การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง

มิถุนายน 2569

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่บริเวณแหลมริ่ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 87.572 กิโลเมตร ได้แก่ 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

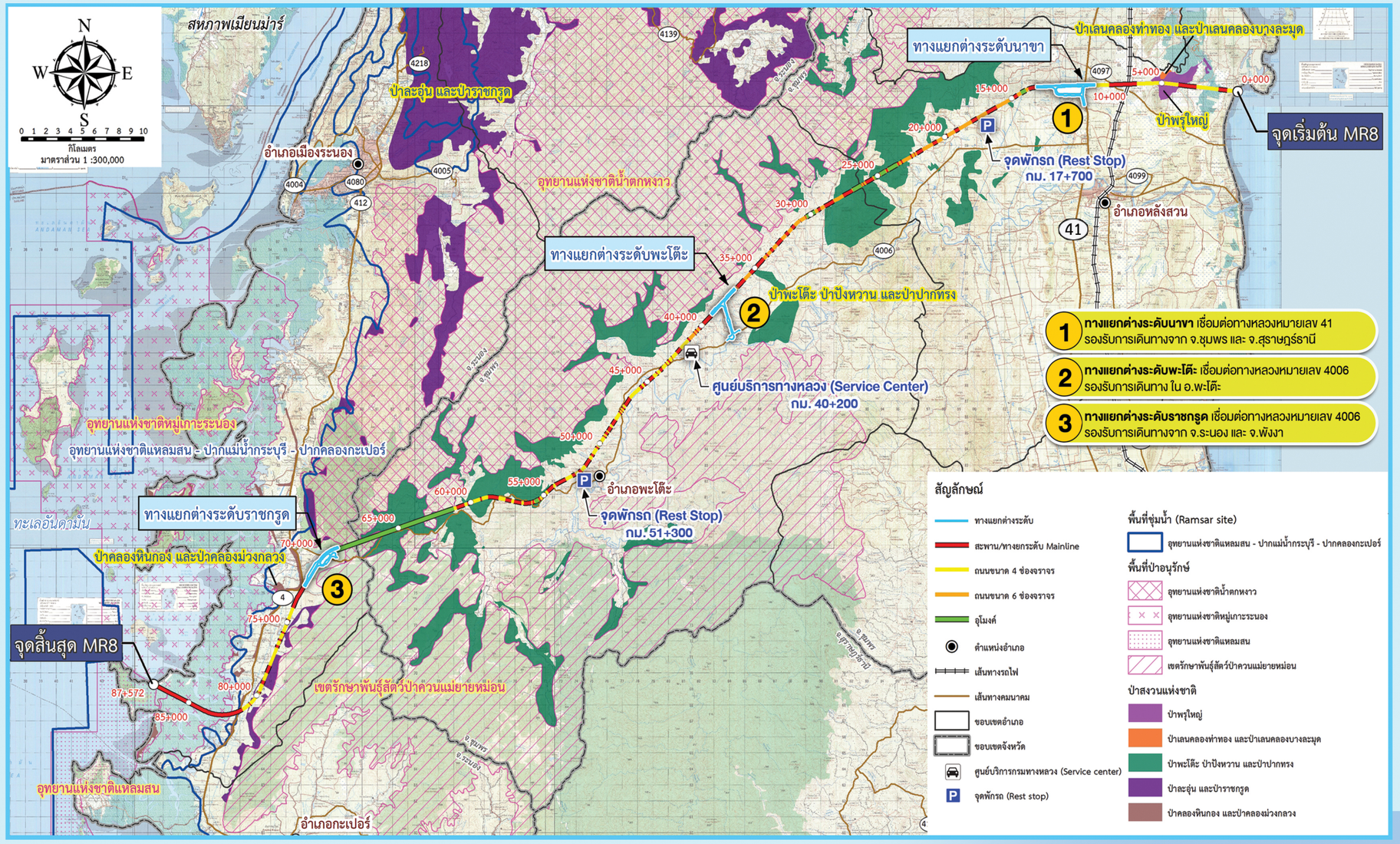
ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นที่จะต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ดังนี้

1. โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ
2. โครงการทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
   - พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง
   - พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
   - พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง
   - พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) ในระยะ 2 กิโลเมตร จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์
3. โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด และบริษัท พรี ดีเวลลอปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ที่ตั้งโครงการ

แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง ที่ขนานไปกับแนวเส้นทางของรถไฟ **จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณ ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณ ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ระยะทางประมาณ 87.572 กิโลเมตร** ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง ในขอบเขตพื้นที่ **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) ของโครงการแลนด์บริดจ์ ทั้งในเชิงการก่อสร้าง การใช้งาน การบำรุงรักษาและการปฏิบัติการ (Operation & Maintenance)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง

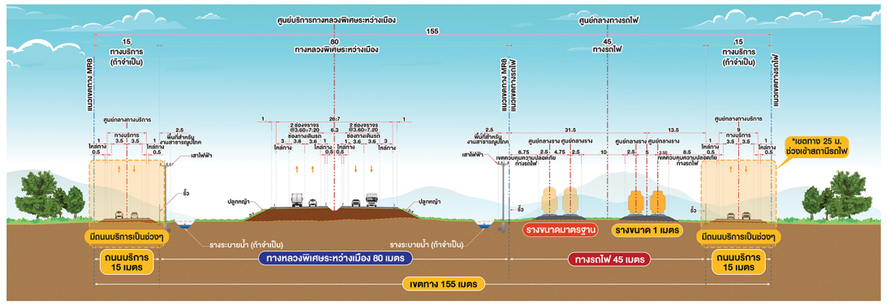
1. เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)
2. เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)
3. เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
4. เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 ฝั่ง สามารถดำเนินการตามบทบาทท่าเรือของโครงการ ภายใต้แนวคิด “One Port Two Side”
5. เพื่อลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และมีความปลอดภัยมากกว่าทางหลวงทั่วไป

ตำบล				อำเภอ	จังหวัด
• บางน้ำจืด	• หาดยาย	• นาขา	• วังตะกอ	หลังสวน	ชุมพร
• ปังหวาน	• พระรักษ์	• พะโต๊ะ	• ปากทรง	พะโต๊ะ	
ราชกรูด				เมืองระนอง	ระนอง
9 ตำบล				**3 อำเภอ**	**2 จังหวัด**

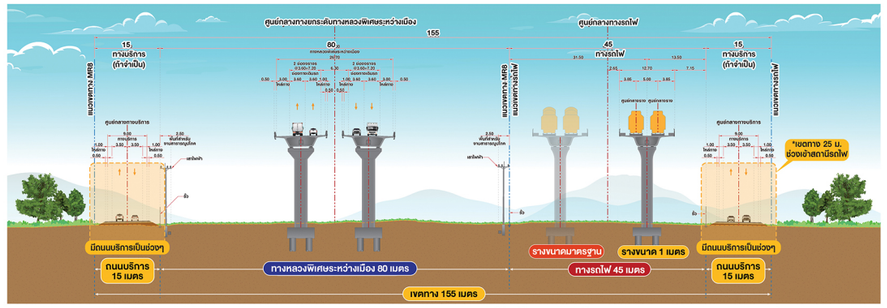
รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง (MR8) ขนานไปกับทางรถไฟ สาย ชุมพร-ระนอง ตลอดแนวเส้นทางโครงการสำหรับเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือบริเวณแหลมริ่ว และท่าเรือบริเวณอ่าวอ่างในโครงการ Landbridge โดยรูปตัดถนนของโครงการมีรายละเอียดดังนี้

