

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่บริเวณแหลมรั้ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษฏร์ อำเภอมืองระนอง 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-ระนอง จะเป็นเส้นทางที่อยู่ด้านทิศใต้ของทางรถไฟ

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 ได้แก่ โครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 เอ และชั้น 2 พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหาวา พื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงหลวงโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร แหล่งโบราณคดีเจ้าน้อย (อยู่ระหว่างพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) แหล่งโบราณคดีน้ำตกลากลอย (ยังไม่ขึ้นทะเบียน) และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

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



วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง ขนาด 4-6 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสมระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ให้ได้ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge) โดยงานด้านวิศวกรรม
ต้องคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ใน Corridor ของโครงการแลนด์บริดจ์ ทั้งในเชิงการก่อสร้างการใช้งาน การบำรุงรักษาและ



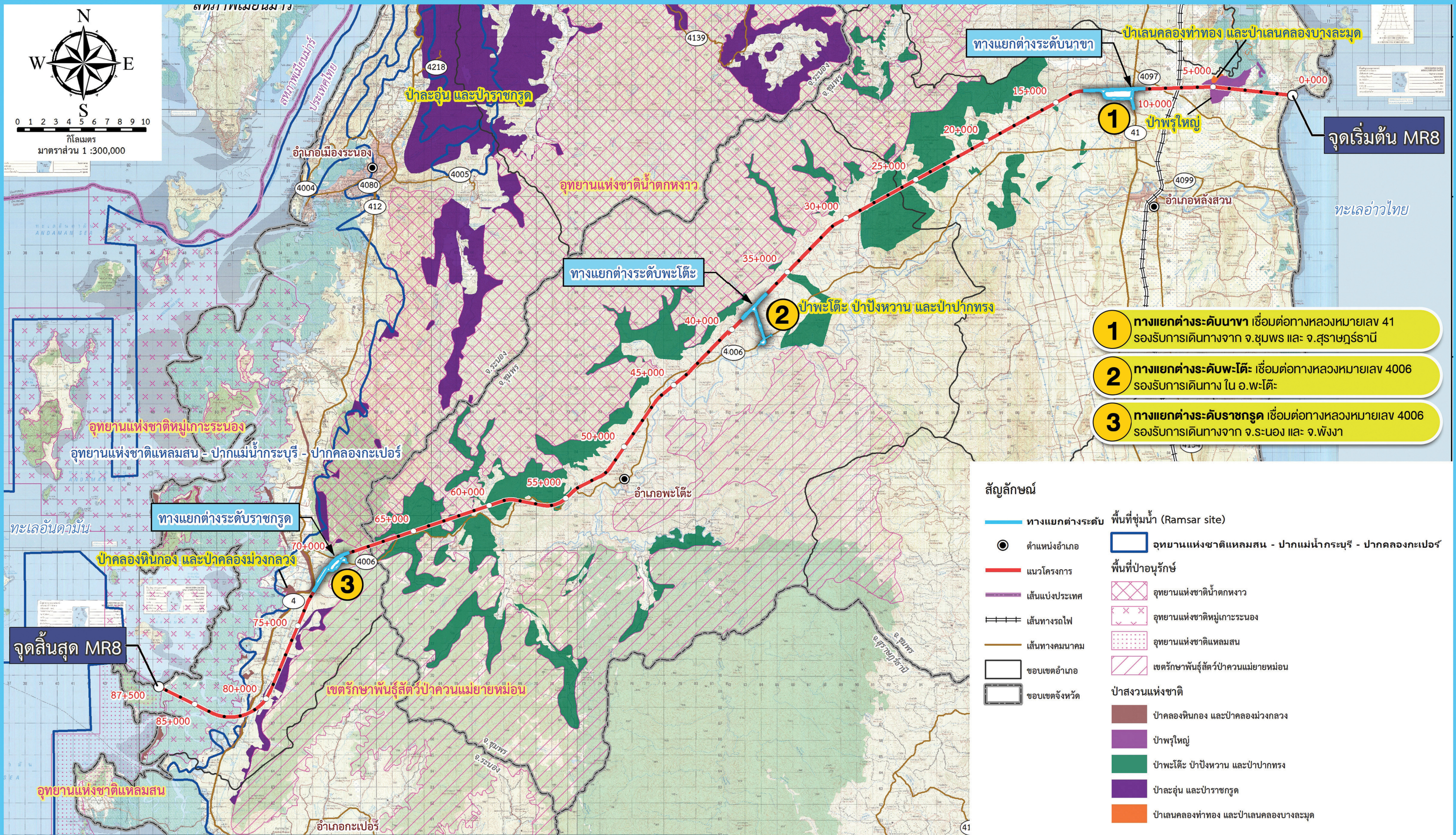
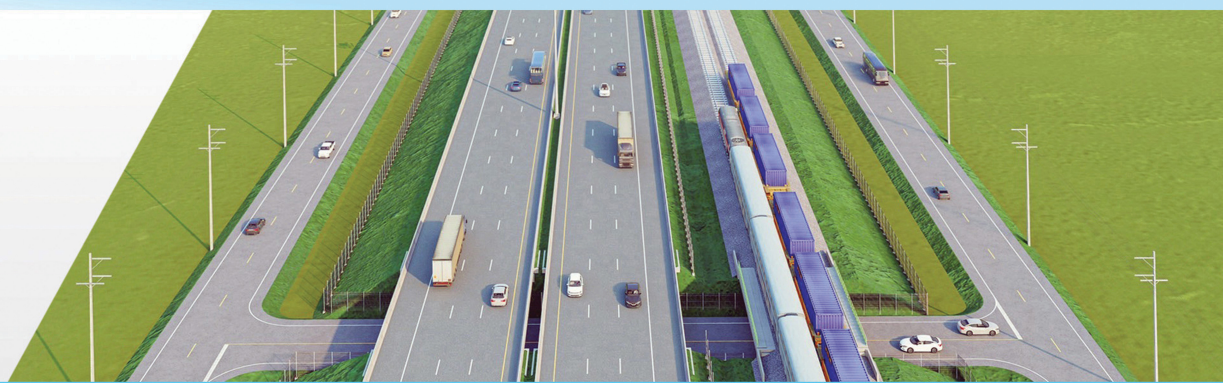
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการพิเศษระหว่างเมือง สายชุมพร-ระนอง

