



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
Department of Highways

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์กำหนดบทบาทให้เป็น การเชื่อมโยงประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็น ประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่บริเวณแหลมรั้ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรและท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนองจังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 87.572 กิโลเมตรได้แก่ ถนนมอเตอร์เวย์ ขนาด 4-6 ช่องจราจร และทางรถไฟ จำนวน 4 ทาง เป็นทางรถไฟขนาดทาง 1.000 เมตร (Meter Gauge) 2 ทาง และทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) 2 ทาง โดยแนวเส้นทางรถไฟขนาดทาง 1.000 เมตร สำหรับรถไฟโดยสารได้ทำการออกแบบรายละเอียดในช่วงปี 2565-2567 ซึ่งแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง (MR8) จะเป็นเส้นทางที่อยู่ด้านทิศใต้ของทางรถไฟ

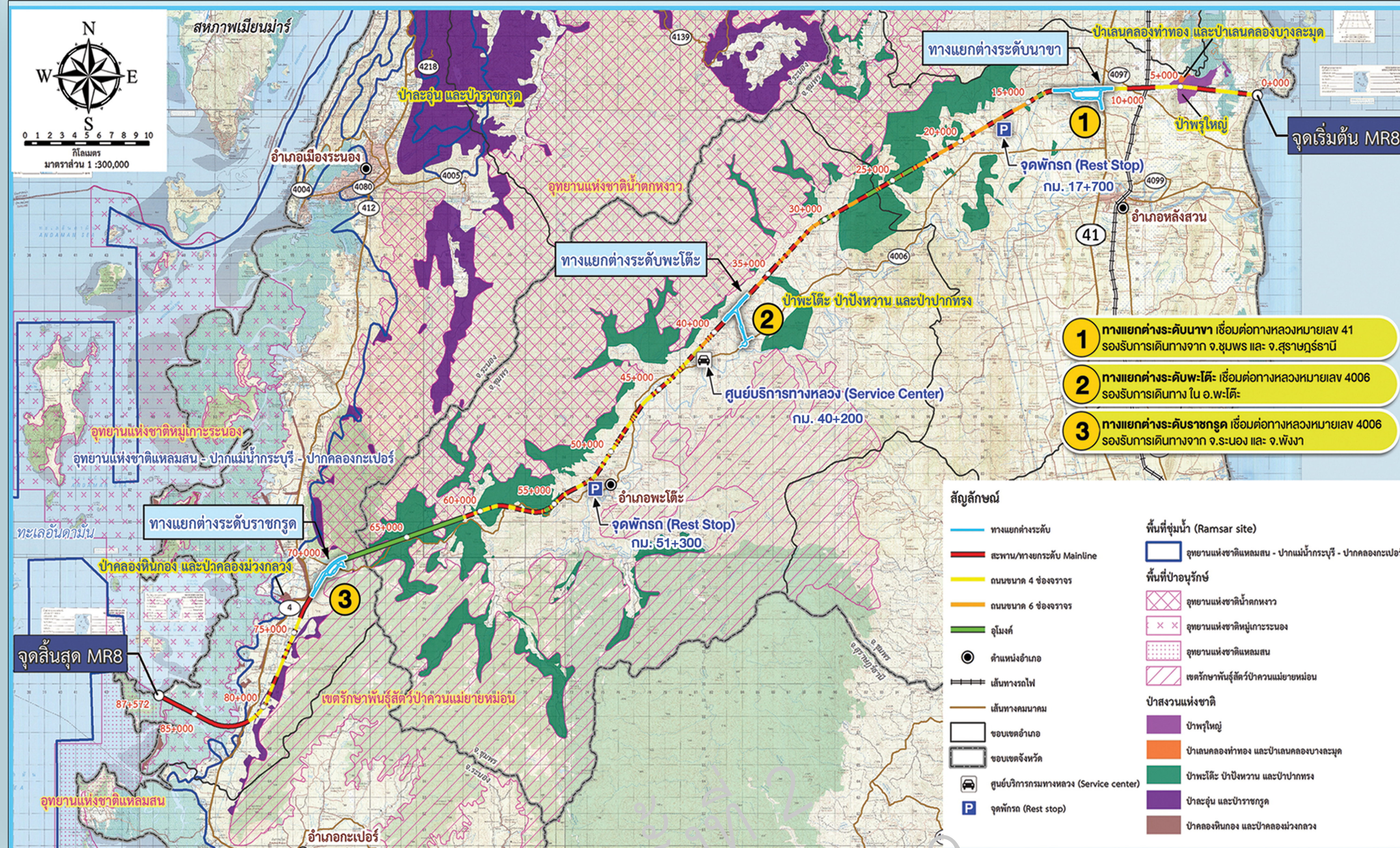
ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ดังนี้

1. โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ
2. โครงการทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
 - พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหวาง และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง
 - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
 - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงคลอง
 - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) ในระยะ 2 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์
3. โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1
ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ฟิวส์คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง และเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



ที่ตั้งโครงการ

แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง ที่ขนานไปกับแนวเส้นทางของรถไฟ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณ ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณ ตำบลราชกรูดอำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ระยะทางประมาณ 87.572 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง ในขอบเขตพื้นที่ 9 ตำบล 3 อำเภอ 2 จังหวัด



ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
• บางน้ำจืด • หาดทราย • นางา • วังตะกอก	หลังสวน	ชุมพร
• บึงหวาน • พระริษย์ • พะโต๊ะ • ปากทรง	พะโต๊ะ	
• ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
9 ตำบล	3 อำเภอ	2 จังหวัด



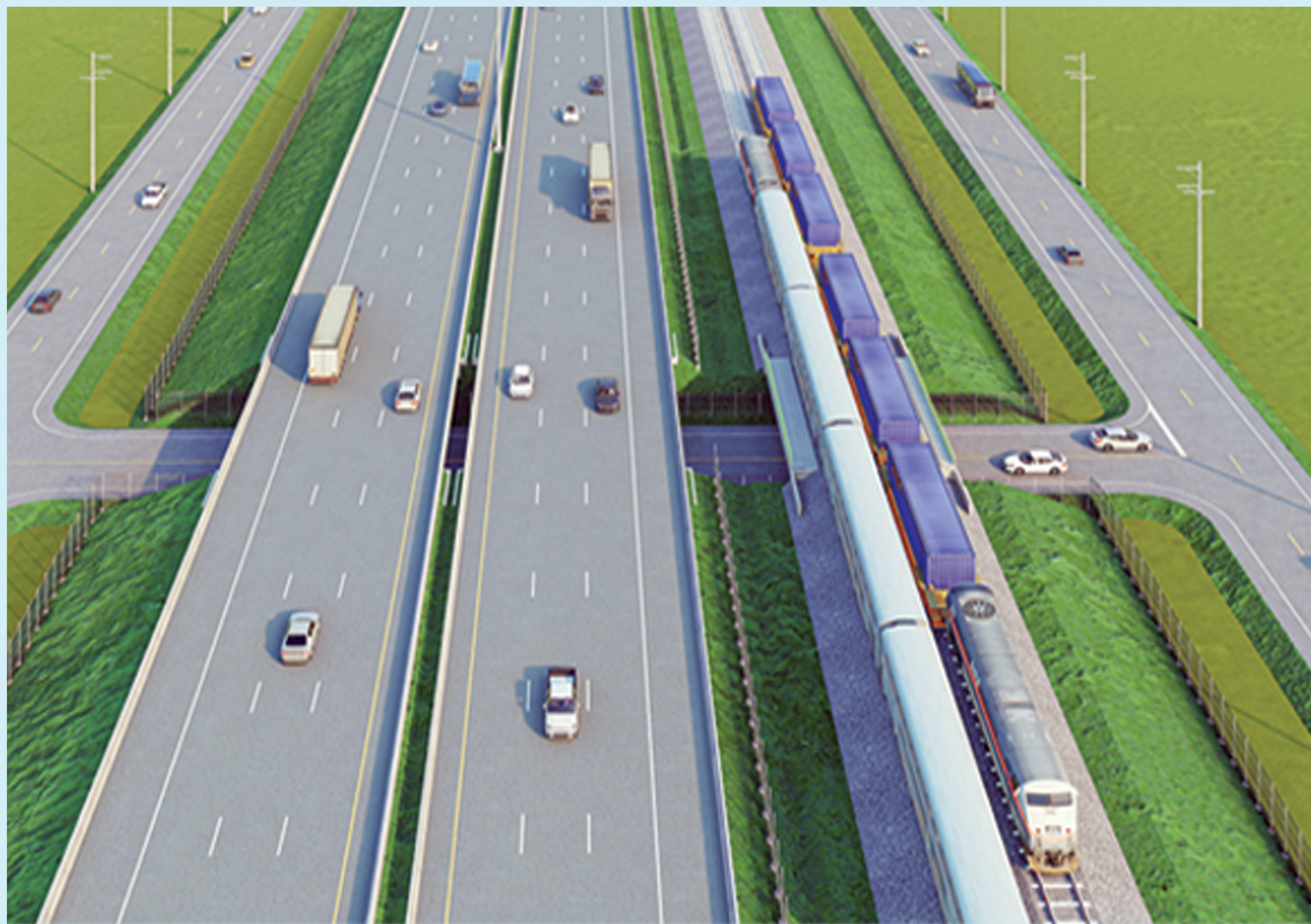
วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง ขนาด 4-6 ช่องจราจร หรือตามความเหมาะสม ระยะทางประมาณ 87.572 กิโลเมตร ให้ได้ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) โดยงานด้านวิศวกรรม ต้องคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ในแนวพื้นที่ (Corridor) ของโครงการแลนด์บริดจ์ทั้งในเชิงการก่อสร้าง การใช้งาน การบำรุงรักษาและการปฏิบัติการ (Operation & Maintenance)