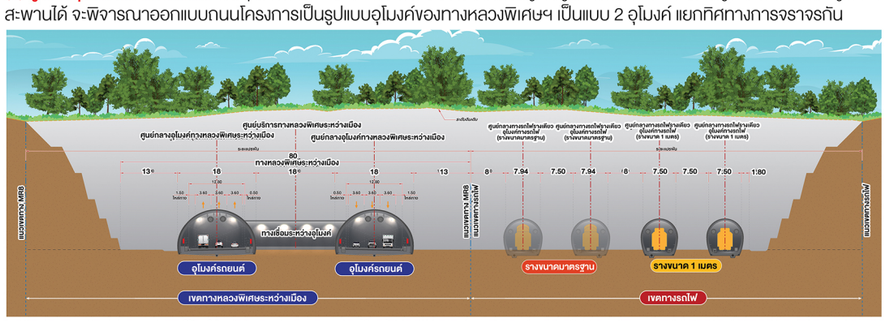
(1) รูปตัดทั่วไปของโครงการ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องน้ำเพื่อการระบายน้ำพร้อมติดตั้ง Guardrail ทั้งด้านไหล่ทางด้านนอกและไหล่ทางด้านในเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง 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 ทางบริการช่วงเข้าสถานีรถไฟใช้เขตทาง 25 เมตร เขตทางรวม 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



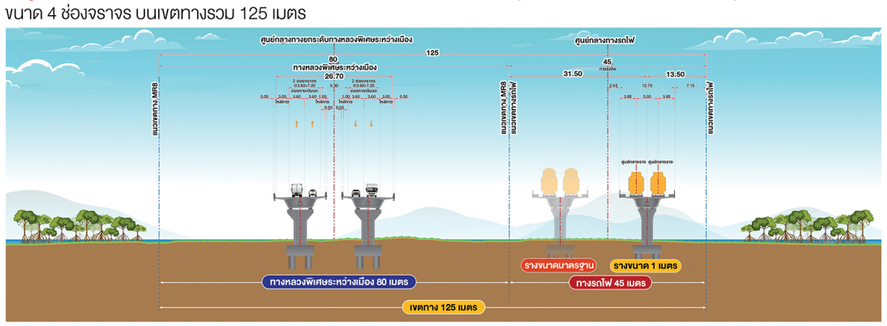
(2) รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูงหรือบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลอง จะเป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร ขนานไปกับสะพานทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง 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 ทางบริการช่วงเข้าสถานีรถไฟใช้เขตทาง 25 เมตร เขตทางรวม 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



(3) รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ เป็นอุโมงค์ขนาด 4-6 ช่องจราจร สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไปหรือรูปแบบสะพานได้ จะพิจารณาออกแบบถนนโครงการเป็นรูปแบบอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษฯ เป็นแบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางการจราจรกัน



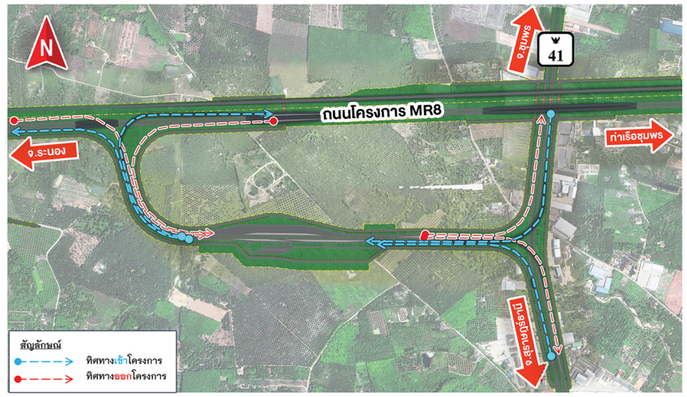
(4) รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลนก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพานยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางรวม 125 เมตร



