรดีที่สุด สามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟและสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่ารูปแบบอื่น

- มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนน้อย

ข้อเสีย

- มีค่าก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากมีสะพานสูง
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูง

2) ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ

รูปแบบเป็น Double Trumpet Interchange ซึ่งเหมาะสมกับการเชื่อมต่อทางหลวงสายรองอยู่แล้ว แต่ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางตามรูปแบบของการศึกษาเดิม มีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง ดังนั้นจะต้องพิจารณาตำแหน่งด่าน และตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ใหม่ โดยพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป รูปแบบคัดเลือกมี 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) รูปแบบที่ 1 รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง การเชื่อมทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 4006 มีลักษณะเป็น Trumpet Interchange ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางมีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง แสดงดังรูปที่ 6-3

ข้อดี

- มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้น้อย

ข้อเสีย

- มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง
- ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด เนื่องจากมีระยะทางยาวกว่ารูปแบบอื่น
- มีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง



(2) รูปแบบที่ 2 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อ กับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับ แนวทางรถไฟ ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นทางตรงเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 รูปแบบการเชื่อมต่อ กับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange แสดงดังรูปที่ 6-3

ข้อดี

- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี เนื่องจากมีระยะทางสั้น
- มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี
- มีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด

ข้อเสีย

- มีค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานมาก
- มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้มากที่สุด
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมากที่สุด

(3) รูปแบบที่ 3 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อ กับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบ กับแนวทางรถไฟ แต่ย้ายตำแหน่งการเข้าเชื่อมให้สอดคล้องกับตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ตามรูปแบบการศึกษาเดิม การเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange แสดงดัง รูปที่ 6-3

ข้อดี

- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี เนื่องจากมีระยะทางสั้น
- มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี
- มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อยที่สุด

ข้อเสีย

- มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินสูงที่สุด

3) ทางแยกต่างระดับรากูรด

เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 รูปแบบเดิมตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง รวมถึงมีการแยกด่านเก็บค่าผ่านทาง 3 จุด ส่งผลให้ควบคุมระบบด่านเก็บค่าผ่านทางได้ยาก ดังนั้นในการออกแบบ จะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณจราจร และมีความเหมาะสม ในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม รูปแบบคัดเลือก มี 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) รูปแบบที่ 1 รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บ ค่าผ่านทาง แต่มีการออกแบบทิศทางเลี้ยวซ้ายในทิศทางจากถนนโครงการไปอำเภอพะโต๊ะ และทิศทางจากทางหลวง หมายเลข 4006 เลี้ยวซ้ายไปจังหวัดชุมพร ซึ่งจะต้องมีด่านเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมอีก 2 จุด แสดงดังรูปที่ 6-4

ข้อดี

- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด



ข้อเสีย

- ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด เนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง
- มีค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง เนื่องจากการออกแบบด้านข้างน้ำหนักร
- ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีทิศทางที่ต้องใช้ถนนเดิมกลับรถเพื่อเลี้ยวขวา

(2) รูปแบบที่ 2 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไฟ รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange แสดงดังรูปที่ 6-4

ข้อดี

- ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1
- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี เนื่องจากสามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทาง
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมน้อย

ข้อเสีย

- มีค่าก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก

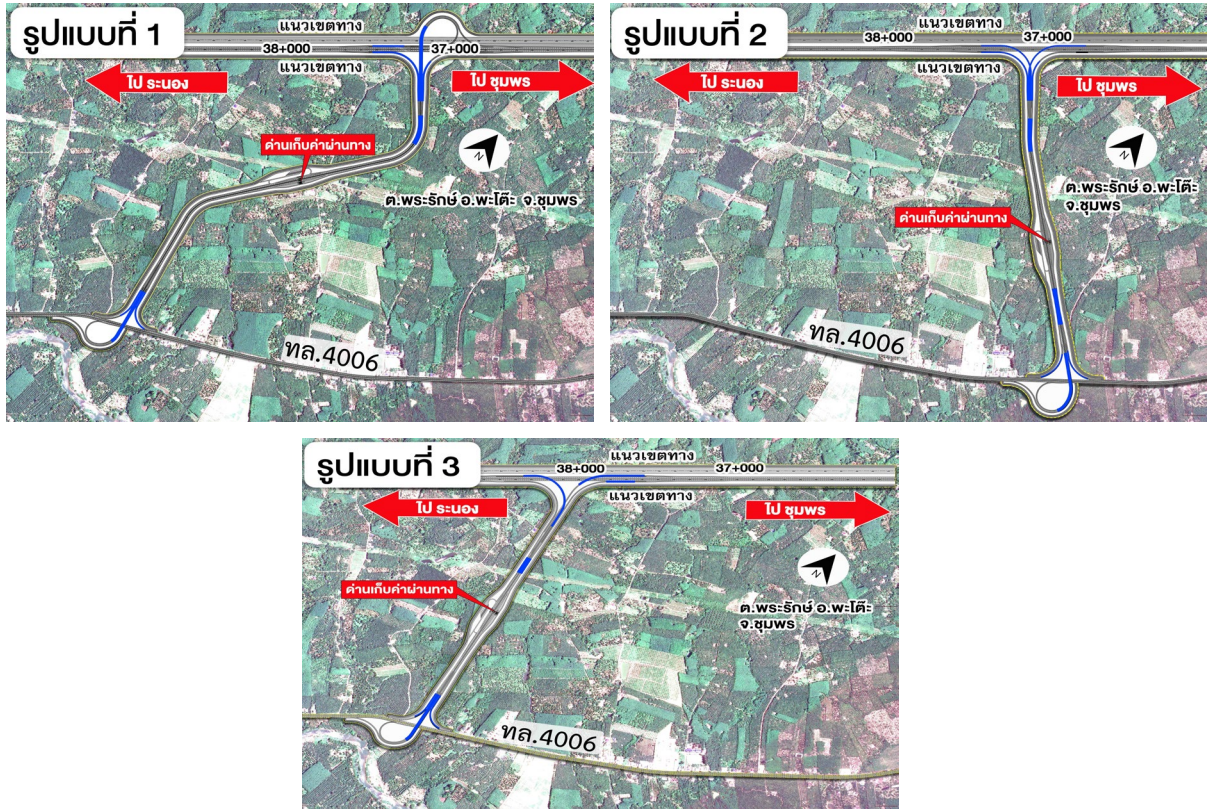
(3) รูปแบบที่ 3 ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไฟ รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Y-Type Interchange แสดงดังรูปที่ 6-4

ข้อดี

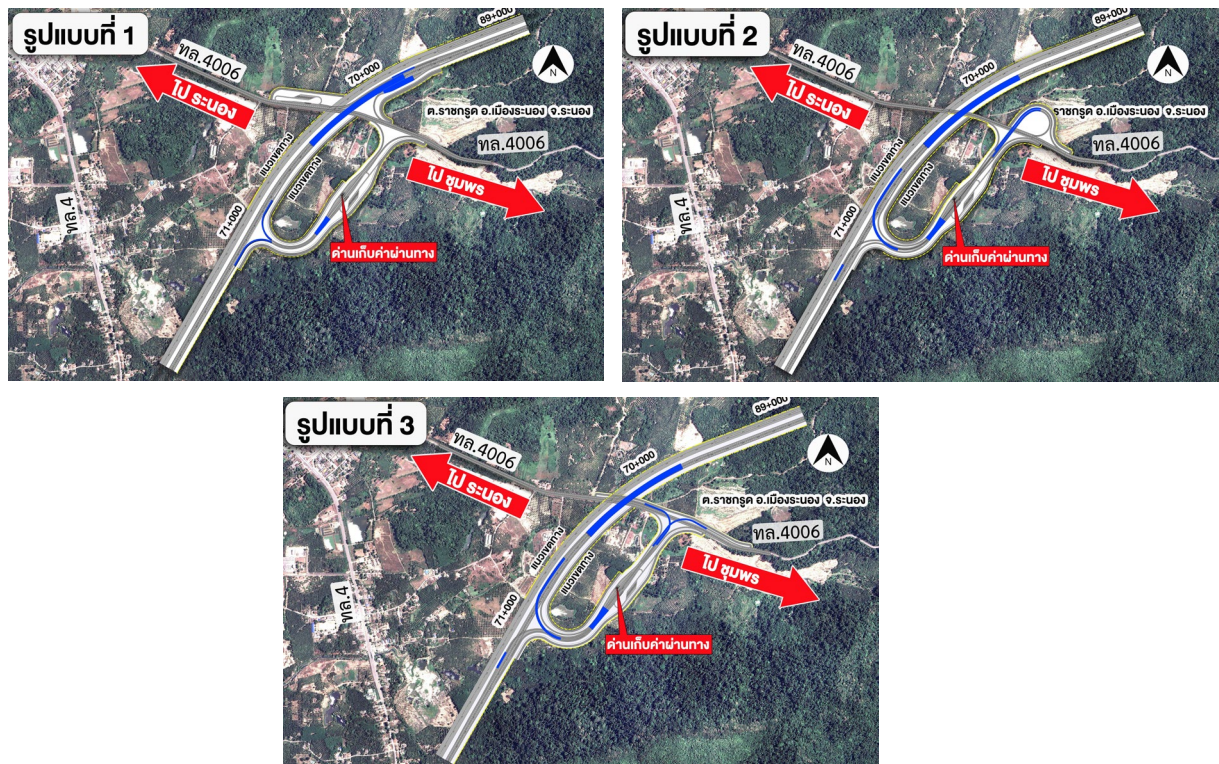
- ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1
- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี เนื่องจากสามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทาง
- มีค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อย

ข้อเสีย

- มีค่าก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมมากที่สุด



รูปที่ 6-3 รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ



รูปที่ 6-4 รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับราชกรูด



หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะพิจารณาวิเคราะห์ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ซึ่งได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญไว้ดังนี้

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร 35 คะแนน
 - ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
 - รูปร่างทางเรขาคณิต
 - ความปลอดภัยของทางแยก
 - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
 - ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน
 - ค่าก่อสร้าง
 - ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
 - ค่าบำรุงรักษา
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน
 - คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
 - ทรัพยากรดิน
 - ทรัพยากรป่าไม้
 - การคมนาคม
 - การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
 - การโยกย้ายและการเวนคืน
 - ทัศนียภาพ

โดยผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับสามารถสรุปได้ดังนี้

1) ทางแยกต่างระดับนาขา

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6-1 รูปแบบที่ 3 มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 85.37 คะแนน โดยมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจรมากที่สุด ถึงแม้ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และในด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะด้อยกว่ารูปแบบที่ 1 แต่ในภาพรวมทั้ง 3 ด้าน รูปแบบที่ 3 จะมีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 6-1 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับนาขา

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	20.96	30.74	32.68
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	29.94	19.14	22.20
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	33.56	30.38	30.49
รวมคะแนนทั้งหมด	84.46	80.26	85.37
ลำดับที่	2	3	1



2) ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6-2 รูปแบบที่ 3 มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 93.22 คะแนน โดยมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ดังนั้นรูปแบบที่ 3 จะมีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 6-2 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	29.65	33.56	34.37
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25.02	22.80	29.70
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	27.32	27.91	29.15
รวมคะแนนทั้งหมด	81.99	84.27	93.22
ลำดับที่	3	2	1

3) ทางแยกต่างระดับราชกรูด

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6-3 รูปแบบที่ 2 มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 88.20 คะแนน โดยมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ถึงแม้ในด้านเศรษฐกิจและการลงทุนจะด้อยกว่ารูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 3 ดังนั้นรูปแบบที่ 2 จะมีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 6-3 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับราชกรูด

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	30.34	31.42	31.23
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	28.26	26.58	27.24
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	29.26	30.20	28.12
รวมคะแนนทั้งหมด	87.86	88.20	86.59
ลำดับที่	2	1	3



7. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

7.1 รูปแบบโครงการ

รูปแบบโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง (MR8) ขนานไปกับทางรถไฟ สาย ชุมพร-ระนอง ตลอดแนวเส้นทางโครงการสำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือบริเวณแหลมรีว และท่าเรือ บริเวณอ่าวอ่างในโครงการ Landbridge โดยรูปตัดถนนของโครงการมีรายละเอียดดังนี้

1) รูปตัดทั่วไปของโครงการ

เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทาง ด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องน้ำเพื่อการระบายน้ำ พร้อมติดตั้ง Guardrail ทั้งด้านไหล่ทางด้านนอกและไหล่ทางด้านในเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เขตทางของทางหลวง พิเศษฯ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟ สาย ชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมี เขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความ จำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร แสดงดังรูปที่ 7.1-1

2) รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ

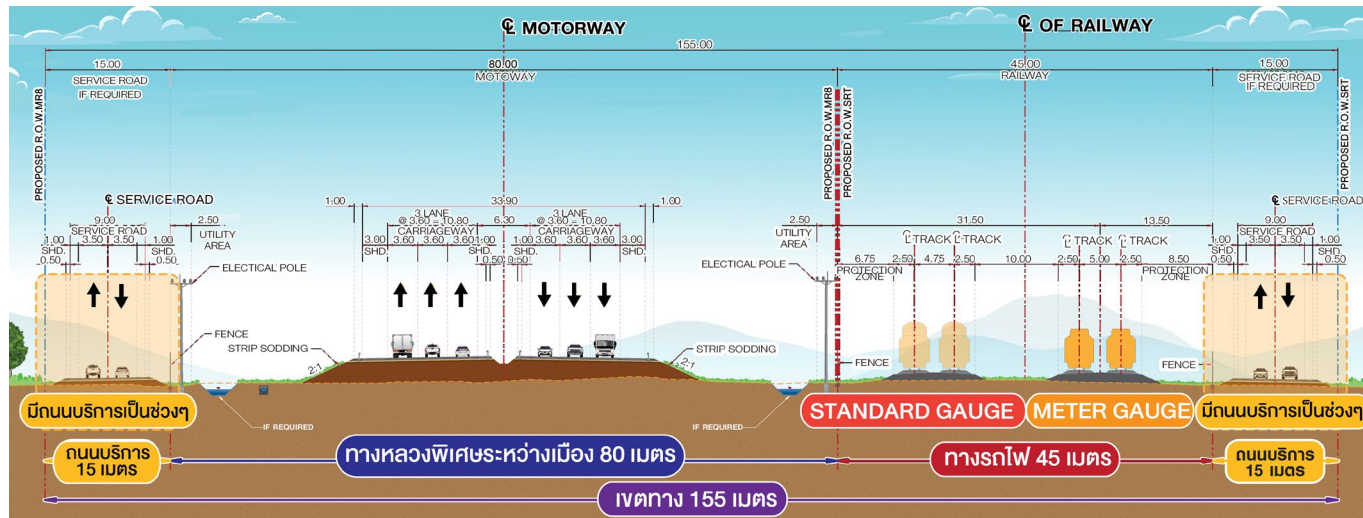
สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูงหรือบริเวณ ที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลอง จะเป็นสะพาน ขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร ขนานไปกับสะพานทางรถไฟ สาย ชุมพร - ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิม เป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทาง กว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร แสดงดังรูปที่ 7.1-2

3) รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ

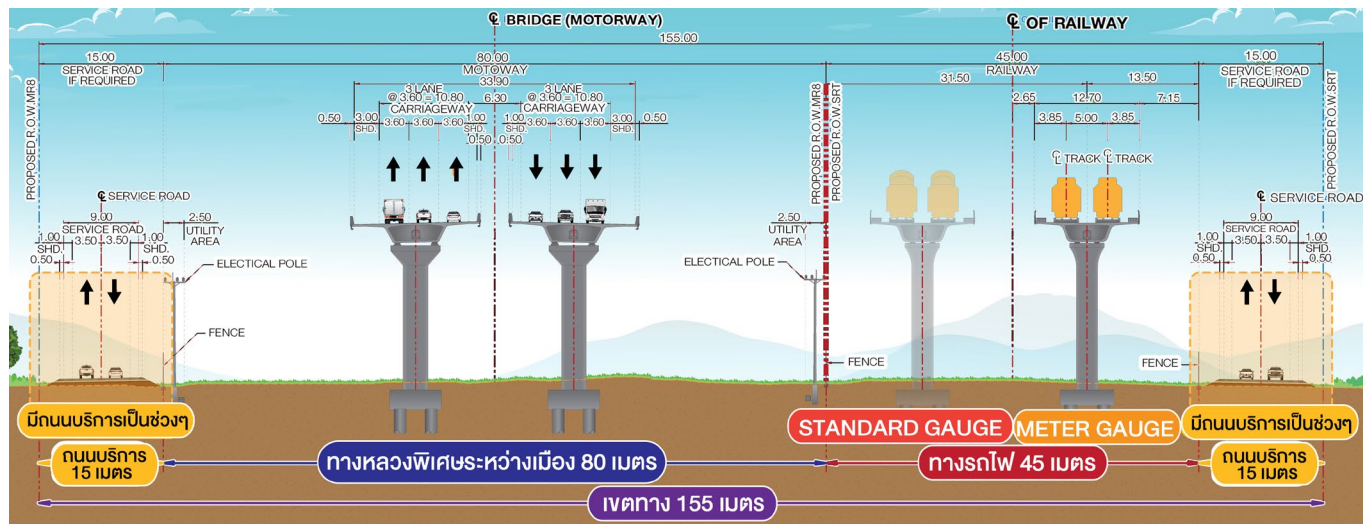
เป็นอุโมงค์ ขนาดช่องจราจร 4-6 ช่องจราจร สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไป หรือรูปแบบสะพานได้ จะพิจารณาออกแบบถนนโครงการเป็นรูปแบบอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษฯ เป็นแบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางการจราจรกัน แสดงดังรูปที่ 7.1-3

4) รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

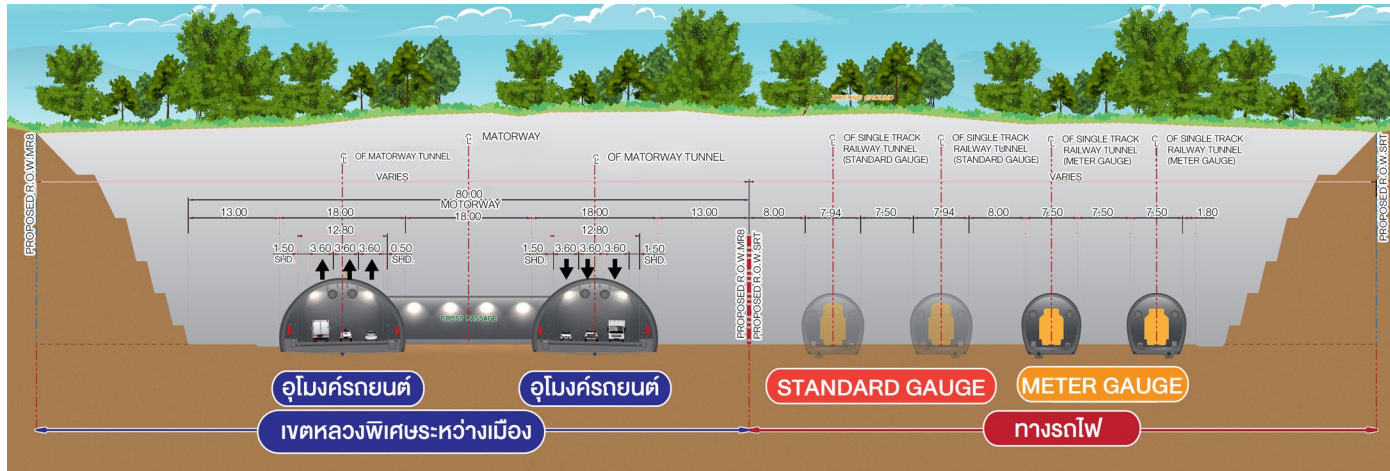
สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลนก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพานยกระดับ ขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางรวม 125 เมตร แสดงดังรูปที่ 7.1-4



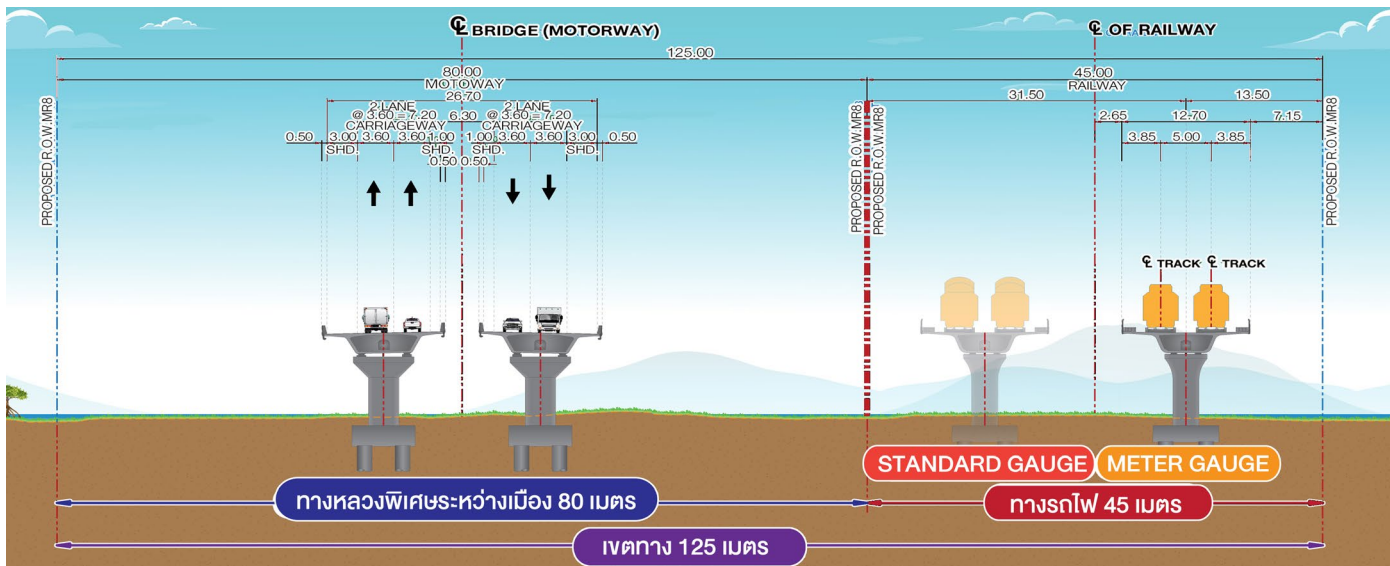
รูปที่ 7.1-1 รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ



รูปที่ 7.1-2 รูปตัดสะพานยกระดับของโครงการ



รูปที่ 7.1-3 รูปตัดอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



รูปที่ 7.1-4 รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

7.2 สถานีบริการทางหลวงพิเศษ

ที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบรายละเอียดสถานีบริการทางหลวงพิเศษของโครงการ ตามขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดกรมทางหลวง เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2560 ซึ่งสำหรับโครงการนี้ มีจุดบริการทางหลวงดังกล่าว 3 จุด แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณ กม. 40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักหลักสำหรับผู้ใช้งาน แสดงดังรูปที่