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง

- 1 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)
- 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge)
- 3 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
- 4 เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 ฝั่ง สามารถดำเนินการตามบทบาทท่าเรือของโครงการ ภายใต้แนวคิด "One Port Two Side"
- 5 เพื่อลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และมีความปลอดภัยมากกว่าทางหลวงทั่วไป



บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านบริหารโครงการและด้านวิศวกรรม)

บริษัท ฟิวส์คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านจราจรและขนส่ง)

บริษัท เอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม)

บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

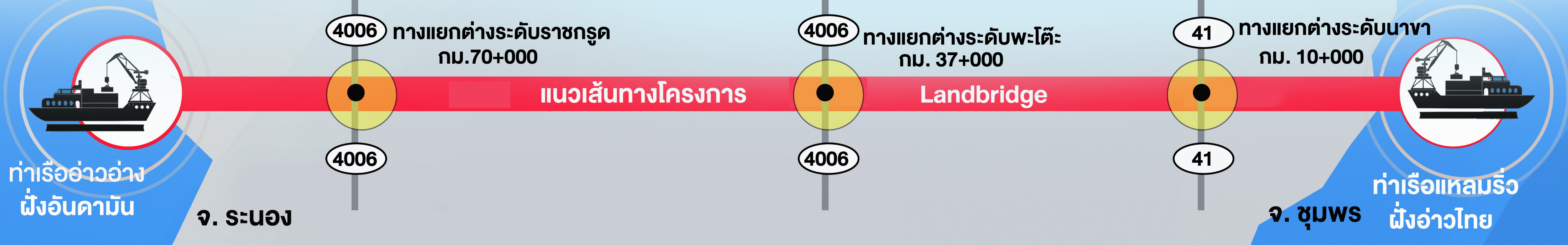


เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com



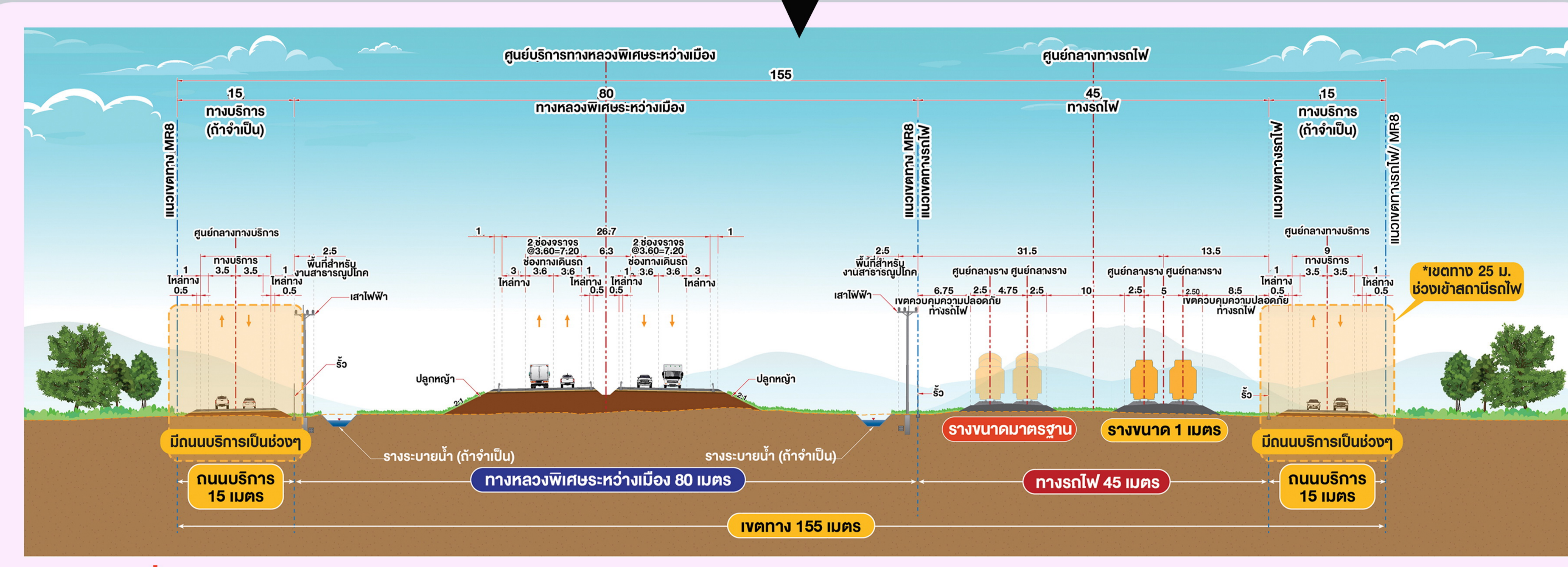
กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
Department of Highways