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

ที่ตั้งโครงการ

แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง
กึ่งน่านไปกับแนวเส้นทางของรถไฟ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณแหลมรีอ
อ.หลังสวน จ.ชุมพร และจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอ่าวอ่าง อ.เมืองระนอง
จ.ระนอง ระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร
และจังหวัดระนอง ในขอบเขตพื้นที่ 9 ตำบล 3 อำเภอ 2 จังหวัด

ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
• บางน้ำจืด • หาดยาย • นาพา • วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
• ปังหวาน • พระรักษ์ • พระไต่ • ปากทรง	พะโต๊ะ	
ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
9 ตำบล	3 อำเภอ	2 จังหวัด

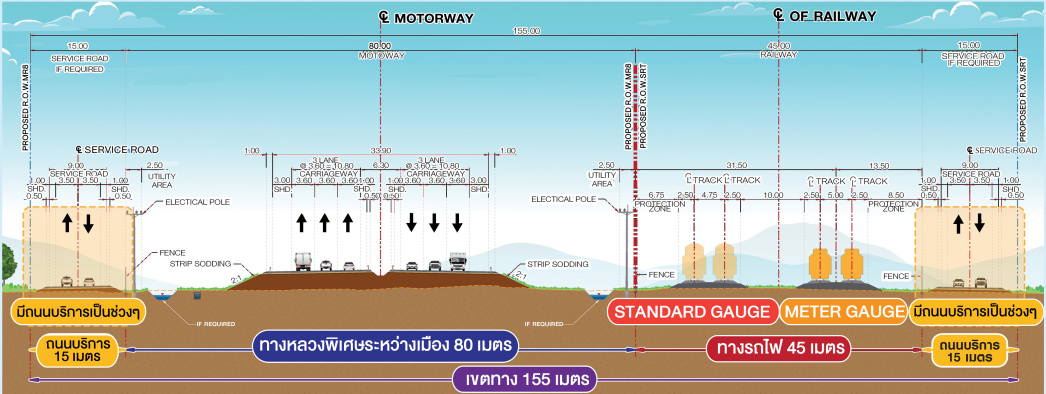




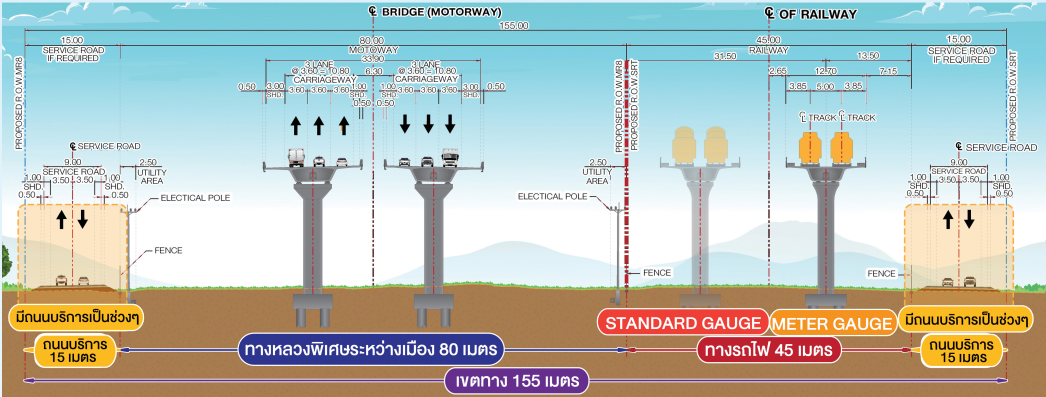
รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง (MR8) ขนานไปกับทางรถไฟ สาย ชุมพร-ระนอง ตลอดแนวเส้นทางโครงการสำหรับเชื่อมต่อทางขนส่งระหว่างท่าเรือบริเวณแหลมรั้ว และท่าเรือบริเวณอ่าวอ่างในโครงการ Landbridge โดยรูปตัดถนนของโครงการมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

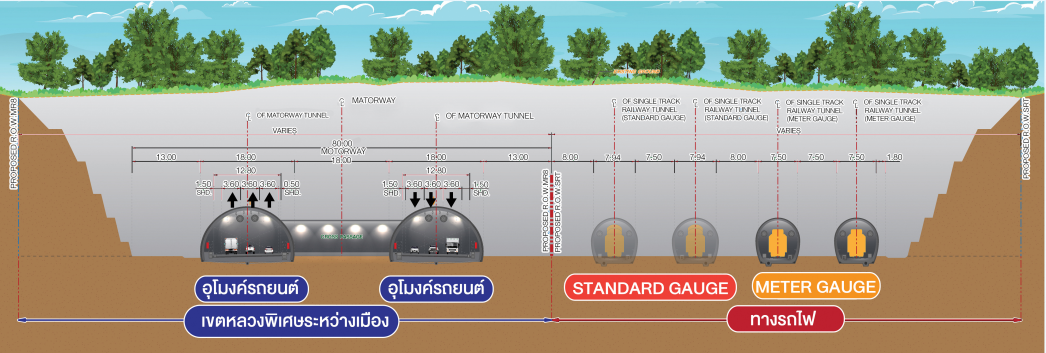
(1) **รูปตัดทั่วไปของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบร่นน้ำเพื่อกระแสน้ำหรือรถติดตัว Guardrail ทั้งด้านไหล่ทางด้านนอกและไหล่ทางด้านในเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีนำพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านคันเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร



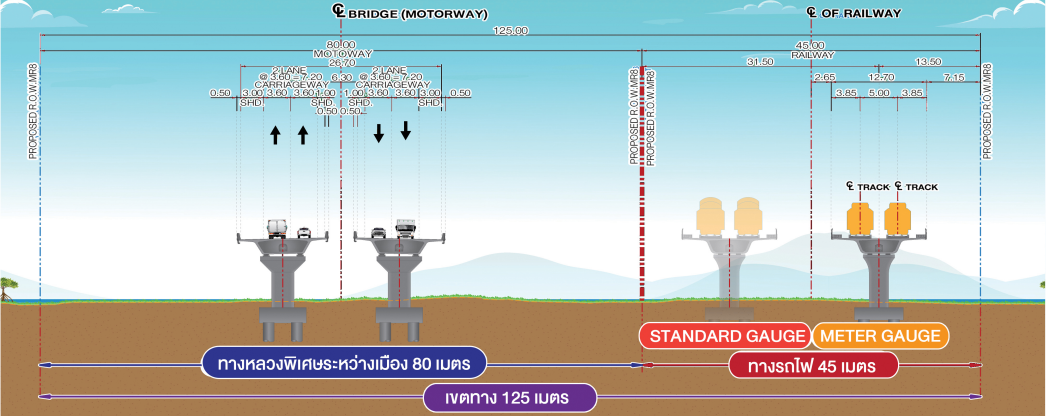
(2) **รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ** สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูงหรือบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ทุ่งต่ำลุ่มชื้นชอน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลอง จะเป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร ขนานไปกับสะพานทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีนำพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) และทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร



(3) **รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ** เป็นอุโมงค์ขนาด 4-6 ช่องจราจร สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไปหรือรูปแบบสะพานได้ จะพิจารณาออกแบบโครงการเป็นรูปแบบอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษฯ เป็นแบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางจราจรกัน



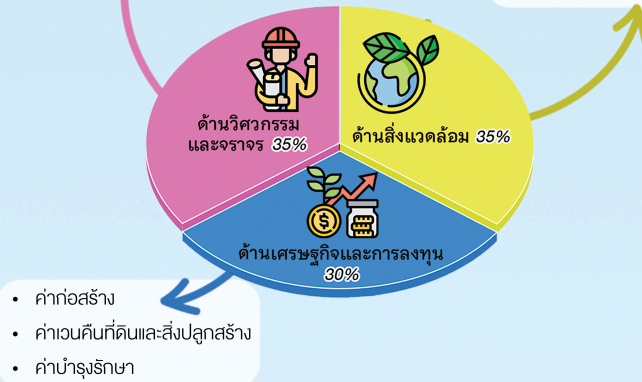
(4) **รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน** สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลนก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพานยกระดับ ขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางรวม 125 เมตร



เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความปลอดภัยของทางแยก
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

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

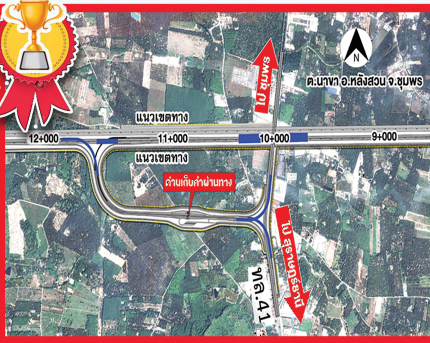
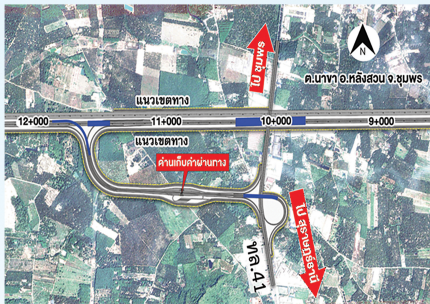


- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา



รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับ

1 **ทางแยกต่างระดับนาขา** เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 41 รูปแบบเดิมตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 โดยมีรูปแบบคัดเลือก 3 รูปแบบ ดังนี้



ข้อดี	ข้อเสีย
• ความสามารถในการรองรับการจราจร ดีที่สุด • สามารถเชื่อมต่อได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟ • สามารถใช้ความเร็วได้มากกว่ารูปแบบอื่น • มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย • มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนน้อย	• มีค่าก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากมีสะพานสูง • มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูง

รูปแบบที่ 1

รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง แต่มีการออกแบบทิศทางเลี้ยวซ้ายในทิศทางจากถนนโครงการไป จ.ชุมพร และทิศทางจากถนนโครงการเลี้ยวซ้ายไป จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งจะต้องมีด่านเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมอีก 2 จุด อีกทั้งรูปแบบในการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 41 เป็นทางแยกสัญญาณไฟ

ข้อดี	ข้อเสีย
• มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานน้อย • มีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนน้อย • มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อย	• ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร น้อยที่สุดเนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง • ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่นเนื่องจากเป็นทางแยกสัญญาณไฟ • มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างสูงจากการก่อสร้างทางแยก

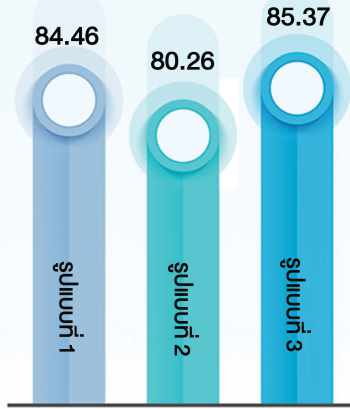
รูปแบบที่ 2

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไป รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 เป็น Trumpet Interchange

ข้อดี	ข้อเสีย
• ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรดี สามารถเชื่อมต่อได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟ • มีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย	• มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนมากที่สุด • เนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด • มีค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากเป็นทางแยกต่างระดับ • มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูงที่สุด

รูปแบบที่ 3

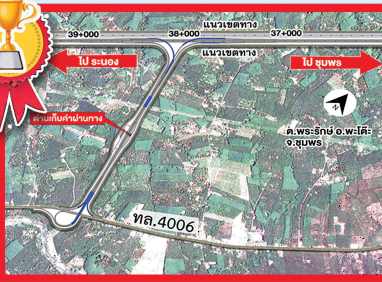
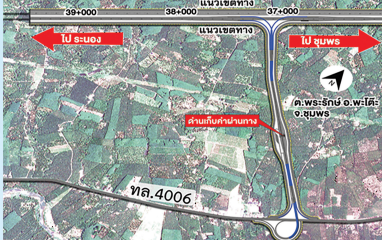
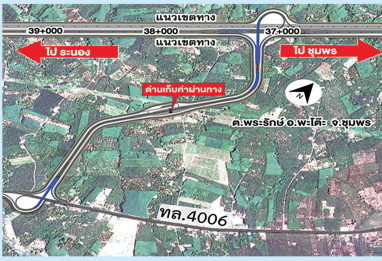
ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไป รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 เป็น Y-Type Interchange เช่นเดียวกัน



คะแนนผลการคัดเลือก

2

ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ รูปแบบเป็น Double Trumpet Interchange ซึ่งเหมาะสมกับการเชื่อมต่อทางหลวงสายรองอยู่แล้ว แต่ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางตามรูปแบบของการศึกษาเดิมมีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง โดยมีรูปแบบคัดเลือก 3 รูปแบบ ดังนี้



ข้อดี	ข้อเสีย
• ความสามารถในการรองรับการจราจรดี • มีค่าก่อสร้างต่ำ • มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี • มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อยที่สุด	• มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินสูงที่สุด