7.2-1 ประกอบไปด้วย

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

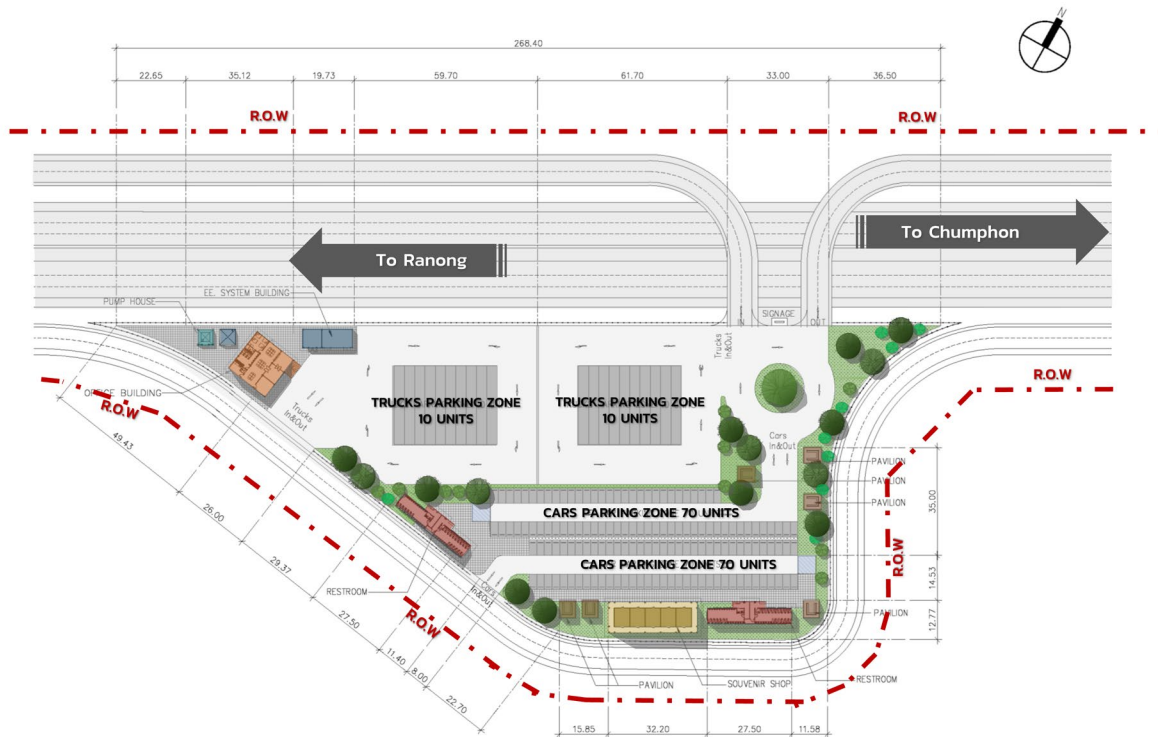


รูปที่ 7.2-1 แสดงผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200

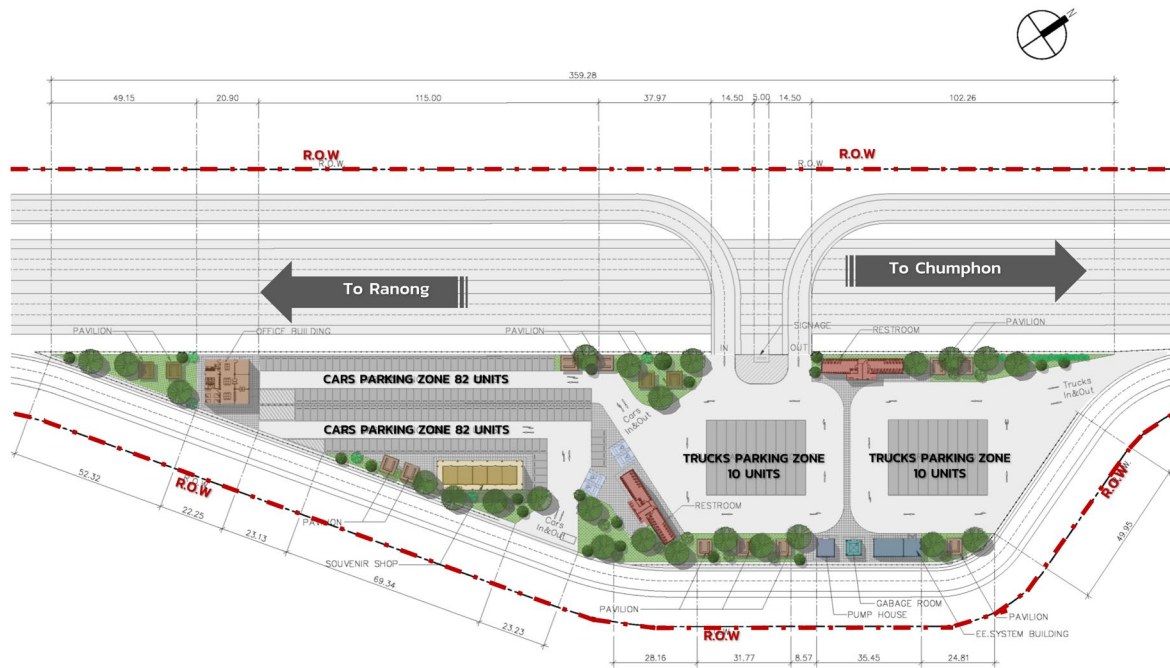
2) จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักรถขนาดเล็ก มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณก่อนไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดย Rest Stop 1 จะอยู่บริเวณ กม. 17+700 ส่วน Rest Stop 2 จะอยู่บริเวณ กม. 51+300 ซึ่งทั้งสองแห่งจะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งาน แสดงดังรูปที่ 7.2-2 ถึงรูปที่ 7.2-3 ประกอบไปด้วย

- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไป (Rest Stop1 =164 คัน, Rest Stop2 =140 คัน)
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่รวม 20 คัน ทั้ง 2 แห่ง
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก
- บริการโทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- ศูนย์ปฐมพยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง



รูปที่ 7.2-2 แสดงผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop 1) กม. 17+700



รูปที่ 7.2-3 แสดงผังบริเวณจุดพักรถ 2 (Rest Stop 2) กม.51+300

8. การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)

เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นถนนที่มีการควบคุมการเข้าออกสมบูรณ์อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่องานอื่นค่อนข้างมาก กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงมีการพิจารณารูปแบบการก่อสร้างโครงสร้างเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น จำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้

1) สะพานทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานบนทางหลวงพิเศษบริเวณที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรมาก ประกอบกับภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างสะพานยกข้าม โดยออกแบบออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ๆ ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 สะพานข้ามถนน

2) สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถเชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ



3) ทางบริการ

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลดได้สะพานทางหลวงพิเศษเพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้ดั้งเดิม ออกแบบเป็นถนนขนาน 2 ช่องจราจร แบบวิงสวนทาง ช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-3



รูปที่ 8-3 ทางบริการ



โดยตำแหน่งการออกแบบแก้ไขปัญหาคัดตัดทางหลวงพิเศษ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ตารางสรุปตำแหน่งการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางหลวงพิเศษ

ลำดับ	กม.ที่ (ทล.)	จุดตัดโครงข่ายถนน	แนวทางการแก้ปัญหาจุดตัด ทล.	ความสูง ช่องลอด
1	0+225	ขพ.4012	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
2	0+771	ถนนบ้านแหลมหญ้า	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
3	3+132	ถนนบ้านบางมุด (ตะวันออก)	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
4	3+716	ถนนบ้านบางมุด (ตะวันตก)	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
5	8+228	ทล.4097	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
6	9+800	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.10+045	5.50
7	10+045	ทล.41	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
8	10+405	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.10+045	5.50
9	11+400	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.11+250	3.00
10	12+717	ถนนบ้านเขาแฉง	ออกแบบเป็นสะพาน overpass ขนาด 2 ช่องจราจร	7.50
11	15+488	ถนนบ้านฝายคลอง	ออกแบบเป็นทางบริการเชื่อมสะพาน overpass กม.15+917	7.50
12	18+662	ถนนบ้านหินช้างสี	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.19+013	3.00
13	19+332	ถนนบ้านหินช้างสี	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.19+225	3.00
14	20+925	ถนนบ้านบากแดง	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.20+836	3.00
15	21+950	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.21+921	5.00
16	23+389	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพาน overpass ขนาด 2 ช่องจราจร	5.00
17	25+581	ถนนบ้านคลองหวา	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
18	28+725	ถนนบ้านท่าแพ	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
19	29+225	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.28+725	5.50
20	30+593	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.31+470	3.00
21	31+591	ถนนบ้านคลองเหนก	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.31+470	3.00
22	32+308	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.32+883	5.50
23	33+000	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.32+883	5.50
24	33+836	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
25	34+625	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
26	35+156	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
27	35+375	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
28	36+018	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
29	37+600	ถนนบ้านคลองราง	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
30	38+534	ถนนบ้านพระรักษ์	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.38+925	3.00
31	39+286	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.38+430	5.50
32	40+662	ถนนบ้านคลองช้าง	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	3.00
33	41+875	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.42+000	5.00
34	42+575	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.42+335	3.00
35	43+055	ถนนท้องถื่น	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50



ตารางที่ 8-1 ตารางสรุปตำแหน่งการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางหลวงพิเศษ (ต่อ)

ลำดับ	กม.ที่ (ทล.)	จุดตัดโครงข่ายถนน	แนวทางการแก้ปัญหาจุดตัด ทล.	ความสูง ช่องลอด
36	43+438	ทล.4006	ออกแบบเป็นสะพาน overpass	7.50
37	44+215	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.44+588	3.00
38	45+269	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.45+050	3.00
39	47+700	ทล.4006	ออกแบบเป็นสะพาน overpass	7.50
40	48+610	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.48+550	3.00
41	49+118	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.48+992	5.50
42	49+832	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.49+836	3.00
43	50+087	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.49+836	3.00
44	50+575	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.50+790	3.00
45	51+142	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.51+122	3.00
46	51+382	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.51+122	3.00
47	52+216	ถนนบ้านในจวน	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.52+056	3.00
48	53+985	ถนนบ้านปากเลข	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.53+914	5.50
49	55+925	ทล.4006	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
50	58+270	ทล.4006	ออกแบบเป็นสะพาน overpass	7.50
51	60+671	ถนนบ้านทับซอน	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
52	64+292	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นอุโมงค์	5.50
53	65+140	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นอุโมงค์	5.50
54	65+730	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นอุโมงค์	3.00
55	70+125	ทล.4006	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50
56	72+710	ถนนบ้านห้วยน้ำใส	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.72+890	5.50
57	74+725	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.75+081	5.50
58	76+012	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.76+141	3.00
59	76+825	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.76+560	3.00
60	78+265	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.76+560	3.00
61	78+950	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.76+560	3.00
62	79+915	ถนนท้องถิ่น	ออกแบบเป็นทางบริการ ลอดใต้สะพาน กม.81+525	3.00
63	81+525	ทล.4	ออกแบบเป็นสะพานยกระดับ	5.50



9. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

9.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

1) การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณแนวเส้นทางโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง ซึ่งที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาข้อจำกัดในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) พื้นที่อนุรักษ์

ผลการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1. อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว ทั้งหมด 4 ช่วง 2. อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง ทั้งหมด 1 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 8.983 กิโลเมตร และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ แต่แนวเส้นทางไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติแหลมสน มีพื้นที่รวมทั้งหมดประมาณ 5,470 ไร่

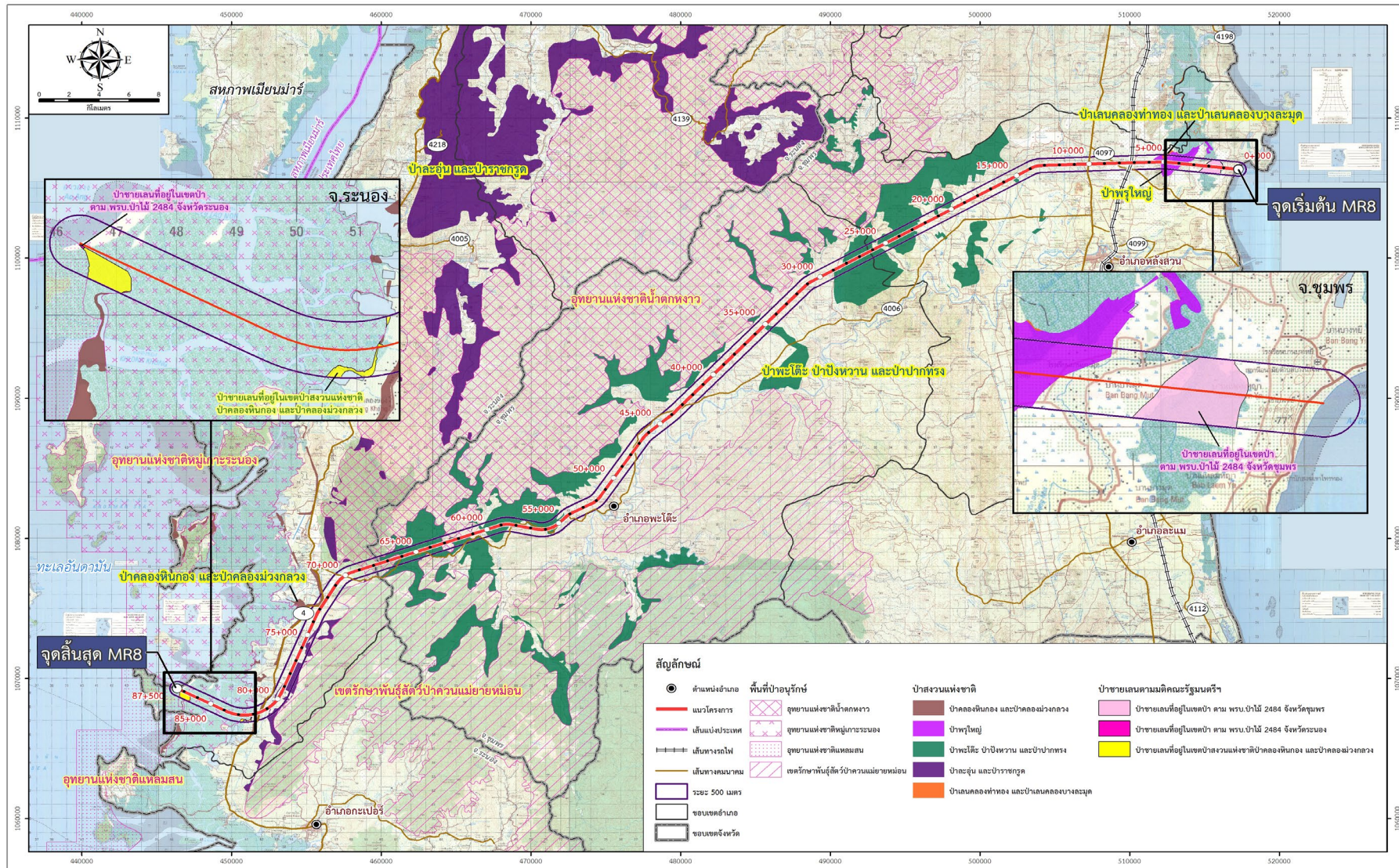
พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า แต่แนวเส้นทางไม่ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหมอน เป็นพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 93 ไร่ แสดงดังรูปที่ 9.1-1