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



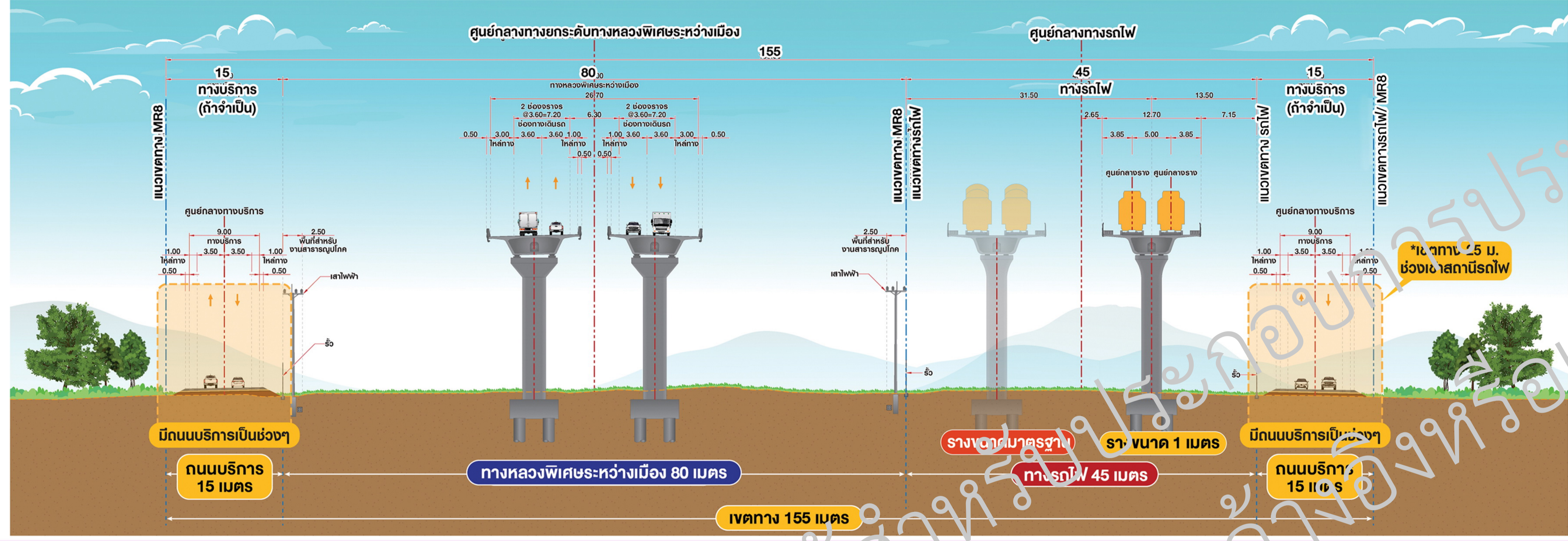
รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง (MR8) ขนานไปกับทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง ตลอดแนวเส้นทางโครงการสำหรับเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือบริเวณแหลมรีและท่าเรือบริเวณอ่าวอ่างในโครงการ Landbridge



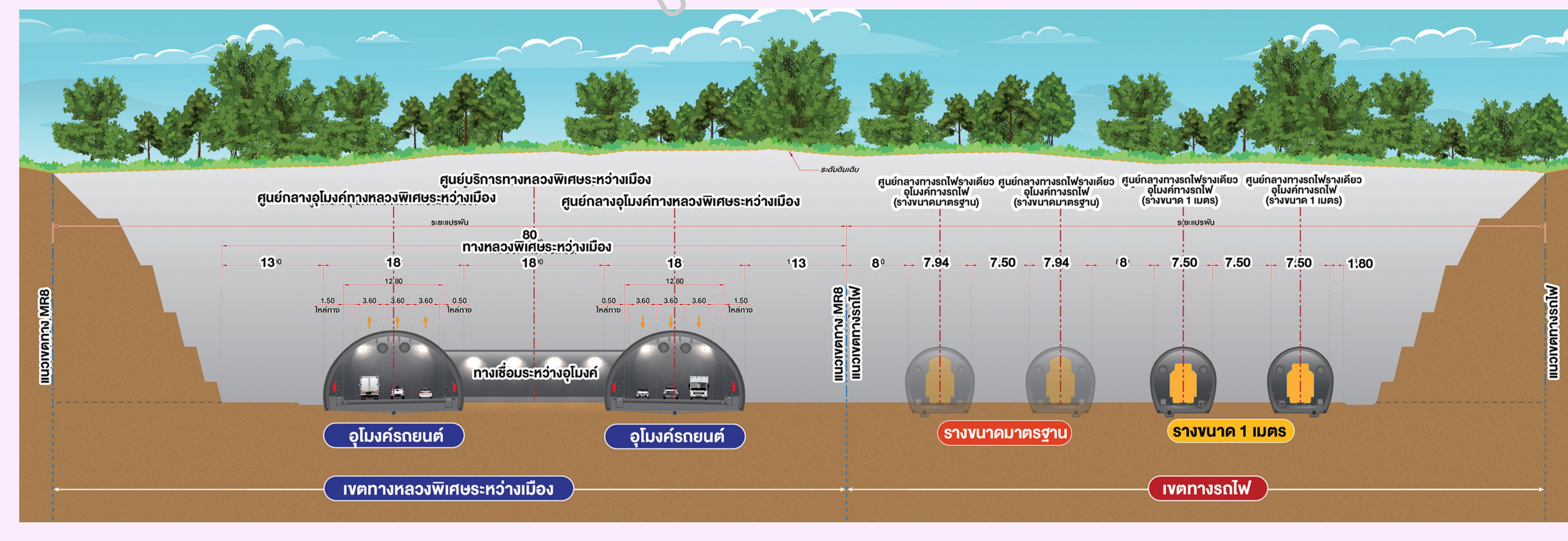
รูปตัดทั่วไปของโครงการ

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.60 เมตร
- โหล่งทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร โหล่งทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร
- มีเกาะกลางแบบร่องน้ำ พร้อมติดตั้งราวกันชนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
- เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร
- เขตทางของรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง กว้าง 45 เมตร
- มีทางบริการเป็นช่วง ๆ ขนาด 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร
- กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวม 140 เมตร
- กรณีมีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร
- ทางบริการช่วงเข้าสถานีรถไฟ ใช้เขตทาง 25 เมตร เขตทางรวม 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



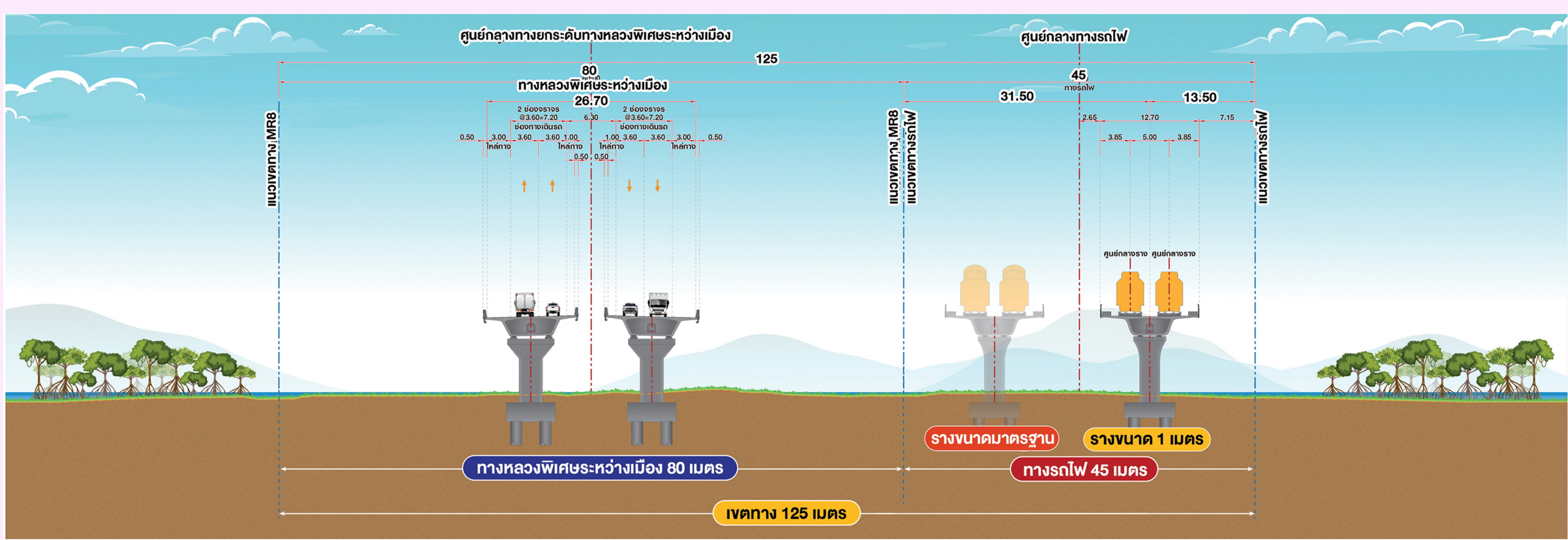
รูปตัดช่วงสะพานยกระดับแบบมีทางบริการ (เป็นช่วง ๆ)