รูปแบบที่ 1

รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง การเชื่อมทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 4006 มีลักษณะเป็น Trumpet Interchange ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางมีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง

ข้อดี	ข้อเสีย
• มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนน้อย	• ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด • เนื่องจากมีระยะทางยาวกว่ารูปแบบอื่น • มีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง • มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง

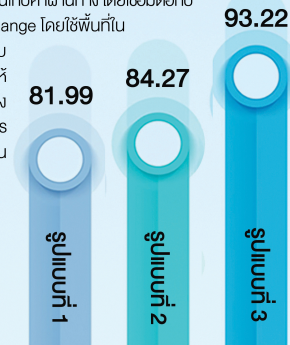
รูปแบบที่ 2

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

ข้อดี	ข้อเสีย
• ความสามารถในการรองรับการจราจรดี • มีค่าก่อสร้างต่ำ • มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี • มีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และกลิ่นน้อยที่สุด	• มีค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานมาก • มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนมากที่สุด • มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมากที่สุด

รูปแบบที่ 3

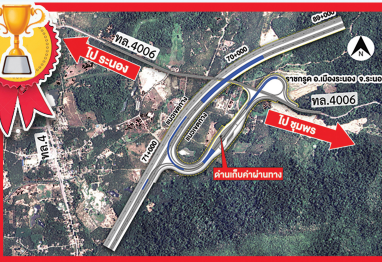
ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไป แต่ใช้ตำแหน่งการเข้าเชื่อมให้สอดคล้องกับตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ตามรูปแบบการศึกษาดำเนินการเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange



คะแนนผลการคัดเลือก

3

ทางแยกต่างระดับราชกรูด เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 รูปแบบตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง รวมถึง มีการแยกด่านเก็บค่าผ่านทาง 3 จุด ส่งผลให้ควบคุมระบบด่านเก็บค่าผ่านทางได้ยาก โดยมีรูปแบบคัดเลือก 3 รูปแบบ ดังนี้



ข้อดี	ข้อเสีย
• ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1 • ความสามารถในการรองรับการจราจรดี • เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อได้ทุกทิศทาง • มีค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อย	• มีค่าก่อสร้างสูง • มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก • มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมมากที่สุด

รูปแบบที่ 1

รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง แต่มีการออกแบบทิศทางเลี้ยวซ้ายในทิศทางจากถนนโครงการไป อ.พะโต๊ะ และทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 4006 เลี้ยวซ้ายไป จ.ชุมพร ซึ่งจะต้องมีด่านเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมอีก 2 จุด

ข้อดี	ข้อเสีย
• มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด • มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย • มีผลกระทบด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด	• ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด • เนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง • มีค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง เนื่องจากการออกแบบด่านซึ่งน้ำหนัก • ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีทิศทางที่ต้องใช้ถนนเดิมกลับรถเพื่อเลี้ยวขวา

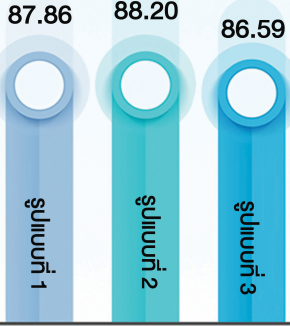
รูปแบบที่ 2

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไป รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange

ข้อดี	ข้อเสีย
• ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1 • ความสามารถในการรองรับการจราจรดี • เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อได้ทุกทิศทาง • มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมน้อย	• มีค่าก่อสร้างสูง • มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก

รูปแบบที่ 3

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางการไป รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Y-Type Interchange