(2) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ 1. ป่าพรุใหญ่ 2. ป่าพะโต๊ะ ป่าปังหวาน และป่าปากทรง 3. ป่าละอุ่นและป่าราชกรูด และ 4. ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลาง ทั้งหมด 15 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 16.562 กิโลเมตร และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ แต่แนวเส้นทางไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ป่าเลนคลองท่าทอง และป่าเลนคลองบางละมุด รวมเป็นพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 11,353 ไร่ 34 ตารางวา แสดงดังรูปที่ 9.1-1

(3) พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี

ผลการตรวจสอบพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1. พื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่า ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช 2484 จังหวัดชุมพร ทั้งหมด 1 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 1.198 กิโลเมตร และ 2. พื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลาง ทั้งหมด 1 ช่วงรวมระยะทางประมาณ 0.104 กิโลเมตร และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี แต่แนวเส้นทางไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่า ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช 2484 จังหวัดระนอง มีพื้นที่ 1 ไร่ 2 งาน 7 ตารางวา แสดงดังรูปที่ 9.1-1



รูปที่ 9.1-1 พื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



(4) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

ผลการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านดังนี้

- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ทั้งหมด 1 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 0.182 กิโลเมตร
- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ทั้งหมด 14 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 9.200 กิโลเมตร
- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ทั้งหมด 38 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 25.511 กิโลเมตร
- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ทั้งหมด 33 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 32.921 กิโลเมตร
- พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ทั้งหมด 11 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 19.686 กิโลเมตร

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 A ประมาณ 459 ไร่ 70.14 ตารางวา ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ประมาณ 5,759 ไร่ 27.64 ตารางวา ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ประมาณ 16,734 ไร่ 1 งาน 70.62 ตารางวา ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 ประมาณ 18,686 ไร่ 1 งาน 38.63 ตารางวา และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ประมาณ 12,958 ไร่ 82.65 ตารางวา แสดงดังรูปที่ 9.1-2

(5) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites)

ผลการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์ รวมระยะทางประมาณ 6.033 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 18,422 ไร่ แสดงดังตารางที่ 9.1-1 และรูปที่ 9.1-2

ตารางที่ 9.1-1 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ	ช่วง กม.	แนวเส้นทางตัดผ่าน (กม.)	พื้นที่ระยะ 2 กิโลเมตร (ไร่)
1	อุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบุรี - ปากคลองกะเปอร์	81+467 - 87+500	6.033	18,422

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2567

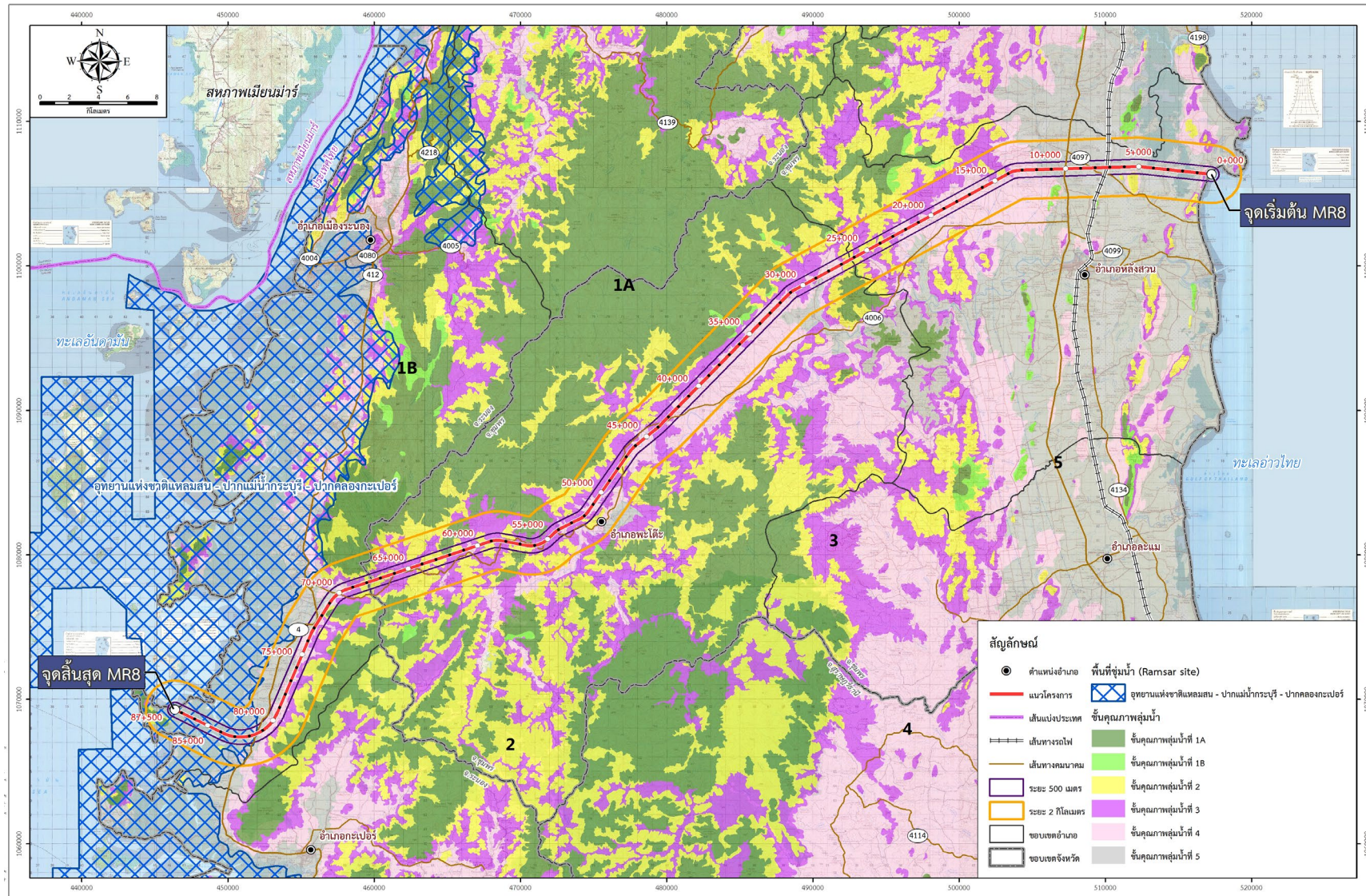
(6) แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์

ผลการตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณสถานและโบราณคดีจากสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช พบโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขาน้อย ตำบลนาขา อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดชุมพร (อยู่ระหว่างพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) และแหล่งโบราณคดี น้ำตกถลางลอย ตำบลราษฏร์ อำเภอมืองระนอง จังหวัดระนอง (ยังไม่ขึ้นทะเบียน) แสดงดังตารางที่ 9.1-2 และรูปที่ 9.1-3

ตารางที่ 9.1-2 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่งประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

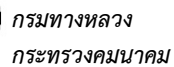
ลำดับ	แหล่งโบราณคดี	สถานะ	ช่วง กม.	ระยะห่างจากแนวโครงการ (ม.)	พิกัด	
					x	y
1	เขาน้อย	อยู่ระหว่างการพิจารณาขึ้นทะเบียน	6+208	506	511108	1106342
2	น้ำตกถลางลอย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	76+765	558	454914	1071261

ที่มา : สำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช, 2567

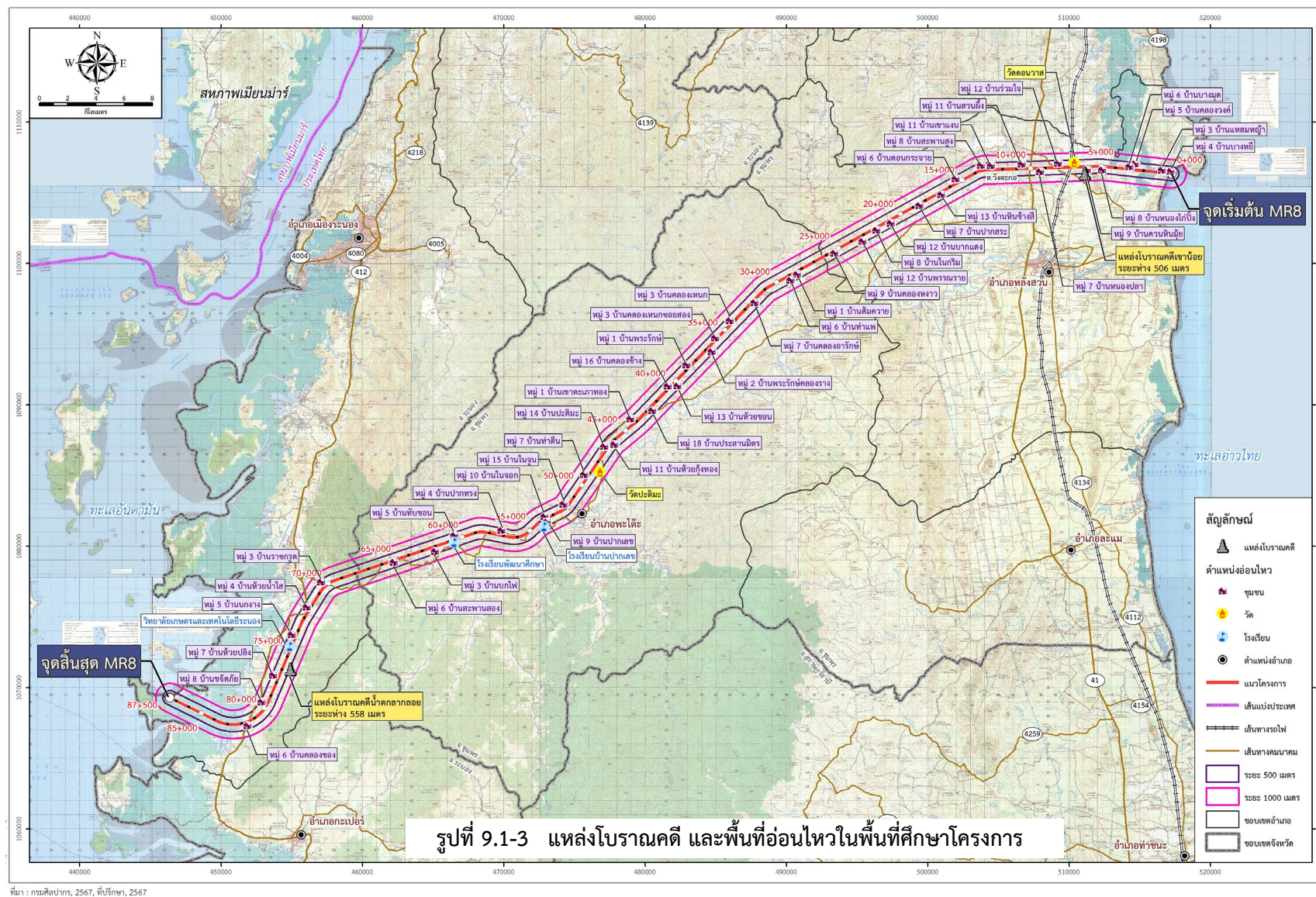


ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2567, กรมทรัพยากรน้ำ, 2567

รูปที่ 9.1-2 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ชุ่มน้ำ (Ramsar Sites) บริเวณพื้นที่โครงการ



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง





(7) พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในการพัฒนาโครงการที่อยู่ใกล้เคียง บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการมีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ รวมจำนวน 50 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 3 แห่ง ศาสนสถาน 2 แห่ง และแหล่งชุมชน 45 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 9.1-3 และรูปที่ 9.1-3