- เป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร ข้ามทางสายหลักตั้งในพื้นที่บริเวณที่ผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อนและบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ
- เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร
- เขตทางของรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง กว้าง 45 เมตร
- มีทางบริการเป็นช่วง ๆ ขนาด 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร
- กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวม 140 เมตร
- กรณีมีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร
- ทางบริการช่วงเข้าสถานีรถไฟ ใช้เขตทาง 25 เมตร เขตทางรวม 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ

- เป็นอุโมงค์ ขนาด 4-6 ช่องจราจร แบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางจราจรกัน
- สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไปหรือรูปแบบสะพานได้

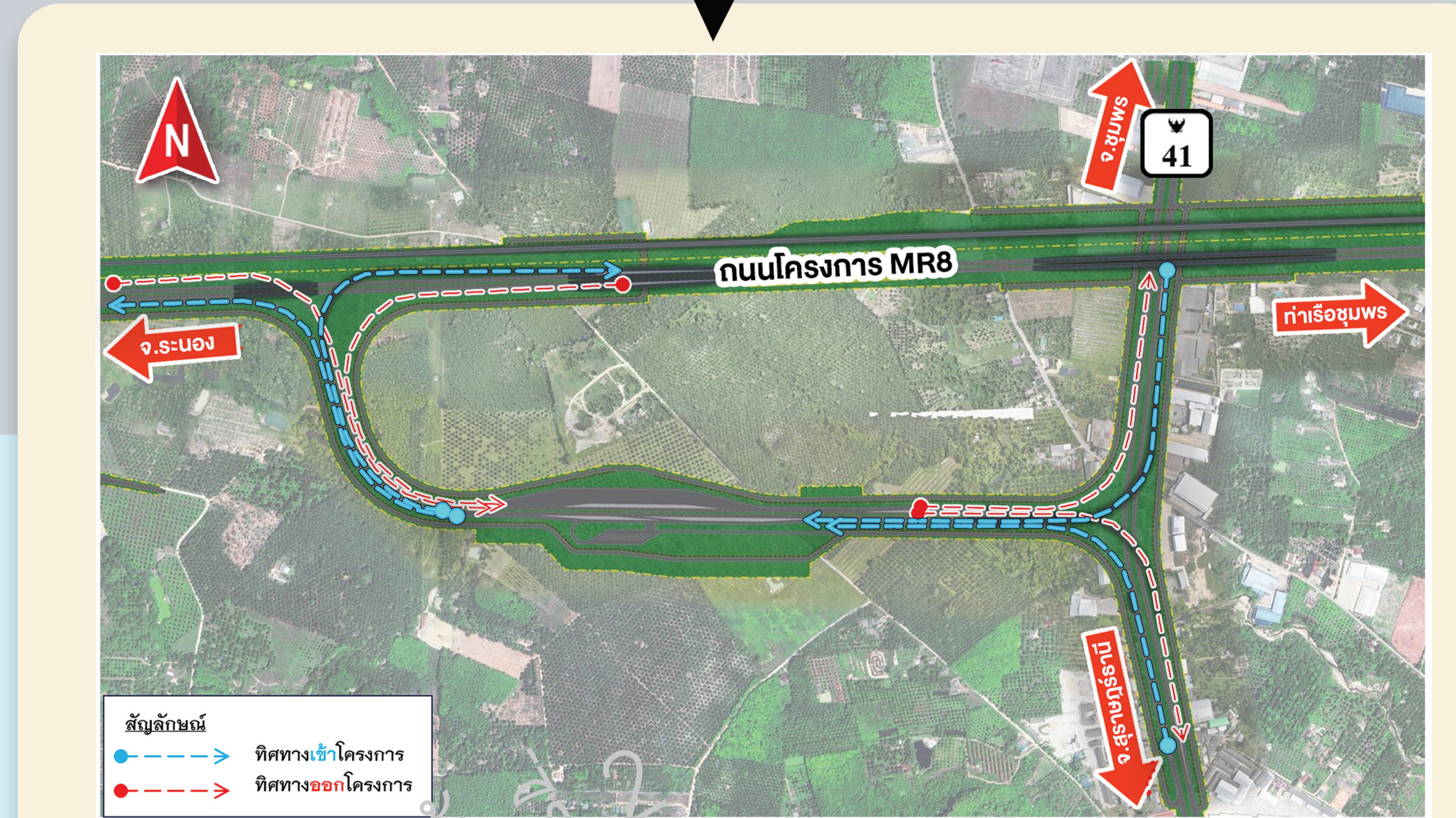


รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน

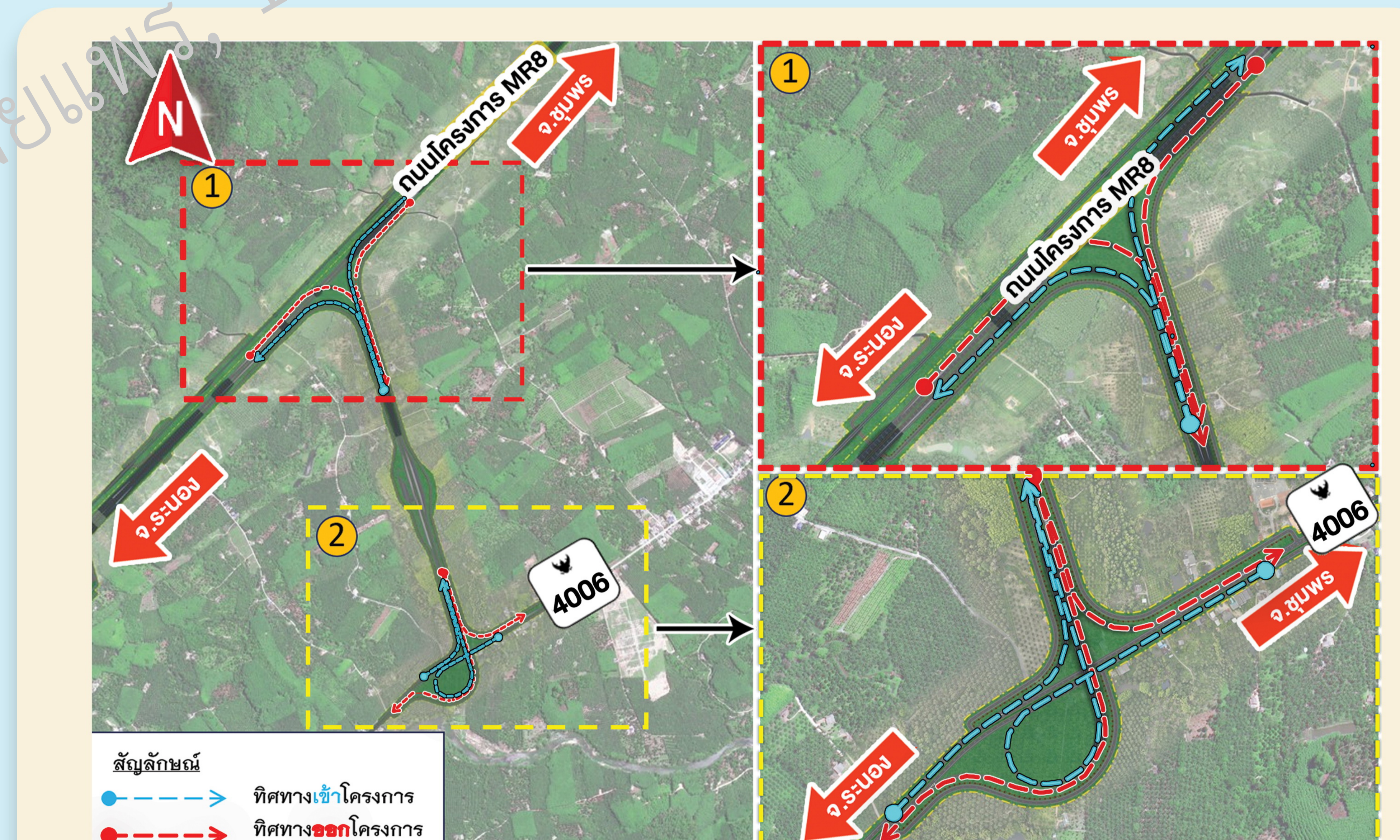
- สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลน ก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง
- เป็นสะพานยกระดับ ขนาด 4 ช่องจราจร
- เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร
- เขตทางของรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง กว้าง 45 เมตร
- บนเขตทางรวม 125 เมตร