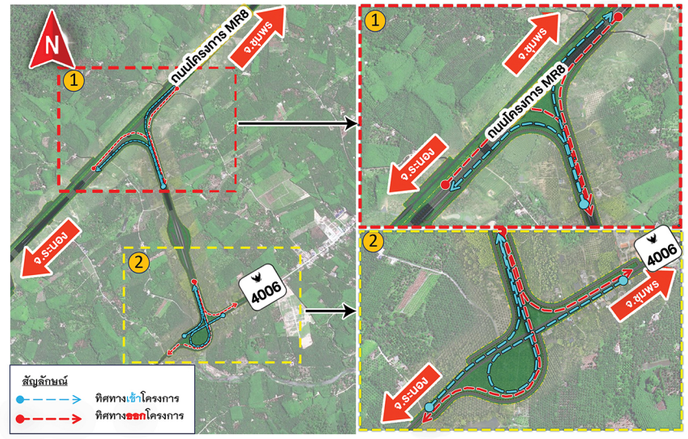
รูปแบบทางแยกต่างระดับ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง กำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เป็นจุดเข้า-ออก ที่เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและมีศักยภาพดึงดูดการเดินทางเข้าสู่โครงการทั้งหมด โดยได้ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับทั้ง 3 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

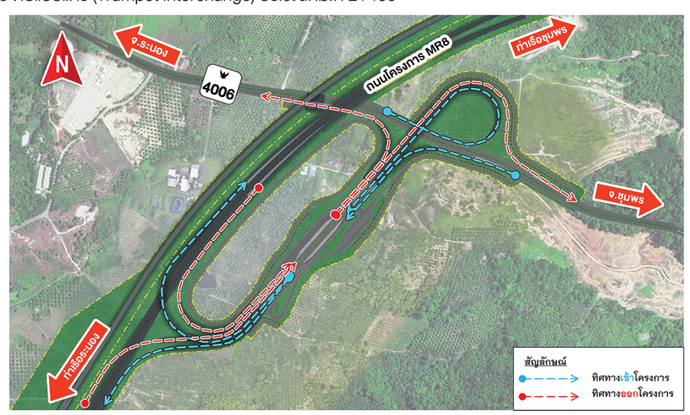
1 ทางแยกต่างระดับนาขา เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณตำบลนาขา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัวเอ (Y-Type Interchange) บริเวณกม.ที่ 11+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับฝั่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณ กม.ที่ 59+500 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัวเอ (Y-Type Interchange) เช่นเดียวกัน



2 ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ เป็นทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 บริเวณตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัวเอ (Y-Type Interchange) บริเวณกม.ที่ 38+100 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับฝั่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบแตร (Trumpet Interchange) บริเวณ กม.ที่ 40+200



3 ทางแยกต่างระดับราชกรูด เป็นทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 บริเวณตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัวเอ (Y-Type Interchange) บริเวณ กม.ที่ 70+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับฝั่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบแตร (Trumpet Interchange) บริเวณกม.ที่ 2+400

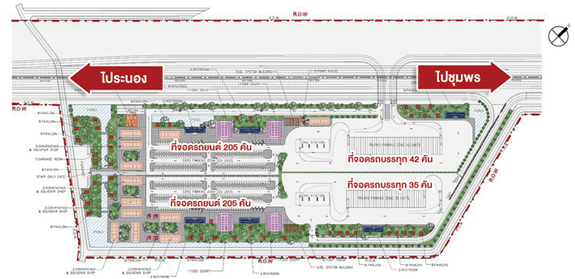


สถานีบริการทางหลวงพิเศษ

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 77 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณ กม.40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักหลักสำหรับผู้ใช้ทาง ประกอบไปด้วย

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



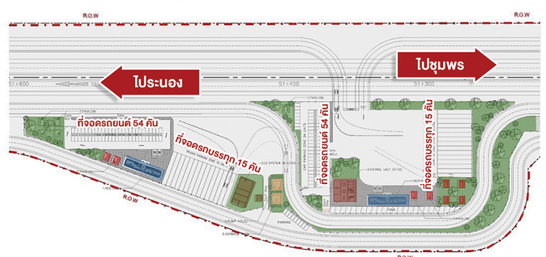
ผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200

จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดเล็ก จุดพักรถ 1 มีเนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ และจุดพักรถ 2 มีเนื้อที่ประมาณ 11 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณค่อนไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจุดพักรถ 1 จะอยู่บริเวณ กม.17+700 ส่วน จุดพักรถ 2 จะอยู่บริเวณ กม.51+300 ซึ่งทั้ง 2 แห่ง จะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการ โดยจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้ทาง ประกอบไปด้วย

- 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 หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง

ผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop1) กม. 17+700



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

การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)

สะพานทางหลวงพิเศษฯ

เป็นรูปแบบสะพานบนทางหลวงพิเศษบริเวณที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่น ที่มีปริมาณจราจรมากประกอบกับภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างสะพานยกข้าม โดยออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ๆ ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร จำนวน 19 แห่ง

สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษฯ (Overpass)

เป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถเชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร จำนวน 6 แห่ง

ทางบริการ

เป็นถนนเชื่อมโครงข่ายถนนสายรองและถนนท้องถิ่นสำหรับลอดใต้สะพานทางหลวงพิเศษ เพื่อลดผลกระทบในการเข้าออกพื้นที่ และเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายรองเดิมให้สามารถเดินทางได้ดังเดิม ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร แบบวิ่งสวนทาง กว้างช่องละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร

สะพานทางหลวงพิเศษฯ

ทางบริการ

สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษฯ (Overpass)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 28 ปัจจัย สามารถสรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง		มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง
น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	**ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน** เนื่องจากโครงการไม่มีการก่อสร้างเสาตอม่อลงลำน้ำ ดังนั้นจึงไม่กีดขวางการไหลของน้ำแต่อย่างใด **ผลกระทบจากตะกอนดิน** กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ อาจทำให้เกิดการชะล้างตะกอนดินและร่วงหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการได้ ซึ่งจะส่งผลทำให้ลำน้ำแคบลงจนเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำได้ **ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน** สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานมีทั้งหมด 4 แห่ง แห่งละ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียจะเกิดขึ้น 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่อย่างไรก็ตาม สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน ทั้ง 4 แห่ง ตั้งห่างจากแหล่งน้ำสาธารณะมากกว่า 50 เมตร และได้กำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ	● กำหนดให้ติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุตกหล่น (Safety Net) ด้านล่างโครงสร้างในช่วงที่มีโครงสร้างผ่านแหล่งน้ำสาธารณะ ● กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและเปิดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น ● ภายหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องรีบรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน และระบบสาธารณูปโภคและขนย้ายออกไปจากพื้นที่โดยทันที
เสียง	จากการคำนวณระดับเสียงโดยใช้สมการรวมระดับเสียง พบว่า ค่าระดับเสียง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทาง และชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนล่าง 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) เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต	**มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์** ● ควบคุมกิจกรรมที่ต้องใช้การเจาะระเบิด (Drill and Blast) โดยการเจาะรูอัดระเบิดด้วยเครื่องเจาะ (Jumbo) ● กำหนดให้มีการใช้ปริมาณวัตถุระเบิดสูงสุดไม่เกิน 8 กิโลกรัม/จังหวะถ่วง ● กำหนดให้มีผู้ที่ปฏิบัติงานด้านในอุโมงค์ต้องออกมาข้างนอกอุโมงค์ให้หมดก่อนการจุดระเบิด โดยจัดให้มีพนักงานตรวจตราในรัศมี 100 เมตร ● จัดทำป้ายเตือน "อันตรายจากการระเบิด" พร้อมทั้งระบุช่วงเวลาที่ทำการระเบิด **มาตรการทั่วไป** ● กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ● กรณีไม่มีการใช้งานเครื่องยนต์ เครื่องจักร ให้ดับเครื่องยนต์ เครื่องจักรทุกครั้ง ● ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวันในระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. ● ควบคุมน้ำหนัก ความเร็ว และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ
การใช้ที่ดิน	กิจกรรมการก่อสร้างถนนของโครงการและปรับปรุงความลาดชันในบางช่วงให้เป็นไปตามมาตรฐานชั้นทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้ทางมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ดำเนินการโครงการจะถูกเปลี่ยนเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR8) ตามรูปแบบโครงการ ดังนั้น เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ รวมเป็นจำนวน 5,396 ไร่	● ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ในการก่อสร้างให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ภายในเขตทางโครงการ และกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้แท่งคอนกรีตวางกั้นติดตั้งรั้วผ้าใบทึบชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน พร้อมทั้งจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และเขตทางทั้งสองฝั่งถนนให้ชัดเจน ● ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องประชาสัมพันธ์ประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและจัดทำแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง
คุณภาพอากาศ	การประเมินทางด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างพิจารณาแหล่งกำเนิดมลพิษจากอุปกรณ์ก่อสร้างทั้งสิ้น 5 กิจกรรม คือ (1) กิจกรรมเตรียมพื้นที่ (2) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง (3) กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนล่าง (4) กิจกรรมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับส่วนบน (5) กิจกรรมงานก่อสร้างอุโมงค์ ซึ่งการประเมินผลกระทบเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD เมื่อนำผลมาเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ.2569 พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต	**มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์** ● กำหนดให้มีการใช้น้ำเป็นตัวไล่ล้าง (Flushing) ฝุ่นและเศษหินออกจากรูเจาะระเบิดในอุโมงค์แทนการใช้ลมเป่า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดฝุ่นจากงานเจาะระเบิด ● กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อดักจับฝุ่นละอองภายหลังจากการทำการระเบิด ● ติดตั้งระบบระบายอากาศในอุโมงค์เป็นแบบระบายตามยาวของอุโมงค์ (Longitudinal ventilation) โดยทำการติดตั้งพัดลมไอพ่น (Jet Fan) ● ติดตั้งเครื่องควบคุมอุณหภูมิภายในอุโมงค์ด้วย Linear heat detector/ Transmitter ● ติดตั้งเครื่องควบคุมอากาศภายในอุโมงค์ด้วย Carbon monoxide (CO) detector / Transmitter และ PM2.5 Detector / Transmitter **มาตรการทั่วไป** ● จัดให้มีการปิดปกคลุมกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง ● กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ● ควบคุมความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และน้ำหนักบรรทุกให้ไม่เกิน 25 ตัน ● ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด
ทรัพยากรสัตว์ป่า	ผลการประเมินผลกระทบจากโครงการสะท้อนให้เห็นว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่อนุรักษ์โดยรอบ เช่น เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหม่อน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคา และอุทยานแห่งชาติหงาว ยังคงเป็นภูมิทัศน์ธรรมชาติที่มีความสำคัญสูงต่อความหลากหลายทางชีวภาพของภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยพบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมไม่น้อยกว่า 45 ชนิด รวมทั้งสัตว์ปีกอย่างน้อย 157 ชนิด ตลอดจนสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกอีกหลายชนิด ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่สัตว์ผู้ล่าระดับสูง สัตว์กีบขนาดใหญ่ สัตว์ทะเลหายาก นกอพยพ นกป่าชายเลน ไปจนถึงสัตว์ที่พึ่งพาพื้นที่ชุ่มน้ำและป่าดิบชื้นอย่างเฉพาะเจาะจง	**มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์** ● หลีกเลี่ยงการก่อสร้างอุโมงค์ผ่านพื้นที่ภูเขาในเวลากลางคืนเพื่อมิให้แสงไฟและเสียงเครื่องยนต์รบกวนการหากินของสัตว์ป่าที่หากินในเวลากลางคืน ขณะเดียวกันยังเป็นการหลีกเลี่ยงการรบกวนการพักผ่อนของสัตว์ป่าที่ออกหากินในเวลากลางวัน ● ทำรั้วกั้นสัตว์บริเวณทางเข้า-ออกอุโมงค์ เพื่อป้องกันสัตว์ป่าไม่ให้เข้าไปในอุโมงค์ **มาตรการทั่วไป** ● การตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชให้ดำเนินการเฉพาะที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้าง เมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นในแต่ละบริเวณให้รวบรวมลำต้นและกิ่งไม้วางเป็นกอง ๆ ● ก่อนดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ให้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อค้นหาแหล่งหลบซ่อนตัว ● ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช หากพบเห็นสัตว์ป่าต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย
การโยกย้ายและการเวนคืน	ผลกระทบจากเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงและเป็นผลกระทบถาวรต่อครัวเรือนที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง โดยผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบในระยะยาวต่อการประกอบอาชีพและการสูญเสียที่ดิน	● ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ พร้อมรายละเอียดขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน ● การดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ● ให้จ่ายค่าชดเชยเวนคืนให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ ● การจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้นและควรจ่ายเป็นงวดเดียวหรือมีงวดหารจ่ายเงินที่น้อย เพื่อให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบสามารถนำไปซื้อที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินใหม่ได้ ● กรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทน ที่คณะกรรมการฯ กำหนด กรมทางหลวงต้องชี้แจงให้ผู้ที่ถูกเวนคืนรับทราบถึงสิทธิในการอุทธรณ์