คะแนนผลการคัดเลือก



สถานบริการทางหลวงพิเศษ

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

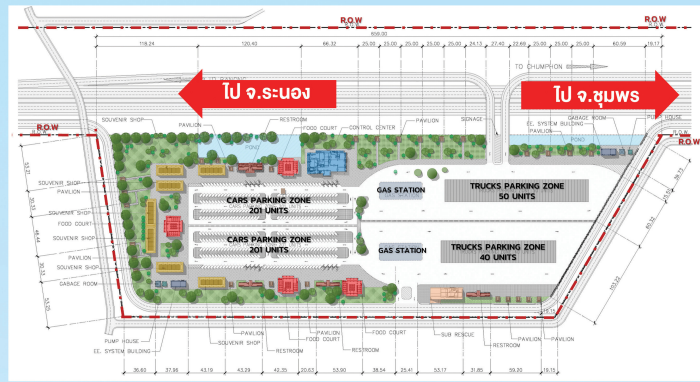
มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณ กม.40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักหลักสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบไปด้วย

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

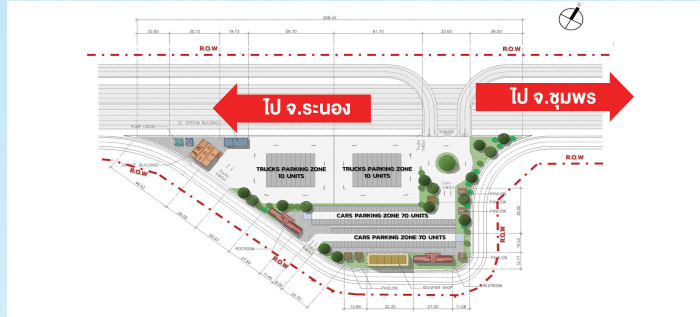
จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดเล็ก มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณก่อนไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดย Rest Stop 1 จะอยู่บริเวณ กม.17+700 ส่วน Rest Stop 2 จะอยู่บริเวณ กม.51+300 ซึ่งทั้ง 2 แห่ง จะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบไปด้วย

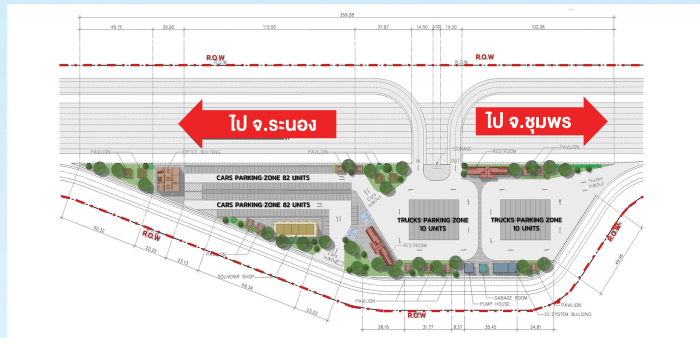
- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไป (Rest Stop 1 = 164 คัน, Rest Stop 2 = 140 คัน)
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่รวม 20 คัน ทั้ง 2 แห่ง
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก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



ผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200



ผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop1) กม. 17+700



ผังบริเวณจุดพักรถ 2 (Rest Stop 2) กม. 51+300



การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)

สะพานทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานบนทางหลวงพิเศษบริเวณที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรมากประกอบด้วยภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างสะพานยกข้าม โดยออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ๆ ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร

สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ

ออกแบบเป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถเชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร

ทางบริการ

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลอดใต้สะพานทางหลวงพิเศษเพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้สะดวก ออกแบบเป็นถนนขนาน 2 ช่องจราจร แบบวิ่งสวนทาง ช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร



ทางบริการ



สะพานทางหลวงพิเศษ



สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษ



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อมทาง ด้านกายภาพ	สิ่งแวดล้อมทาง ด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อ คุณภาพชีวิต
- 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 และ - มรดกทางวัฒนธรรม - สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย



แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน



แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

1

ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง

ดำเนินการออกแบบรายการรอบรายละเอียด โดยนำข้อคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมประชาชนไปปรับปรุงประกอบการออกแบบรายการละเอียดต่อไป

2

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อรูปแบบโครงการที่ได้รับการคัดเลือก รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มีความชัดเจน