รูปแบบทางแยกต่างระดับ

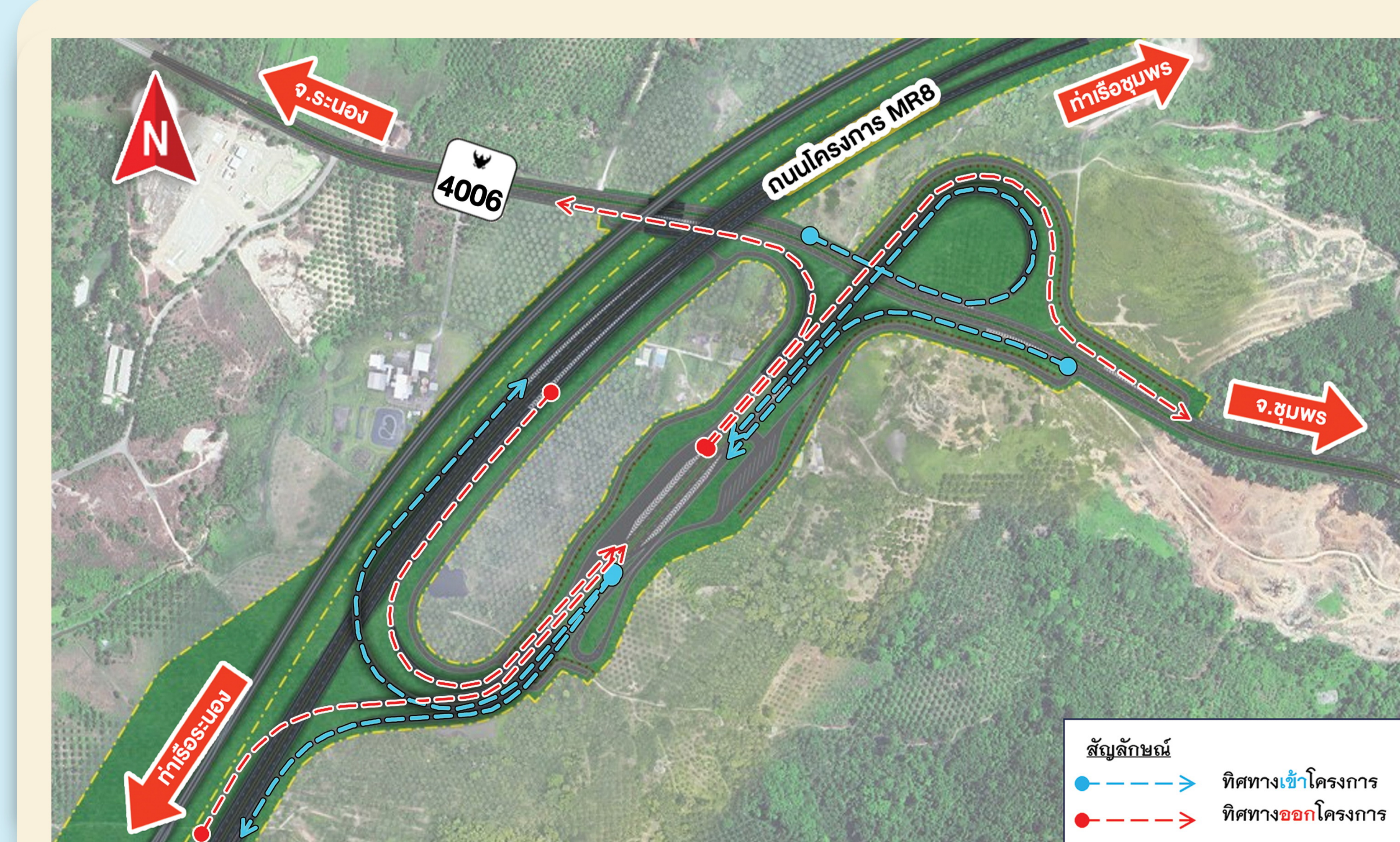
กำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เป็นจุดเข้า-ออก ที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและมีศักยภาพดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการทั้งหมด โดยได้ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้ง 3 แห่ง



ทางแยกต่างระดับนทาง เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณตำบลนาทา อำเภอหลังสวนจังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) บริเวณกม.ที่ 11+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับนี้ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณ กม.ที่ 59+500 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) เช่นเดียวกัน



ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ เป็นทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 บริเวณตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) บริเวณกม.ที่ 38+100 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับนี้ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบแตร (Trumpet Interchange) บริเวณ กม.ที่ 40+200



ทางแยกต่างระดับราชกรูด เป็นทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 บริเวณตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) บริเวณ กม.ที่ 70+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับนี้ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบแตร (Trumpet Interchange) บริเวณ กม.ที่ 2+400

บริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท เอ็ม เอ ออ คอนซิลแลนท์ จำกัด (ดำเนินการโครงการและด้านวิศวกรรม)
- AEC บริษัท เอชเอ็ม เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านวิศวกรรม)
- PSK บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านจราจรและขนส่ง)
- PDC บริษัท พี ดี ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com