ตารางที่ 9.1-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ตำแหน่ง	ระยะห่างจาก แนวโครงการ (ม.)	ที่ตั้ง		
						ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
1	หมู่ 4 บ้านบางหยี	ชุมชน	0+126	ขวาทาง	154	บางน้ำจืด	หลังสวน	ชุมพร
2	หมู่ 3 บ้านแหลมหญ้า	ชุมชน	0+734	ขวาทาง	167	บางน้ำจืด	หลังสวน	ชุมพร
3	หมู่ 5 บ้านคลองวงศ์	ชุมชน	2+681	ขวาทาง	408	บางน้ำจืด	หลังสวน	ชุมพร
4	หมู่ 6 บ้านบางมุด	ชุมชน	3+040	ขวาทาง	160	บางน้ำจืด	หลังสวน	ชุมพร
5	หมู่ 8 บ้านหนองโกปั้ง	ชุมชน	4+946	ซ้ายทาง	269	บางน้ำจืด	หลังสวน	ชุมพร
6	หมู่ 9 บ้านควนหินม้าย	ชุมชน	6+044	ซ้ายทาง	241	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
7	วัดคอนวาส	วัด	6+893	ขวาทาง	466	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
8	หมู่ 12 บ้านร่วมใจ	ชุมชน	8+058	ขวาทาง	284	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
9	หมู่ 7 บ้านหนองปลา	ชุมชน	9+370	ซ้ายทาง	249	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
10	หมู่ 11 บ้านสวนผึ้ง	ชุมชน	10+649	ขวาทาง	315	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
11	หมู่ 11 บ้านเขาแงน	ชุมชน	12+825	ขวาทาง	293	วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
12	หมู่ 8 บ้านสะพานสูง	ชุมชน	13+477	ขวาทาง	354	นาขา	หลังสวน	ชุมพร
13	หมู่ 6 บ้านดอนกระจาย	ชุมชน	15+407	ขวาทาง	300	วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
14	หมู่ 13 บ้านหินช้างสี	ชุมชน	16+835	ซ้ายทาง	193	วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
15	หมู่ 7 บ้านปากสระ	ชุมชน	18+569	ซ้ายทาง	120	วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
16	หมู่ 12 บ้านบากแดง	ชุมชน	20+949	ซ้ายทาง	238	วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
17	หมู่ 8 บ้านในกริม	ชุมชน	22+069	ซ้ายทาง	177	หาดยาย	หลังสวน	ชุมพร
18	หมู่ 12 บ้านพรณราย	ชุมชน	23+306	ซ้ายทาง	395	หาดยาย	หลังสวน	ชุมพร
19	หมู่ 9 บ้านคลองหวาง	ชุมชน	25+448	ซ้ายทาง	161	หาดยาย	หลังสวน	ชุมพร
20	หมู่ 1 บ้านส้มควาย	ชุมชน	28+495	ซ้ายทาง	207	ปังหวาน	พะโต๊ะ	ชุมพร
21	หมู่ 6 บ้านท่าแพ	ชุมชน	29+102	ซ้ายทาง	341	ปังหวาน	พะโต๊ะ	ชุมพร
22	หมู่ 7 บ้านคลองอารักษ์	ชุมชน	32+176	ซ้ายทาง	139	ปังหวาน	พะโต๊ะ	ชุมพร
23	หมู่ 3 บ้านคลองเหนก	ชุมชน	34+307	ขวาทาง	230	ปังหวาน	พะโต๊ะ	ชุมพร
24	หมู่ 3 บ้านคลองเหนกซอยสอง	ชุมชน	35+904	ขวาทาง	124	พระรักษ์	พะโต๊ะ	ชุมพร
25	หมู่ 2 บ้านพระรักษ์คลองราง	ชุมชน	36+784	ซ้ายทาง	390	พระรักษ์	พะโต๊ะ	ชุมพร
26	หมู่ 1 บ้านพระรักษ์	ชุมชน	38+695	ขวาทาง	252	พระรักษ์	พะโต๊ะ	ชุมพร
27	หมู่ 13 บ้านห้วยซอน	ชุมชน	40+203	ซ้ายทาง	323	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
28	หมู่ 16 บ้านคลองช้าง	ชุมชน	40+692	ขวาทาง	155	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
29	หมู่ 18 บ้านประสานมิตร	ชุมชน	42+695	ซ้ายทาง	253	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
30	หมู่ 1 บ้านเขาตะเกาทอง	ชุมชน	44+238	ขวาทาง	411	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร



ตารางที่ 9.1-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	ช่วง กม.	ตำแหน่ง	ระยะห่างจาก แนวโครงการ (ม.)	ที่ตั้ง		
						ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
31	หมู่ 11 บ้านห้วยกุ่มทอง	ชุมชน	46+304	ซ้ายทาง	242	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
32	หมู่ 14 บ้านปะติมะ	ชุมชน	46+857	ขวาทาง	259	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
33	วัดปะติมะ	วัด	48+357	ซ้ายทาง	440	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
34	หมู่ 7 บ้านท่าดิน	ชุมชน	49+295	ขวาทาง	291	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
35	หมู่ 15 บ้านโนนจูน	ชุมชน	51+918	ขวาทาง	279	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
36	หมู่ 10 บ้านโนนจอก	ชุมชน	53+604	ขวาทาง	179	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
37	หมู่ 9 บ้านปากเลข	ชุมชน	53+639	ซ้ายทาง	244	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
38	โรงเรียนบ้านปากเลข	โรงเรียน	53+957	ซ้ายทาง	456	พะโต๊ะ	พะโต๊ะ	ชุมพร
39	หมู่ 4 บ้านปากทรง	ชุมชน	57+225	ขวาทาง	336	ปากทรง	พะโต๊ะ	ชุมพร
40	หมู่ 5 บ้านทับซอน	ชุมชน	60+499	ขวาทาง	283	ปากทรง	พะโต๊ะ	ชุมพร
41	โรงเรียนพัฒนาศึกษา	โรงเรียน	60+638	ซ้ายทาง	192	ปากทรง	พะโต๊ะ	ชุมพร
42	หมู่ 3 บ้านบกไฟ	ชุมชน	62+144	ซ้ายทาง	339	ปากทรง	พะโต๊ะ	ชุมพร
43	หมู่ 6 บ้านสะพานสอง	ชุมชน	65+171	ซ้ายทาง	128	ปากทรง	พะโต๊ะ	ชุมพร
44	หมู่ 3 บ้านราชกรูด	ชุมชน	70+349	ขวาทาง	400	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
45	หมู่ 4 บ้านห้วยน้ำใส	ชุมชน	72+294	ขวาทาง	251	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
46	หมู่ 5 บ้านนกยาง	ชุมชน	74+473	ขวาทาง	314	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
47	วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีระนอง	โรงเรียน	75+267	ขวาทาง	97	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
48	หมู่ 7 บ้านห้วยปลิง	ชุมชน	77+618	ขวาทาง	421	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
49	หมู่ 8 บ้านขจัดภัย	ชุมชน	79+725	ขวาทาง	415	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
50	หมู่ 6 บ้านคลองของ	ชุมชน	81+659	ซ้ายทาง	268	ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567

9.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง จะดำเนินการศึกษาองค์ประกอบหลักทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ (Biological Environment) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values) และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values) จำแนกเป็นปัจจัยย่อยทั้งสิ้น 29 ปัจจัย ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) (กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, พุทธศักราช 2567) แสดงดังตารางที่ 9.2-1 และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สิงหาคม 2567 เป็นกรอบในการดำเนินงาน โดยศึกษาประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นเป็นวงกว้าง ตามความเหมาะสมของแต่ละหัวข้อหรือพื้นที่ที่อิทธิพลที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ



ทั้งนี้ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจพื้นที่ภาคสนาม การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม การสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนและผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการศึกษาจะทำให้ทราบถึงสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน สถานการณ์ความเป็นจริงและความสำคัญของพื้นที่ รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

ตารางที่ 9.2-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	สิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
- ภูมิสัณฐาน - ทรัพยากรดิน - ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย - น้ำผิวดิน - น้ำใต้ดิน - น้ำทะเล - อากาศและบรรยากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน	- นิเวศวิทยาทางบก - นิเวศวิทยาทางน้ำ	- น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค - การคมนาคมขนส่ง - สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ - การเกษตรกรรม - นันทนาการ - การใช้ที่ดิน	- เศรษฐกิจ-สังคม - การโยกย้ายและการเวนคืน - การสาธารณสุข - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การแบ่งแยก - อุบัติเหตุและความปลอดภัย - ความปลอดภัยในสังคม - สุขภาพ - ผู้ใช้ทาง - โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม - สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

ที่มา : กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567)

9.3 โครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่อการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2567 พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและอยู่ใกล้พื้นที่สำคัญ ประกอบด้วย

- 1) โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ
- 2) โครงการทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
 - พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง
 - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
 - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง
 - โบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีเขาน้อย (อยู่ระหว่างพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) และแหล่งโบราณคดีน้ำตกลากลอย (ยังไม่ขึ้นทะเบียน)
 - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ Ramsar site ในระยะ 2 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบือ-ปากคลองกะเปอร์



3) โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด รายละเอียดดังตารางที่ 9.3-1

ตารางที่ 9.3-1 การตรวจสอบประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ น้ำตกหงาว และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านป่าชายเลนในป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ในระยะ 2 กิโลเมตร คือ อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบี่-ปากคลองกะเปอร์
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ใกล้แหล่งโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร คือ แหล่งโบราณคดี เขาน้อย และแหล่งโบราณคดีน้ำตกกลากลอย
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ที่มา : ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 5 มกราคม 2567



10. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการอันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นได้ในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด จึงได้มีการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดให้มีการเชื่อมโยงสัมพันธ์และดำเนินงานควบคู่ไปกับการศึกษา ประกอบด้วย การประชุม 5 ครั้ง โดยแผนจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10-1

10.1 งานประชาสัมพันธ์โครงการ

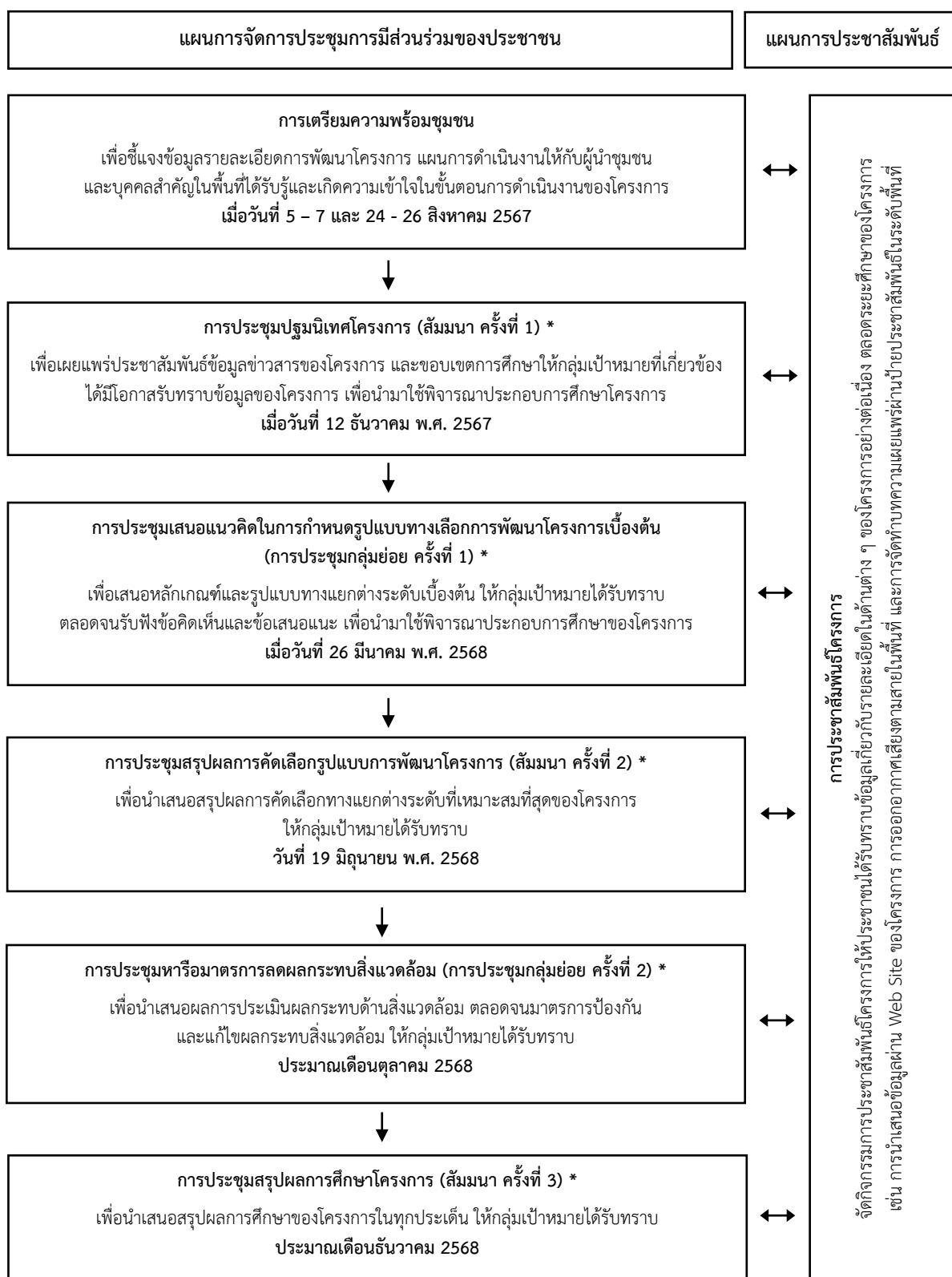
การประชาสัมพันธ์ของโครงการ ประกอบด้วย การเตรียมความพร้อมชุมชน การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web Site ของโครงการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน และสร้างทัศนคติที่ดี และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้การประชาสัมพันธ์ต้องมีความต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ โดยมีกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการดังนี้

1) การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web Site โครงการ

เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารและผลการศึกษาในขั้นตอนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ต่อผลการศึกษาโครงการในช่วงต่าง ๆ ผ่านทาง Web Site ของโครงการโดยใช้ชื่อว่า “โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง” (<https://www.mr8-ranong-chumphon.com>)

2) การเตรียมความพร้อมของชุมชน

โครงการได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมชุมชน โดยการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ โดยได้ดำเนินการเข้าพบเพื่อชี้แจงรายละเอียดและแนวทางการดำเนินโครงการ รวมทั้งขอรับข้อแนะนำเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของโครงการ พร้อมกับหารือแนวทางการทำงานร่วมกับผู้บริหารหน่วยงานราชการ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ ระหว่างวันที่ 5-7 สิงหาคม 2567 และระหว่างวันที่ 24-26 สิงหาคม 2567 แสดงดังรูปที่ 10.1-1



หมายเหตุ : * ในการจัดประชุมจะมีการประชุมผ่านระบบออนไลน์ (แอปพลิเคชัน Zoom) ร่วมด้วย

รูปที่ 10-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



นางสาวทิพย์วรรณ บุญไคหวาน
(แทนนายอำเภอระนอง)



เข้าพบนายวรรณะ โยแก้ว
นายกเทศมนตรีตำบลราษฏรูด



เข้าพบ นายวัชร ยอดระบำ
ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ



เข้าพบ นายจิรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน



เข้าพบ นายอิทธิพล พูลศรี
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากทรง



เข้าพบ นายอัศตากร ฉิมมณี
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลนาขา



เข้าพบ นายสมบัติ ดึงสุวรรณ
นายกเทศมนตรีตำบลวังตะกอก



เข้าพบ นายอภิสิทธิ์ แดงประดิษฐ์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหาดยาย



เข้าพบ นางนุชนารถ ทวีชิตร์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพระรักษ์



เข้าพบ นายสุธรรม ทิพย์โนสิงห์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน



เข้าพบ นายทรงธรรม ล้อมเซต
ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลบางน้ำจืด



เข้าพบ นายปราโมทย์ แก่นกุล
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ

รูปที่ 10.1-1 กิจกรรมการเข้าพบผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ



10.2 การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

10.2.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567 โดยดำเนินการจัดประชุม จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 : ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 : ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ อำเภอยะตะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 3 : ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราษฏร์ อำเภอมืองระนอง จังหวัดระนอง

ในครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการประชุมในห้องประชุม จำนวน 81 คน และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 139 คน จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 220 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา และผู้คัดค้านโครงการ) ประกอบด้วย หน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชนในพื้นที่ และประชาชนทั่วไป ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 10.2-1 และมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 10.2-1

ตารางที่ 10.2-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม และจราจร	- หมดไม้สีแดงที่ปักไว้คือหมดหลักเขตที่ดินของโครงการ MR8 หรือไม่	- หมดไม้สีแดงที่ปักตามแนวเส้นทางโครงการ คือ หมดที่ใช้สำหรับการรังวัด เพื่อใช้ในการอ้างอิงข้อมูลการสำรวจเท่านั้น ไม่ใช่แนวโครงการ
ด้านการเวนคืน	- ขอรบายถึงข้อดีและผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับจากโครงการ เนื่องจากได้รับความเดือดร้อนจากการเวนคืนที่ดินและต้องย้ายที่อยู่อาศัยใหม่	- ข้อดีของโครงการ Landbridge สามารถลดระยะเวลาการขนส่งทางทะเลผ่านช่องแคบมะละกา โครงการจะเชื่อมต่อระหว่าง 2 ฝั่งทะเลไทย ซึ่งใช้เวลาน้อยกว่า และสามารถนำสินค้าจากพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกของประเทศไทย ไปยังเอเชียได้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปได้เร็วขึ้นกว่าเดิม
	- ขอให้พิจารณาการเวนคืนที่ดินของประชาชนเปลี่ยนเป็นเช่าที่ดินแทน บริเวณที่โครงการตัดผ่านพื้นที่ของประชาชนได้หรือไม่	- ที่ปรึกษารับหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาแจ้งผู้ร่วมประชุมในโอกาสต่อไป
	- ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่อยู่อาศัยและสูญเสียการประกอบอาชีพเกษตรกรรมในระยะยาวทางโครงการจะดำเนินการเยียวยาและชดเชยกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร	- การเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ จะใช้ตามแนวทางของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งสิ่งสาธารณทรัพย์ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นแนวทางที่กรมทางหลวงใช้ปฏิบัติ



ตารางที่ 10.2-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วม	- การเชิญผู้เข้าร่วมประชุมควรพิจารณาให้ความสำคัญผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และเชิญทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น กนอ. สนข. และ รฟท. เข้ามาร่วมตอบคำถามข้อสงสัยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาแจ้งผู้ร่วมประชุมในโอกาสต่อไป
ด้านภาพรวมโครงการ โครงการแลนด์บริดจ์	- โครงการ Landbridge จะเกิดขึ้นจริงหรือไม่ หากเกิดขึ้นจะเริ่มดำเนินการเมื่อไร	- โครงการจะเกิดขึ้นหรือไม่ยังต้องรอผลการศึกษาจากหลาย ๆ ปัจจัย พร้อมทั้งต้องศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวงจึงจะนำมาสรุปผลการศึกษาได้ ซึ่งตามแผนการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ที่คาดการณ์ไว้จะเริ่มดำเนินการประมาณช่วงปลายปี พ.ศ. 2569
	- การศึกษาโครงการ Landbridge มีความคุ้มค่าต่องบประมาณในการก่อสร้างหรือไม่ เนื่องจากการขนส่งสินค้าในปัจจุบันใช้ช่องทางเดินเรือจากช่องแคบมะละกาอยู่แล้ว	- ที่ปรึกษารับไปศึกษา และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาแจ้งผู้ร่วมประชุมในโอกาสต่อไป
	- การศึกษาโครงการ Landbridge ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและมรดกโลก อีกทั้งยังมีการถมทะเลเป็นเนื้อที่หลายไร่ ซึ่ง พ.ร.บ. SEC นายทุนได้รับยกเว้นภาษี ขอทราบว่าจะได้ผลประโยชน์อย่างไร	- ประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับ เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะยาวและพัฒนาประเทศ ดึงเอกชนเข้ามาลงทุน ทั้งการตั้งโรงงานเป็นฐานการผลิต เกิดเป็นนิคมอุตสาหกรรม ทำให้เกิดการจ้างงาน
	- มีความกังวลเรื่องนิคมอุตสาหกรรม อำเภอลำสนธิ บริเวณตลาดสามหม้าย ตำบลนาขา อำเภอลำสนธิ ถึงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งแนวเขตนิคมอุตสาหกรรม มีพื้นที่ประมาณ 900 ไร่ จะขุดเซยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการโดนเวนคืนอย่างไร	- ที่ปรึกษารับไปศึกษา และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาแจ้งผู้ร่วมประชุมในโอกาสต่อไป



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
และรับเอกสาร
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก



ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทน สนข.
และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม



นายเสรี मुखสุข ประชาชนทั่วไป
ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นายวิชัย อรุณโชติ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7
บ้านหนองปลา ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
และรับเอกสาร
ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด



เครือข่ายรักษะพะโต๊ะ-รักษะระนอง
ยื่นหนังสือขอคัดค้านการจัดเวทีปฐมนิเทศฯ
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก



คุณวันเพ็ญ เพชรแดง ประชาชนทั่วไป
ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นางสาวสุจินต์ วิทยชาญวิฑูล
ประชาชนทั่วไป ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม
ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด



นายกริธา เดชพิณ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



เครือข่ายรักษะพะโต๊ะ-รักษะระนอง
ยื่นหนังสือขอคัดค้านการจัดเวทีปฐมนิเทศฯ
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ



นายอำนาจ ผ่องชินวงศ์ ประชาชนทั่วไป
ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก



บรรยากาศการประชุม
ในระบบออนไลน์ (แอปพลิเคชัน Zoom)

รูปที่ 10.2-1

บรรยากาศในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



10.2.2 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

การดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2568 เวลา 09.30 - 15.00 น. โดยดำเนินการจัดประชุม จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 : ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 2 : ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาขา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 3 : ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 4 : ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระรักษ์ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 5 : ณ โรงคลุมอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

ในครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการประชุมในห้องประชุม จำนวน 182 คน และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 57 คน จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 239 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา และกลุ่มผู้คัดค้านโครงการ) คิดเป็นหน่วยงาน ประกอบด้วย หน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชนในพื้นที่ และประชาชนทั่วไป ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม ดังตารางที่ 10.2-2 และมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังรูปที่ 10.2-2

ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม และจราจร	- ช่วงที่มีการก่อสร้างอุโมงค์จะมีผลกระทบกับลำน้ำหรือร่องน้ำที่ไหลมาจากภูเขาในช่วงฤดูฝนหรือไม่ และมีการปิดกั้นแนวเส้นทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่ที่ทำการเกษตรหรือไม่	- ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่บริเวณทางน้ำธรรมชาติ ตำแหน่งพื้นที่ที่เป็นลำน้ำหรือร่องน้ำ หรือร่องเขา และนำมาพิจารณาการออกแบบเป็นสะพานข้าม เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับลำน้ำหรือร่องน้ำทั้งหมดการสัญจรเดิมในพื้นที่จะทำทางบริการเชื่อมต่อถนนโครงข่าย ถนนท้องถิ่นให้สามารถใช้งานได้ดังเดิม
	- ในการออกแบบ Service Road มีรั้วกั้นระหว่างฝั่งมอเตอร์เวย์และฝั่งรถไฟหรือไม่	- Local Road ทั้งฝั่งมอเตอร์เวย์และฝั่งรถไฟ จะพิจารณาตรวจสอบว่าตำแหน่งแนวมอเตอร์เวย์และรถไฟตัดผ่านทำให้ถนนโครงข่ายถนนท้องถิ่นเดิมโดนตัดขาดไป ที่ปรึกษาจึงพิจารณาเพิ่มทางบริการให้ทั้งหมด เพื่อให้สามารถเชื่อมระหว่าง 2 ฝั่งถนนได้ และการกั้นรั้วจะกั้นเฉพาะเขตทางของมอเตอร์เวย์และเขตของรถไฟ ซึ่งในส่วนพื้นที่ที่เป็นทางบริการจะไม่ได้กั้นรั้ว ทางบริการจะอยู่นอกรั้วของฝั่งมอเตอร์เวย์และนอกรั้วของฝั่งรถไฟ