3

การมีส่วนร่วมของประชาชน

- (1) สรุปการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ต่อสาธารณะชนภายใน 15 วัน หลังจากเสร็จสิ้นการประชุม และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
- (2) ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
- (3) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยสรุปความก้าวหน้าของโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ <https://www.mr8-ranong-chumphon.com>



ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

หน่วยงานราชการระดับจังหวัด/อำเภอ เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 5 หน่วยงาน ได้แก่

จังหวัดระนอง

วันจันทร์ที่ 5 สิงหาคม 2567
เวลา 13.30 – 15.30 น.
ณ ห้องประชุมพลับพลึงธาร ชั้น 3
ศาลากลางจังหวัดระนอง



นายธีร นิลมัยวงศ์
ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จังหวัดชุมพร

วันอังคารที่ 6 สิงหาคม 2567
เวลา 08.45 – 11.30 น.
ณ ห้องประชุมเกาะทองหลวง ชั้น 3
ศาลากลางจังหวัดชุมพร



นายวิสาร พูลศิริรัตน์
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



นางสาวทิพย์วรรณ บุญโคหวาน
ปลัดอำเภอเมืองระนอง



นายวิเชษฐ์ ยอดระบำ
ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ



นายจิรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน

หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เมื่อวันที่ 5-7 สิงหาคม 2567 และ วันที่ 24 – 26 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 9 หน่วยงาน ได้แก่



ตำบลบางน้ำจืด



ตำบลหาดยาย



ตำบลนาทา



ตำบลวังตะกอก



ตำบลปังหวาน



ตำบลพระรัษฎ์



ตำบลพะโต๊ะ



ตำบลปากทรง



ตำบลราชกรูด



ตำบลบางน้ำจืด



ตำบลหาดยาย



ตำบลนาทา



ตำบลวังตะกอก



ตำบลปังหวาน



ตำบลพระรัษฎ์



ตำบลพะโต๊ะ



ตำบลปากทรง



ตำบลราชกรูด



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 เวลา 09.30 – 12.00 น.
โดยดำเนินการจัดประชุม จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร (ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง



นายธีรา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุม จำนวน 81 คน
และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 139 คน จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 220 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา และผู้คัดค้านโครงการ)



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพุธที่ 26 มีนาคม 2568 เวลา 09.30 – 15.00 น. โดยดำเนินการจัดประชุม จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาทา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระรัษฎ์ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 5 ณ ไร่กลุ่มอนุคนประสงค์ เทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง



นายธีรา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม ณ ห้องประชุม จำนวน 182 คน
และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 57 คน จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 239 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา และกลุ่มผู้คัดค้านโครงการ)



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

แขวงทางหลวงระนอง

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



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ดำเนินการโครงการ และด้านวิศวกรรม)
เลขที่ 221/1 ซอยประชาธิปไตย 37 ถนนประชาธิปไตย
แขวงคลองสามวา เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10800
ติดต่อ : นายบรรณรักษ์ จันทิมา
โทรศัพท์ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311
E-mail : makinin_j@maathai.com



บริษัท ฟิวส์คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)
เลขที่ 1199 อาคารปิยะมหาราช ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
ติดต่อ : นางสาวกรรณีย์ วัชรินทร์
โทรศัพท์ : 02-617-0429 โทรสาร : 02-617-0426
E-mail : donald.sign@gmail.com



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)
เลขที่ 90/18-90/20 อาคารสารภีนาถ ชั้น 9
ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร 10500
ติดต่อ : นายดิษฐ์พงศ์ เสด็จดำรงกุล
โทรศัพท์ : 02-636-7510 ต่อ 3313
E-mail : FSMR8project@gmail.com



บริษัท พี ดี เวิลด์วอยซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
เลขที่ 16, 18 ซอยบวรนิเวศ 98 แขวงดินนายาว
เขตดินนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : นางสาวสุจิตรา ปรีชา
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8 โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com