กรมทางหลวง กรมทางหลวง
Department of Highways

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



ท่าเรืออ่าวอ่าว
ฝั่งอันดามัน

จ.ระนอง

จุดพักรถ 2
กม.51+300

แนวเส้นทางโครงการ

ศูนย์บริการกรมทางหลวง
กม.40+200

Landbridge

จุดพักรถ 1
กม.17+700

จ.ชุมพร



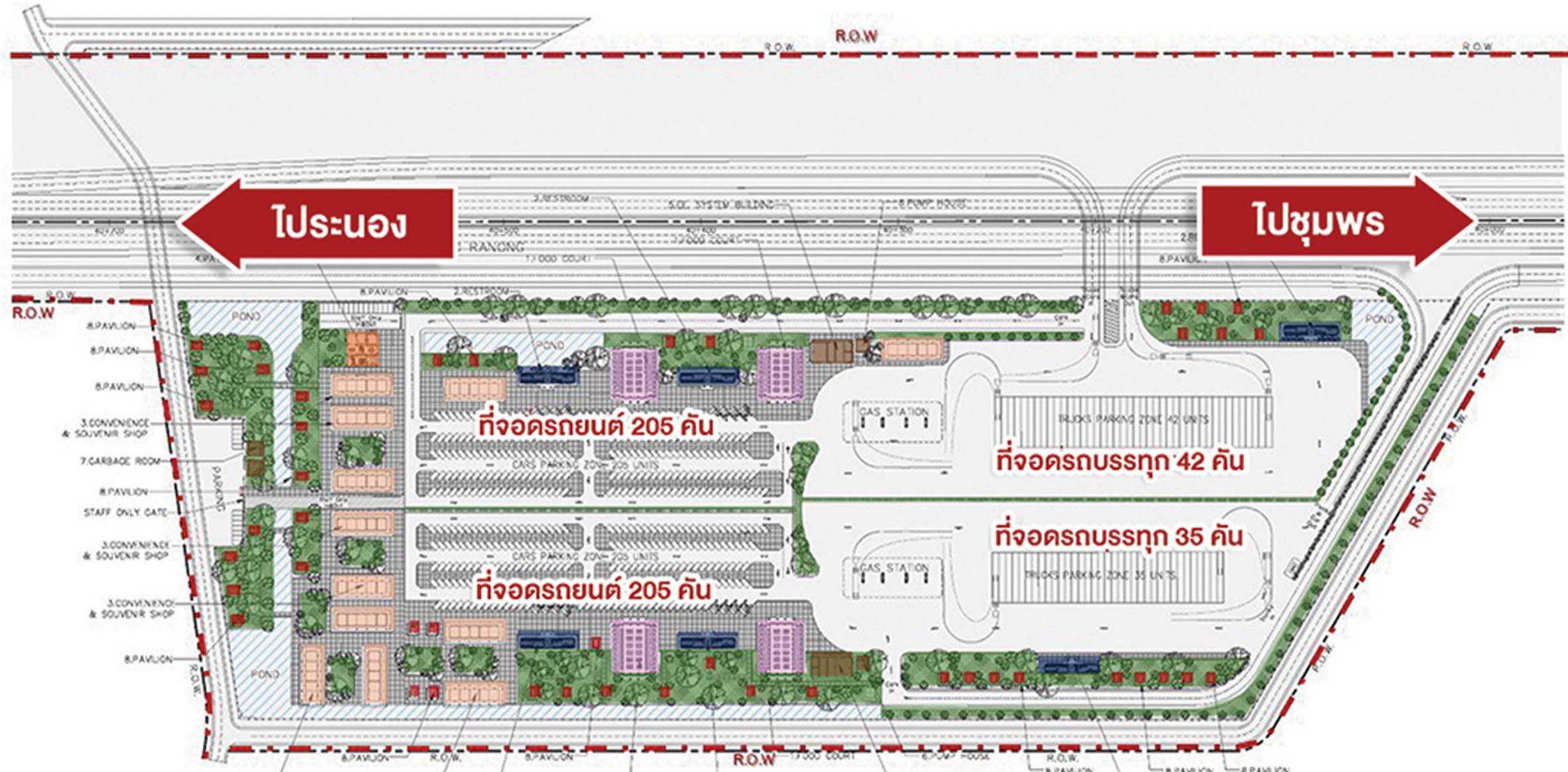
ท่าเรือแหลมริ้ว
ฝั่งอ่าวไทย

ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักรถขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณ กม.40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงพิเศษ โดยจัดให้เป็นจุดแวะพักสำหรับผู้ใช้ทาง ประกอบด้วย

- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไปรวม 410 คัน
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่รวม 77 คัน
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว บ่อน้ำ ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก
- บริการโทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ
- ศูนย์ปฐมพยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและรถอัมพาต
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง



ผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200

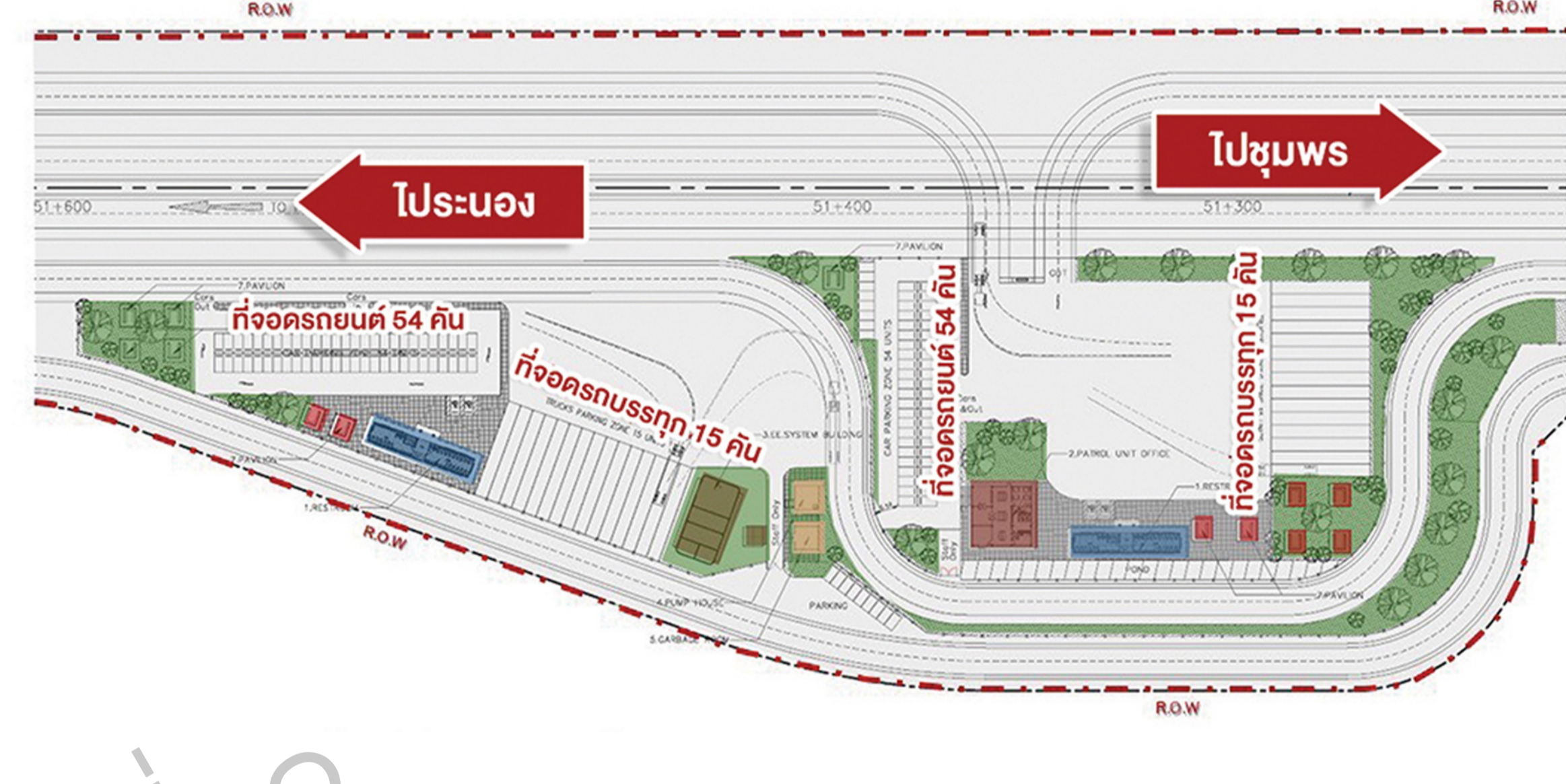
จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักรถขนาดเล็ก ตั้งอยู่บริเวณกม.ไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงพิเศษ โดยจุดพักรถ 1 จะอยู่บริเวณ กม.17+700 ส่วน จุดพักรถ 2 จะอยู่บริเวณ กม.51+300 ซึ่งทั้ง 2 แห่ง จะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการ โดยจัดให้เป็นจุดแวะพักเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบด้วย

- พื้นที่จอดรถยนต์ทั่วไป (จุดพักรถ 1 = 167 คัน, จุดพักรถ 2 = 104 คัน)
- พื้นที่จอดรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่ (จุดพักรถ 1 = 50 คัน, จุดพักรถ 2 = 30 คัน)
- ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องเปลี่ยนผ้าอ้อมสำหรับเด็ก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
- พื้นที่สีเขียว ส่วนพักผ่อนในร่ม รวมถึงศาลาพักผ่อน
- ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าจำหน่ายของฝากของที่ระลึก
- บริการโทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- ศูนย์ปฐมพยาบาล หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและรถอัมพาต
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง



ผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop1) กม. 17+700



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



การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)



ทางบริการ

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลดได้สะพานทางหลวงพิเศษ เพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้เต็มรูปแบบ ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร แบบเบี่ยงสวนทาง กว้างช่วงละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร



สะพานทางหลวงพิเศษฯ

เป็นรูปแบบสะพานทางหลวงพิเศษบริเวณที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่น ที่มีปริมาณจราจรมากเบี่ยงกับภูมิประเทศเป็นแบบลูกคลื่นที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างสะพานยกขึ้น โดยออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ๆ ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร จำนวน 19 แห่ง



สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษฯ (Overpass)

เป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถเชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร จำนวน 6 แห่ง

ตารางสรุปต้นทุน สะพาน M8					ตารางสรุปค่าดำเนินการก่อสร้าง M8					ตารางสรุปค่าแห่งการคืนเงิน M8				
กม. ที่	ถึง กม. ที่	รายละเอียด	ราคา (ล้านบาท)	รวม	กม. ที่	ถึง กม. ที่	รายละเอียด	ราคา (ล้านบาท)	รวม	กม. ที่	ถึง กม. ที่	รายละเอียด	ราคา (ล้านบาท)	รวม
0+000.000	0+285.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.285	0.285	0+285.000	0+312.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.430	0.430	43+347.000	43+715.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.368	0.368
0+715.000	1+295.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.58	1.295	1+295.000	2+700.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	1.453	2.748	44+925.000	44+145.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.220	0.220
2+748.000	3+918.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	1.17	3.918	3+918.000	6+665.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	2.747	6.665	44+247.000	44+482.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.237	0.237
6+665.000	8+670.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	1.805	8.670	8+670.000	9+687.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	1.217	9.887	45+277.000	45+430.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.153	0.153
9+687.000	15+302.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.515	15.302	10+302.000	10+567.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.265	15.567	45+595.000	46+520.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.925	0.925
10+567.000	11+977.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	1.410	16.977	10+597.000	11+000.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.403	16.977	47+090.000	47+235.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.145	0.145
11+977.000	11+977.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.05	17.027	11+350.000	11+927.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.577	17.604	47+335.000	47+665.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.130	0.130
11+927.000	12+092.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.165	17.192	12+092.000	12+500.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.408	18.000	47+515.000	47+605.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.090	0.090
12+500.000	12+590.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.09	17.282	12+590.000	13+200.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.610	18.610	47+695.000	48+193.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.498	0.498
13+200.000	13+780.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.58	17.862	13+780.000	13+951.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.171	18.783	48+588.000	48+725.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.137	0.137
14+585.000	14+840.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.255	18.117	13+951.000	14+291.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.390	19.173	49+040.000	49+129.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.089	0.089
16+140.000	16+500.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.360	18.477	14+291.000	14+585.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.294	19.467	49+304.000	49+405.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.101	0.101
18+927.000	19+248.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.321	18.788	14+585.000	14+585.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.000	19.467	49+510.000	49+844.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.334	0.334
19+248.000	20+048.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.27	19.058	14+840.000	16+140.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	1.300	20.768	50+019.000	50+238.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.219	0.219
20+048.000	20+900.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.33	19.388	16+140.000	16+140.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.000	20.768	50+358.000	50+770.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.412	0.412
22+209.000	22+495.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.286	19.674	16+480.000	18+948.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.955	21.719	50+940.000	51+160.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.200	0.200
22+495.000	22+535.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.04	19.718	18+948.000	19+778.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.530	22.249	51+285.000	51+294.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.009	0.009
22+535.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.06	19.778	20+048.000	20+570.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.522	22.771	51+696.000	52+065.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.381	0.381
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	20+900.000	21+655.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.755	23.526	52+265.000	52+520.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.255	0.255
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	22+092.000	22+209.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.114	23.640	52+740.000	53+225.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.495	0.495
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	22+209.000	22+495.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.286	23.926	53+985.000	54+165.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.180	0.180
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	22+535.000	22+595.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.06	23.986	54+640.000	54+805.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.165	0.165
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	22+595.000	23+162.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.627	24.613	54+945.000	55+120.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.175	0.175
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	23+162.000	23+412.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.248	24.861	55+180.000	55+300.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.127	0.127
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	23+412.000	23+512.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.099	24.960	55+412.000	55+445.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.033	0.033
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	23+512.000	23+571.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.059	25.019	55+445.000	55+680.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.235	0.235
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	23+571.000	24+217.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.646	25.665	55+680.000	55+755.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.075	0.075
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	24+217.000	24+260.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.043	25.708	55+875.000	56+120.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.123	0.123
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	24+260.000	24+425.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.555	26.263	56+440.000	56+520.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.080	0.080
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	24+425.000	24+797.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.372	26.635	56+520.000	56+595.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.075	0.075
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	24+797.000	24+840.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.043	26.678	56+740.000	56+940.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.200	0.200
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	24+840.000	25+015.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.072	26.750	57+085.000	57+225.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.170	0.170
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	25+015.000	25+087.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.072	26.822	57+455.000	57+520.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.065	0.065
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	25+087.000	25+263.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.174	26.996	58+810.000	59+225.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.415	0.415
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	25+263.000	25+361.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.098	27.094	59+330.000	60+105.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.775	0.775
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	25+361.000	26+032.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.126	27.220	60+210.000	60+425.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.215	0.215
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	26+032.000	26+197.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.120	27.340	60+965.000	61+155.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.190	0.190
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	26+197.000	26+260.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.033	27.373	61+155.000	61+255.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.825	0.825
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	26+260.000	26+888.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.598	27.971	61+255.000	61+480.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.125	0.125
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	26+888.000	26+915.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.057	28.028	61+480.000	61+605.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.125	0.125
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	26+915.000	27+570.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.730	28.758	61+605.000	62+180.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.590	0.590
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	27+570.000	28+300.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.730	29.488	62+180.000	62+800.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.810	0.810
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	28+300.000	29+257.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.292	29.780	62+800.000	63+300.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.500	0.500
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	29+257.000	29+676.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.204	29.984	63+300.000	63+630.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.387	0.387
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	29+676.000	30+303.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.627	30.611	63+630.000	64+120.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.300	0.300
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	30+303.000	30+360.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.057	30.668	64+120.000	64+540.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	1.213	1.213
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	30+360.000	30+810.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.410	31.078	64+540.000	64+770.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.505	0.505
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	30+810.000	31+280.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.445	31.523	64+770.000	64+940.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.527	0.527
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	31+280.000	31+875.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.345	31.868	64+940.000	65+055.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.873	0.873
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	31+875.000	32+495.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.375	32.243	65+055.000	65+520.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.550	0.550
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	32+495.000	33+300.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.355	32.598	65+520.000	65+595.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.075	0.075
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline	0.00	19.778	33+300.000	33+800.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.290	32.888	65+595.000	65+665.000	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร	0.065	0.065
22+595.000	22+595.000	สะพานทางหลวงพิเศษ Mainline</												



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
Department of Highways

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยเตรียมการก่อสร้าง ะยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 28 ปีจย สามารถสรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง

น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ



ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน เนื่องจากโครงการไม่มีการก่อสร้างเสาดมอลงลำน้ำ ดังนั้นจึงไม่กีดขวางการไหลของน้ำแต่อย่างใด
ผลกระทบจากตะกอนดิน กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ อาจทำให้เกิดการชะล้างดินและร่องหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการได้ ซึ่งจะส่งผลทำให้ลำน้ำแคบลงจนเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำได้
ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานมีทั้งหมด 4 แห่ง แห่งละ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่อย่างไรก็ตาม สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน ทั้ง 4 แห่ง ตั้งห่างจากแหล่งน้ำสาธารณะมากกว่า 50 เมตร และได้กำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบกระโถน-กรองใ้อากาศ ก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