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

นายนธิศ นิรามัยวงศ์
ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

นายวิสาห์ พลูศิริรัตน์
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นางสาวทิพย์วรรณ บุญไดหวาน
ปลัดอำเภอเมืองระนอง

นายวัชระ ยอดระบำ
ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ

นายจีรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน

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

ตำบลบางน้ำจืด

ตำบลหาดยาย

ตำบลนาขา

ตำบลวังตะกอ

ตำบลปังหวาน

ตำบลพระรักษ์

ตำบลพะโต๊ะ

ตำบลปากทรง

ตำบลราชกรูด

ตำบลบางน้ำจืด

ตำบลหาดยาย

ตำบลนาขา

ตำบลวังตะกอ

ตำบลปังหวาน

ตำบลพระรักษ์

ตำบลพะโต๊ะ

ตำบลปากทรง

ตำบลราชกรูด

ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
(ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

สรุปผลการประชุม

นายกธีธา 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 ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาขา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระธาตุ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
(ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)

กลุ่มที่ 5 ณ โรงคลุมอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

สรุปผลการประชุม

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

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 เวลา 09.30 – 13.00 น. โดยดำเนินการจัดประชุม จำนวน 4 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2 ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลปังหวาน อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมวิทยบริการ วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีระนอง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง
(ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)

สรุปผลการประชุม

นายกธีธา เดชพิณ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชุมพร กล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม ณ ห้องประชุม จำนวน 184 คน
และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 93 คน จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 277 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา และกลุ่มผู้คัดค้านโครงการ)

แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเตรียมความพร้อมชุมชน	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
เมื่อวันที่ 5-7 และ วันที่ 24-26 สิงหาคม 2567	เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567	เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2568	เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2568	วันที่ 18 มิถุนายน 2569	ประมาณเดือนกันยายน 2569

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 ตำบลหงาว
อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง 85000
โทรศัพท์ : 077-811-072
โทรสาร : 077-823-252
E-mail : ranonghaiway@gmail.com

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านบริหารโครงการ และด้านวิศวกรรม)
เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
ติดต่อ : นายมรรครินทร์ จันโทกาส
โทรศัพท์ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311
E-mail : makarin_j@maathai.com

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
(ด้านจราจรและขนส่ง)
เลขที่ 1199 อาคารปียวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
ติดต่อ : นางสาวกรหทัย วีรภัทร์
โทรศัพท์ : 02-617-0429 โทรสาร : 02-617-0426
E-mail : donald.sign@gmail.com

บริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง 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 พรี ดีเวลลอปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : นางสาวสุกัตรา ปรีชา
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-5 โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com