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม และจราจร	- ระบบขนส่งทางท่อ เช่น ท่อแก๊ส และท่อน้ำมัน อยู่ในแนวเขตทางของโครงการแลนด์บริดจ์หรือไม่ เนื่องจากประชาชนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยในอนาคต	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- การก่อสร้างรั้วกันพื้นที่ของประชาชนกับแนวเขตทางของมอเตอร์เวย์ จะดำเนินการกันเขตพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างหรือจะเป็นการกันเขตพื้นที่เพื่อการขยายโครงการในอนาคต เนื่องจากประชาชนบางส่วนยังไม่ทราบขอบเขตที่ชัดเจน	- การกำหนดแนวเขตทางได้ดำเนินการออกแบบเขตทางหลวงพิเศษ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร ในส่วนของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่านไป พื้นที่ชุมชนหรือบริเวณที่มีจุดตัดทางถนนเดิม จะพิจารณาเชื่อมโครงข่ายของถนนเดิมให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ โดยจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร ซึ่งเป็นรูปการพัฒนาโครงการเบื้องต้น สามารถปรับเปลี่ยนหรือลดตามสภาพพื้นที่ได้
	- จากการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์เป็นการเดินทางข้ามระหว่างจังหวัดชุมพร-ระนอง ต้องใช้เส้นทางรถไฟหรือทางมอเตอร์เวย์ ซึ่งทางมอเตอร์เวย์มีการชำระค่าผ่านทาง เพราะฉะนั้นทางบริการที่มีอยู่จะเป็นทางบริการเป็นช่วง ๆ ทำให้เกษตรกรไม่สามารถที่จะเดินทางจากอำเภอลำทะเมนชัยไปจังหวัดระนองโดยไม่ต้องชำระค่าผ่านทางได้ ดังนั้น โครงการแลนด์บริดจ์มีประโยชน์แค่การขนส่งระหว่างจังหวัดโดยผ่านทางมอเตอร์เวย์ แต่เกษตรกรที่มีผลผลิตทางการเกษตรก็ยังไม่สามารถที่จะเดินทางเส้นทางนี้	- ถนนมอเตอร์เวย์เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือเป็นหลัก เป็นโครงข่ายทางเส้นใหม่ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดชุมพร-ระนอง ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่และใช้พื้นที่มาก เป็นถนนทางเลือกอีกหนึ่งเส้นทางสำหรับผู้ใช้งานที่ต้องการความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทางการออกแบบมีการเพิ่มเติมทางบริการเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับถนนท้องถิ่นให้สามารถใช้งานได้สะดวกดังเดิม รถขนส่งทางการเกษตรสามารถใช้ทางบริการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรผ่านทางบริการเชื่อมต่อกับถนนท้องถิ่นเดิมแล้วใช้ทางหลวงหมายเลข 4006 เดิมในการขนส่งได้ โดยทางหลวงหมายเลข 4006 มีการออกแบบขยายเป็น 4 ช่องจราจรไว้แล้ว และจะก่อสร้างในอนาคต โดยกรมทางหลวง
	- ข้อเสนอแนะให้เพิ่มจุดทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ถัดจากทางแยกต่างระดับราชภูตลงมาด้านล่าง ก่อนเข้าท่าเรือ เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และสามารถใช้บริการท่าเรือโดยไม่ต้องใช้จุดทางแยกต่างระดับราชภูต ซึ่งรถที่มาจากทางฝั่งตะวันออกทำให้ลดระยะทาง และเสริมสภาพคล่องทางจราจรได้เพิ่มขึ้น	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม และจราจร	- ขอทราบว่าการได้มีวิธีแก้ไขปัญหาน้ำอุปโภค/น้ำบริโภคของประชาชนในพื้นที่โครงการหรือไม่ เนื่องจากถ้ามีคนเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อเรื่อง มลพิษทางอากาศและขาดแคลนน้ำอุปโภค/น้ำบริโภคอย่างแน่นอน ขอให้หน่วยงานพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นด้วย	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- พิจารณาประเด็นการเดินทางของประชาชนในพื้นที่บริเวณจุดตัดระหว่างทางเชื่อมของชุมชนให้สามารถเดินทางได้สะดวก และก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนน้อยที่สุด	- รูปแบบการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัด ได้มีการพิจารณา 3 แนวทางเลือก ได้แก่ กรณีที่เป็นทางหลวงสายหลัก ทางหลวงชนบท (ถ้ามี) และถนนท้องถิ่นที่มีสภาพพื้นที่เหมาะสมสำหรับออกแบบเป็นสะพานจะพิจารณาออกแบบถนนมอเตอร์เวย์เป็นสะพานยกข้ามถนนดังกล่าว ซึ่งได้พิจารณาออกแบบให้สอดคล้องกับการออกแบบของโครงการรถไฟได้มีการออกแบบไว้แล้ว ส่วนถนนท้องถิ่นหรือถนนสายรองที่สภาพพื้นที่เหมาะสมมีเขตทางเพียงพอจะออกแบบเป็นสะพานทางข้าม (overpass) ยกข้ามถนนมอเตอร์เวย์ และกรณีมีโครงข่ายถนนท้องถิ่นอยู่ใกล้กัน จะพิจารณาออกแบบเพิ่มทางบริการเชื่อมถนนท้องถิ่นตามความจำเป็นและปลอดภัยใต้ตำแหน่งสะพานของมอเตอร์เวย์เพื่อให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนนท้องถิ่นได้
	- แนวเส้นทางโครงการในพื้นที่ตำบลราษฏรุดสามารถพิจารณาเป็นแนวอื่นได้หรือไม่	- แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Landbridge มีทางรถไฟและมอเตอร์เวย์วิ่งคู่กัน โดยแนวเส้นทางของการรถไฟฯ ที่ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดก่อนหน้านี้ ได้ทำการออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทางหลบจุดอุปสรรคตลอดแนวเส้นทาง ทั้งจุดตัดถนนท้องถิ่น แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง และปรับหลบคลองหลังสวนเรียบร้อยแล้ว ทำให้แนวเส้นทางมีความสมบูรณ์มากขึ้น ส่วนแนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์เนื่องจากต้องอยู่ในแนวเส้นทางเดียวกันเพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืน จึงจำเป็นต้องออกแบบให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟที่ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว
	- การกันเขตของที่ดินบริเวณพื้นที่ของประชาชนกับแนวเขตทางของมอเตอร์เวย์จะใช้การกันรั้วแบบใด	- การกันเขตของการเวนคืน กรณีเป็นเขตพื้นที่ของมอเตอร์เวย์และไม่มีทางบริการ จะกันเขตทางโดยติดตั้งรั้วกันพื้นที่ของมอเตอร์เวย์และทางรถไฟ ส่วนกรณีที่มีทางบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ชุมชนจะเวนคืนที่ดินเพิ่มสำหรับทางบริการอีก ด้านละ 15 เมตร โดยทางบริการจะอยู่นอกรั้วของเส้นทางมอเตอร์เวย์



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม และจราจร	- ให้พิจารณาเพิ่มทางแยกต่างระดับในพื้นที่อำเภอพะโต๊ะได้หรือไม่ เนื่องจากมีความกังวลว่าอำเภอพะโต๊ะจะเป็นพื้นที่ทางผ่านของผู้เดินทางเท่านั้น	- แนวเส้นทางช่วงผ่านพื้นที่อำเภอพะโต๊ะอยู่ใกล้กับถนนทางหลวงหมายเลข 4006 ซึ่งมีบ้านเรือนประชาชนหนาแน่น กรณีการเพิ่มทางแยกต่างระดับในอำเภอพะโต๊ะจะมีผลกระทบในการเวนคืนบ้านเรือนประชาชนโดยตรงเนื่องจากต้องเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และทางเชื่อมต่าง ๆ ที่ปรึกษาจึงได้พิจารณากำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับพะโต๊ะในพื้นที่ตำบลพระรักษ์ สำหรับเชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 4006 และลดผลกระทบด้านการเวนคืนบ้านเรือนประชาชน
	- ที่ดินหรือที่อยู่อาศัยในแนวเส้นทางโครงการมอเตอร์เวย์ ซึ่งมีการกั้นแนวเขตทางจะมีการปิดทางเข้า-ออกหรือไม่ และสามารถอาศัยอยู่ในที่ดินต่อได้หรือไม่	- ประชาชนที่อยู่นอกเขตพื้นที่เวนคืนสามารถอยู่อาศัยในเขตพื้นที่ตัวเองได้ดังเดิม กรณีมีโครงข่ายถนนท้องถิ่นเดิมบริเวณพื้นที่ ทางโครงการพิจารณาเพิ่มทางบริการทดแทนถนนท้องถิ่นเดิมให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นเดิมได้
ด้านการเวนคืน	- ขอให้พิจารณาการจ่ายชดเชยค่าเวนคืนที่ดินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์และที่ดิน ส.ป.ก.	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ดินไม่มีเอกสารสิทธิ์ และไม่ทับที่ดินของรัฐ และที่ดิน ส.ป.ก. ที่อยู่โดยชอบ ตาม ม.63 จะมีการกำหนดเงินค่าทดแทน
	- ในกรณีที่ถูกเวนคืนที่ดิน ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการจัดหาที่ดินทำกินมาทดแทนที่ดินที่เสียไปได้หรือไม่	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- พื้นที่ในจังหวัดชุมพรเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ เช่น ปลูกลูกยางพารา และปลูกทุเรียน สามารถทำรายได้ให้ประชาชนในพื้นที่เป็นจำนวนมาก เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับ พ.ร.บ. การเวนคืน ทำให้ไม่คุ้มค่ากับการสูญเสีย หากไม่ชี้แจงประเด็นค่าเวนคืนให้ชัดเจนคาดว่าจะมีการต่อต้านเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเด็นค่าชดเชยที่ดินที่เป็นเอกสารสิทธิ์ ที่ดินที่เป็น ส.ป.ก. และที่ดินที่เป็นโฉนดจะดำเนินการชดเชยอย่างไร	- การเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการจะใช้ตามแนวทางของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นแนวทางที่กรมทางหลวงใช้ปฏิบัติ และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง
	- ขอทราบกำหนดการก่อสร้าง และการเวนคืนที่ดินแนวเส้นทางโครงการ ขอบเขตความเป็นจริงประชาชนจะได้มีการเตรียมความพร้อมด้านทรัพย์สิน ด้านจิตใจ และวางแผนในการประกอบอาชีพต่อไป	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- ประชาชนที่ปลูกต้นไม้ประเภทไม้ยืนต้น เพื่อจะขายคาร์บอนเครดิต โดยได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จะมีการเยียวยาและจ่ายค่าเวนคืนประชาชนกลุ่มนี้หรือไม่	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตามกฎหมายแล้ว ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในเบื้องต้นจะพิจารณาชดเชยให้ 6 เดือน



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านการเวนคืน	- ราคาประเมินที่ดินต่ำกว่าราคาซื้อขายที่ดินในปัจจุบัน ขอทราบว่าการชดเชยค่าเวนคืนใช้ราคาซื้อขาย ณ วันที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการหรือไม่	- ราคาการประเมินที่ดินพิจารณาตามกฎหมายกระทรวง คือ ราคาซื้อขายที่จดทะเบียน ณ สำนักงานที่ดิน ราคา เสียภาษี ราคาประเมิน เป็นการวิเคราะห์ทั้ง 3 องค์ประกอบ เพื่อให้คณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทนเป็นผู้ วิเคราะห์ โดยส่วนใหญ่จะพิจารณาจากราคาการซื้อขาย ที่ดินที่จดทะเบียนที่สำนักงานที่ดินเป็นหลัก ส่วนการ กำหนดราคาจะพิจารณา ณ วันที่ประชุมคณะกรรมการ กำหนดราคา ซึ่งจะเป็นราคาของปีนั้น ๆ
	- ผู้ที่มีที่ดินเป็นสมุดทะเบียนเกษตร จะมีอัตราการ จ่ายค่าเวนคืนเท่ากับผู้ที่ไม่มีที่ดินเป็นโฉนดที่ดินหรือไม่	- ต้องรอคณะกรรมการกำหนดราคา พิจารณาว่าจะให้ อัตราเดียวกันหรือไม่ ส่วนผู้ที่ถือสมุดเขียวเกษตร จะมี การถือครองโดยชอบด้วยกฎหมายมีเอกสารคล้ายที่ดิน ส.ป.ก. แต่หากสมุดทะเบียนเกษตรเปลี่ยนชื่อเจ้าของ ที่ดินไม่ตรงกับชื่อที่ทางหน่วยงานออกให้ จะทำให้มี ปัญหาในขั้นตอนการจ่ายเงินค่าเวนคืนเบื้องต้น
	- การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินและค่าต้นไม้ขอให้จ่ายครบ ในครั้งเดียว เนื่องจากการทยอยจ่ายค่าเวนคืนและ ค่าต้นไม้ประชาชนไม่สามารถนำเงินก้อนไปซื้อที่ดิน หรือที่อยู่อาศัยใหม่ได้	- การจ่ายค่าเวนคืนตามกฎหมาย ถ้าเจ้าของที่ดินทำการ รื้อถอนด้วยตนเอง จะมีการจ่ายเงินทั้งหมด 2 ครั้ง โดย ครั้งที่ 1 จ่ายค่าเวนคืน ร้อยละ 75 และครั้งที่ 2 จ่ายค่า เวนคืน ร้อยละ 25 ส่วนเจ้าของที่ดินถ้าให้ทางหน่วยงาน รื้อถอนจะจ่ายให้ครบในครั้งเดียว
ด้านการมีส่วนร่วม	- ขอทราบว่าผู้ที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุม ได้ สามารถตรวจสอบแปลงที่ดินที่โดนเวนคืนได้ อย่างไร	- เจ้าของที่ดินหรือผู้ที่เข้าร่วมประชุมผ่านระบบออนไลน์ (แอปพลิเคชัน Zoom) สามารถตรวจสอบแปลงที่ดิน โดยติดต่อข้อมูลโดยตรงกับทางด้านวิศวกรรม หมายเลข โทรศัพท์ 02-975-9300 แจ้งว่าขอสอบถามเรื่องเวนคืน ของโครงการมอเตอร์เวย์ (MR8)
ด้านภาพรวม โครงการ แลนด์บริดจ์	- ควรพิจารณาผลประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่ มากกว่าที่จะได้รับเพียงการจ้างงาน หากโครงการที่ พัฒนาเป็นประโยชน์กับประเทศชาติต้องเกิด ประโยชน์กับทุกภาคส่วน ซึ่งเห็นว่าประชาชนที่อยู่ใน พื้นที่จริง ๆ จะได้รับผลกระทบ และต้องย้ายถิ่นฐาน ขอให้รัฐบาลลงพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหา และวางแผน ร่วมกันกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ซึ่งการ ประชุมรับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมาเป็นเพียงการ นำเสนอรายละเอียดของโครงการแต่ยังไม่มีแนว ทางการแก้ไขปัญหาแก่ประชาชนในพื้นที่	- การศึกษาข้อมูลอยู่ในขั้นตอนการศึกษาด้านวิศวกรรม โดยทั่วไปผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยเฉพาะผู้ที่มีที่ดินอยู่ใน เขตทางต้องรอข้อมูลด้านวิศวกรรม ซึ่งเขตทางประมาณ 140 - 155 เมตร รวมทุกกิจกรรมของโครงการแลนด์บริดจ์ ต้องดำเนินการสำรวจกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบในส่วน การดำเนินงาน การเยียวยาสำหรับผู้ได้รับผลกระทบ จากโครงการจะใช้ตามแนวทางของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการ เวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นแนวทางที่กรมทางหลวงใช้ปฏิบัติ