เสียง



จากการคำนวณระดับเสียงโดยใช้สมการรวมระดับเสียง พบว่า ค่าระดับเสียง ณ บริเวณผู้รับ ที่อ่อนไหวจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทาง และชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยก ต่างระดับส่วนล่าง กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนบน และกิจกรรมงานก่อสร้างอุโมงค์ มีค่าอยู่ในช่วง 59.6 - 65.2, 59.6 - 64.9, 59.5 - 63.9, 59.5 - 65.6 และ 59.5 - 67.7 เดซิเบล (เอ) เมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต

การใช้ที่ดิน



กิจกรรมการก่อสร้างถนนของโครงการและปรับปรุงความลาดชันในบางช่วงให้เป็นไปตามมาตรฐานชั้นทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้ทางมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ดำเนินการโครงการจะถูกเปลี่ยนเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR8) ตามรูปแบบโครงการ ดังนั้น เมื่อมีการพัฒนาโครงการ จะทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ รวมเป็นจำนวน 5,396 ไร่

คุณภาพอากาศ



การประเมินทางด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างพิจารณาแหล่งกำเนิดมลพิษ จากอุปกรณ์ก่อสร้างทั้งสิ้น 5 กิจกรรม คือ
(1) กิจกรรมเตรียมพื้นที่
(2) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง
(3) กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนล่าง
(4) กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนบน
(5) กิจกรรมงานก่อสร้างอุโมงค์
ซึ่งการประเมินผลกระทบเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD เมื่อนำผลมาเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ.2569 พบว่า ค่าสารบอมบอกลูเซด ค่าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต

ทรัพยากรสัตว์ป่า



ผลการประเมินผลกระทบจากโครงการสะท้อนให้เห็นว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่อนุรักษ์โดยรอบ เช่น เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหม่อน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคา และอุทยานแห่งชาติหวง ยังคงเป็นภูมิทัศน์ธรรมชาติที่มีความสำคัญสูงต่อความหลากหลายทางชีวภาพของภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยพบสัตว์เสี่ยงสูญพันธุ์ไม่น้อยกว่า 45 ชนิด รวมทั้งสัตว์ปีกอย่างน้อย 157 ชนิด ตลอดจนสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกอีกหลายชนิด ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่สัตว์ผู้ล่าระดับสูง สัตว์กินขนาดใหญ่ สัตว์ทะเลหายาก นกอพยพ นกป่าชายเลน ไปจนถึงสัตว์ที่พึ่งพาพื้นที่ชุ่มน้ำและป่าดิบชื้นอย่างเฉพาะเจาะจง

การโยกย้ายและการเวนคืน



ผลกระทบจากเวนคืนที่ดินและย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงและเป็นผลกระทบการต่อครัวเรือนที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง โดยผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบในระยะยาวต่อการประกอบอาชีพและการสูญเสียที่ดิน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง

- กำหนดให้ติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุตกหล่น (Safety Net) ด้านล่างโครงสร้าง ในช่วงที่มีโครงสร้างผ่านแหล่งน้ำสาธารณะ
- กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและเปิดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น
- ภายหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องรีบรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน และระบบสาธารณูปโภคและขนย้ายออกไปจากพื้นที่โดยทันที

มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- ควบคุมกิจกรรมที่ต้องใช้การเจาะระเบิด (Drill and Blast) โดยการเจาะรูระเบิด ด้วยเครื่องเจาะ (Jumbo)
 - กำหนดให้มีการใช้ปริมาณวัตถุระเบิดสูงสุดไม่เกิน 8 กิโลกรัม/จังหวะต่ง
 - กำหนดให้มีผู้ที่ปฏิบัติงานด้านในอุโมงค์ต้องออกมายังนอกอุโมงค์ให้หมดก่อนการเจาะระเบิด โดยจัดให้มีพนักงานตรวจตราในรัศมี 100 เมตร
 - จัดทำป้ายเตือน "อันตรายจากการระเบิด" พร้อมทั้งระบุช่วงเวลาทำการระเบิด
- มาตรการทั่วไป**
- กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
 - กรณีไม่มีการใช้ขนำเครื่องเย็บต์ เครื่องจักร ให้ดับเครื่องยนต์ เครื่องจักรทุกครั้ง
 - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา กลางวันในระหว่างเวลา 08.00-17.00 น.
 - ควบคุมน้ำหนัก ความเร็ว และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ

- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ในการก่อสร้างให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ภายในเขตทางโครงการ และกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้แท่งคอนกรีตวางกันติดตั้งรั้วผ้าใบกับตัวราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน พร้อมทั้งจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และเขตทางทั้งสองฝั่งถนนให้ชัดเจน
- ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประชาสัมพันธ์ประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและจัดทำแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร

มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- กำหนดให้มีการใช้น้ำเป็นตัวไล่ล้าง (Flushing) ฝุ่นและเศษหินออกจากจุดเจาะระเบิด ในอุโมงค์แทนการใช้ลมเป่า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดฝุ่นจากงานเจาะระเบิด
- กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อดับจับฝุ่นละอองภายหลังจากการทำการระเบิด
- ติดตั้งระบบระบายอากาศในอุโมงค์เป็นแบบระบายตามยาวของอุโมงค์ (Longitudinal ventilation) โดยทำการติดตั้งพัดลมไอพ่น (Jet Fan)
- ติดตั้งเครื่องควบคุมอุณหภูมิภายในอุโมงค์ด้วย Linear heat detector/ Transmitter
- ติดตั้งเครื่องควบคุมอากาศภายในอุโมงค์ด้วย Carbon monoxide (CO) detector / Transmitter และ PM2.5 Detector / Transmitter

มาตรการทั่วไป

- จัดให้มีการปิดคลุมกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง
- กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง
- ควบคุมความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และน้ำหนักบรรทุกให้ไม่เกิน 25 ตัน
- ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด

มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างอุโมงค์ผ่านพื้นที่ภูเขาในเวลากลางคืนเพื่อมิให้แสงไฟและเสียง เครื่องยนต์รบกวนการพักผ่อนของสัตว์ป่าที่หากินในเวลากลางคืน ขณะเดียวกันยังเป็นการหลีกเลี่ยงการรบกวนการพักผ่อนของสัตว์ป่าที่หากินในเวลากลางวัน
- ทำรั้วกันสัตว์บริเวณทางเข้า-ออกอุโมงค์ เพื่อป้องกันสัตว์ป่าไม่ให้เข้าไปในอุโมงค์

มาตรการทั่วไป

- การตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชให้ดำเนินการเฉพาะที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้าง เมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นในแต่ละบริเวณให้รวบรวมลำต้นและกิ่งไม้วางเป็นกอง ๆ
- ก่อนดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ให้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อค้นหาแหล่งหลบซ่อนตัว
- ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช หากพบเห็นสัตว์ป่าต้องให้ออกอากาศ สัตว์ป่าได้หลบเสียงออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย

- ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพยากรสัตว์ป่าต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ พร้อมรายละเอียดขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพยากรสัตว์ป่าให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน

- การดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

- ให้จ่ายค่าชดเชยเวนคืนให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ
- การจ่ายค่าชดเชย ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้นและควรจ่ายเป็นงวดเดียวหรือมีงวดหารจ่ายขั้นต่ำ เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถนำไปซื้อที่อยู่อาศัยหรือที่ทำการใหม่ได้

- กรณีที่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าชดเชย กรณีคณะกรรมการฯ กำหนด กรมทางหลวงต้องชี้แจงให้ผู้ถูกเวนคืนรับทราบถึงสิทธิในการอุทธรณ์

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการและด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)



บริษัท เอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านวิศวกรรม)



บริษัท พีดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ
www.mr8-ranong-chumphon.com