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านภาพรวม โครงการ แลนด์บริดจ์	- พ.ร.บ. SEC ครอบคลุมถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับและส่งเสริมการเกษตรของเกษตรกรในพื้นที่หรือไม่	- พ.ร.บ. SEC เบื้องต้น มีอุตสาหกรรมบางประเภทที่ทางสนข.ส่งเสริม เช่น การแปรรูปผลิตภัณฑ์การเกษตร ปาล์ม ทุเรียน เป็นต้น ถ้ามีอุตสาหกรรมนี้เข้ามาเกษตรกรในพื้นที่ 4 จังหวัด หรือภาคใต้จะได้รับผลประโยชน์อย่างแน่นอน รวมทั้งอุตสาหกรรมการประมง สินค้าประมงแปรรูป และอาหารแช่แข็งต่าง ๆ ท่านสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้ทางเว็บไซต์ของ สนข.
	- หากการศึกษาของโครงการแลนด์บริดจ์อนุมัติให้ก่อสร้าง ทาง สนข. และกรมทางหลวง ได้มีแผนรองรับเกี่ยวกับงบประมาณโครงสร้างพื้นฐานสำหรับ อบต. หรือ ทต. ที่อยู่ในโครงการหรือไม่ เนื่องจากมีรถบรรทุกใช้สัญจรไปมาบนถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนเกิดการชำรุดเสียหายซึ่งงบประมาณของหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นในการจัดสรรเรื่อง การซ่อมแซมและบำรุงรักษามีค่อนข้างน้อย หากไม่ได้รับงบประมาณในการซ่อมแซมจะทำให้เกิดปัญหาที่ทางหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ต้องรอกงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษา จึงส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความเดือดร้อนในการสัญจรไป-มา	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- ไม่เห็นด้วยกับโครงการแลนด์บริดจ์ เนื่องจากโครงการได้นำเสนอข้อมูลเฉพาะข้อดีให้แก่ประชาชน ซึ่งข้อเสียหรือผลกระทบยังไม่ได้นำเสนอให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ ร่างกฎหมาย พ.ร.บ. SEC เป็นเพียงแนวทางในการพัฒนาของรัฐบาลและนักลงทุนเท่านั้น ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากรายได้ของประชาชนส่วนใหญ่มาจากการทำเกษตร	- ร่างกฎหมาย พ.ร.บ SEC ถือเป็นโอกาสของประชาชนที่จะแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของ สนข. ซึ่งมี การรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 68 ผ่านทางเว็บไซต์ ซึ่งสามารถแสดงความคิดเห็นได้เพื่อที่จะได้นำความคิดเห็นของทุกภาคส่วนมาพิจารณาประกอบการศึกษาของร่างกฎหมาย พ.ร.บ. SEC ประเด็นผลกระทบของโครงการมอเตอร์เวย์ อยู่ในขั้นตอนการศึกษาในรูปแบบและรายละเอียดของโครงการ ทั้งรูปแบบทางแยกต่างระดับ และรูปแบบของถนนการให้บริการต่าง ๆ ว่าจะมีผลกระทบด้านใดบ้าง จะชี้แจงรายละเอียดในการประชุมครั้งถัดไป
	- การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่อำเภอหลังสวนมีความจำเป็นต้องเวนคืนหรือไม่ และถ้ามีการเวนคืนจะดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างไร	- ที่ปรึกษารับไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ตารางที่ 10.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

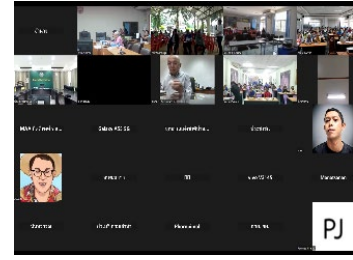
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบข้อซักถาม/การพิจารณา นำข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษา
ด้านภาพรวม โครงการ แลนด์บริดจ์	- กฎหมาย พ.ร.บ. SEC มีการประกาศใช้เฉพาะพื้นที่ครอบคลุมหรือทั้งจังหวัด หาก พ.ร.บ. SEC มีการศึกษาไปเรียบร้อยแล้ว ควรมีการเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบ - แบบร่าง พ.ร.บ. SEC ในขั้นตอนการเปิดช่องทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนยังไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาของพื้นที่ เนื่องจากผลประโยชน์ที่ประชาชนได้รับเป็นเพียงการจ้างงานเท่านั้น ซึ่งประชาชนในพื้นที่ในปัจจุบันก็มีการนำแรงงานเข้ามาทำงานอยู่แล้ว เพราะฉะนั้นให้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ด้วยว่าประชาชนในพื้นที่ต้องการอะไร	- ร่างกฎหมาย พ.ร.บ. SEC อยู่ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ทั้งหมด 3 ช่องทาง ดังนี้ 1. เว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย https://www.law.go.th/ 2. เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม https://www.mot.go.th 3. เว็บไซต์สนช. https://www.otp.go.th สนช. ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อพิจารณาประกอบในการศึกษาและประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดของโครงการผ่านเว็บไซต์ให้ประชาชนทราบภายใน 15 วัน และได้มีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแลกเปลี่ยนข้อมูล จำนวน 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ในวันที่ 21 เมษายน 68 จะดำเนินการจัดการรับฟังความคิดเห็นที่กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 2 ในวันที่ 24 เมษายน 68 จะดำเนินการจัดการรับฟังความคิดเห็นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี



นายกริธา เดชพิณ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทน สนช.
และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม
ณ ห้องประชุมอัครวิณ กรมทางหลวง



ผู้แทน กนอ./รฟท./กรมเจ้าท่า/กรมโยธาธิการ
และผังเมือง และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม
ในระบบออนไลน์ (แอปพลิเคชัน Zoom)

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
และรับเอกสาร



คุณกิตติ อนันต์แดง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 12 ร่วม
แสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นายพิเชษฐ เทศรัตน์ กำนันตำบลวังตะกอก
ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นายเสรี มุขสุข ประชาชนทั่วไป
ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



นายรณกฤต นาดวิจิตร
ประชาชนทั่วไป ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาขา



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
และรับเอกสาร



คุณวันเพ็ญ เพชรแดง
ประชาชนทั่วไป ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 10.2-2 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน



การลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
และรับเอกสาร



นายเชิดพงษ์ นิมสะอาด
นายช่างโยธาชำนาญงาน ร่วมแสดงความ
คิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระรักษ์



บรรยากาศหน้าห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระรักษ์

กลุ่มที่ 5 ณ โรงคลุมเอนกประสงค์ เทศบาลตำบลราชกรูด



เครือข่ายรักษาระนอง
ยื่นหนังสือขอให้ทบทวนการอนุญาต
การใช้ห้องประชุมเพื่อจัดเวที



นายชัยภัทร เศรษฐญาณนท์
ประชาชนทั่วไป ร่วมแสดงความคิดเห็น
และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 10.2-2 บรรยากาศในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)



11. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

1) ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง

ดำเนินการออกแบบรายการรายละเอียด โดยนำข้อคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมประชาชนไปปรับปรุง
ประกอบการออกแบบรายการรายละเอียดต่อไป

2) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)
ต่อรูปแบบโครงการที่ได้รับการคัดเลือก รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) การมีส่วนร่วมของประชาชน

(1) สรุปการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่
ต่อสาธารณชนภายใน 15 วัน หลังจากเสร็จสิ้นการประชุม และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ

(2) ดำเนินการจัดการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) คาดว่า
จะจัดขึ้นในช่วงปลายเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568

(3) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยสรุปความก้าวหน้า
ของโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ <https://www.mr8-ranong-chumphon.com>

12. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0-2354-6668 - 75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0-2354-1034

E-mail : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงชุมพร

เลขที่ 236 ถนนไทรรัตน์ ตำบลท่าตะเภา อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร 86000

โทรศัพท์ : 077-511-035

โทรสาร : 077-511-034

E-mail : Sateeti@hotmail.com

แขวงทางหลวงระนอง

เลขที่ 888 ถนนเพชรเกษม หมู่ 1 ตำบลหงาว อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง 85000

โทรศัพท์ : 077-811-072

โทรสาร : 077-823-252

E-mail : ranonghaiway@gmail.com



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านบริหารโครงการและด้านวิศวกรรม)

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ

กรุงเทพมหานคร 10800

ติดต่อ : นายมรรครินทร์ จันโทภาส

โทรศัพท์ : 0-2975-9300

โทรสาร : 0-2975-9311

E-mail : makarin_j@maathai.com



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม)

เลขที่ 90/18-90/20 อาคารสาทรธานี ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม

เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

ติดต่อ : นายดิษฐพงศ์ เจตดำรงกุล

โทรศัพท์ : 02-636-7510 ต่อ 3313

E-mail : FSMR8project@gmail.com



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด (ด้านการจราจรและขนส่ง)

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

ติดต่อ : นางสาวกรรthy วัชรภัทร

โทรศัพท์ : 02-617-0429

โทรสาร : 02-617-0426

E-mail : donald.sign@gmail.com



บริษัท ฟรี ดีเวลลอปเมนต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว เขตคันนายาว

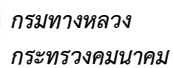
กรุงเทพมหานคร 10230

ติดต่อ : คุณสุภัตรา ปรีชา

โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8

โทรสาร : 0-2948-6013

E-mail : pdc_con@yahoo.com



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง

[illegible]

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0-2354-1043
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงชุมพร

เลขที่ 236 ถนนไตรรัตน์ ตำบลท่าตะเภา อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร 86000
โทรศัพท์ : 077-511-035 โทรสาร : 077-511-034
E-mail : Sateeti@hotmail.com

แขวงทางหลวงระนอง

เลขที่ 888 หมู่ 1 ถนนเพชรเกษม ตำบลหงาว อำเภอเมืองระนอง ระนอง 85000
โทรศัพท์ : 077-811-072 โทรสาร : 077-823-252
E-mail : ranonghaiway@gmail.com



บริษัท เอ็ม เอ คอนซิลแตนท์ จำกัด (ด้านบริหารโครงการ และด้านวิศวกรรม)

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
ติดต่อ : นายมรรครินทร์ จันโทภาส
โทรศัพท์ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311
E-mail : makarin_j@maathai.com



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซิลแตนท์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม)

เลขที่ 90/18-90/20 อาคารสาทรธานี ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
ติดต่อ : นายดิษฐพงศ์ เสดดำรงกุล
โทรศัพท์ : 02-636-7510 ต่อ 3313
E-mail : FSMR8project@gmail.com



บริษัท พีโอเอส คอนซิลแตนท์ จำกัด (ด้านจราจรและขนส่ง)

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
ติดต่อ : นางสาวกรรณีย์ วีรภัทร์
โทรศัพท์ : 02-617-0429 โทรสาร : 02-617-0426
E-mail : donald.sign@gmail.com



บริษัท พีทีแวลูโพลีเมอร์ คอนซิลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคีนายาว เขตคีนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : นางสาวสุกิตรา ปรีชา
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8 โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com



www.mr8-ranong-chumphon.com