



การประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ

# ระหว่างเมือง สาย ชุมพร - ระนอง



เอกสารใช้สำหรับการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2  
ขอสงวนสิทธิ์ในการอ้างหรือเผยแพร่ 2569





# ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 แห่ง (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่บริเวณแหลมรั้ว 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 จึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ดังนี้

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

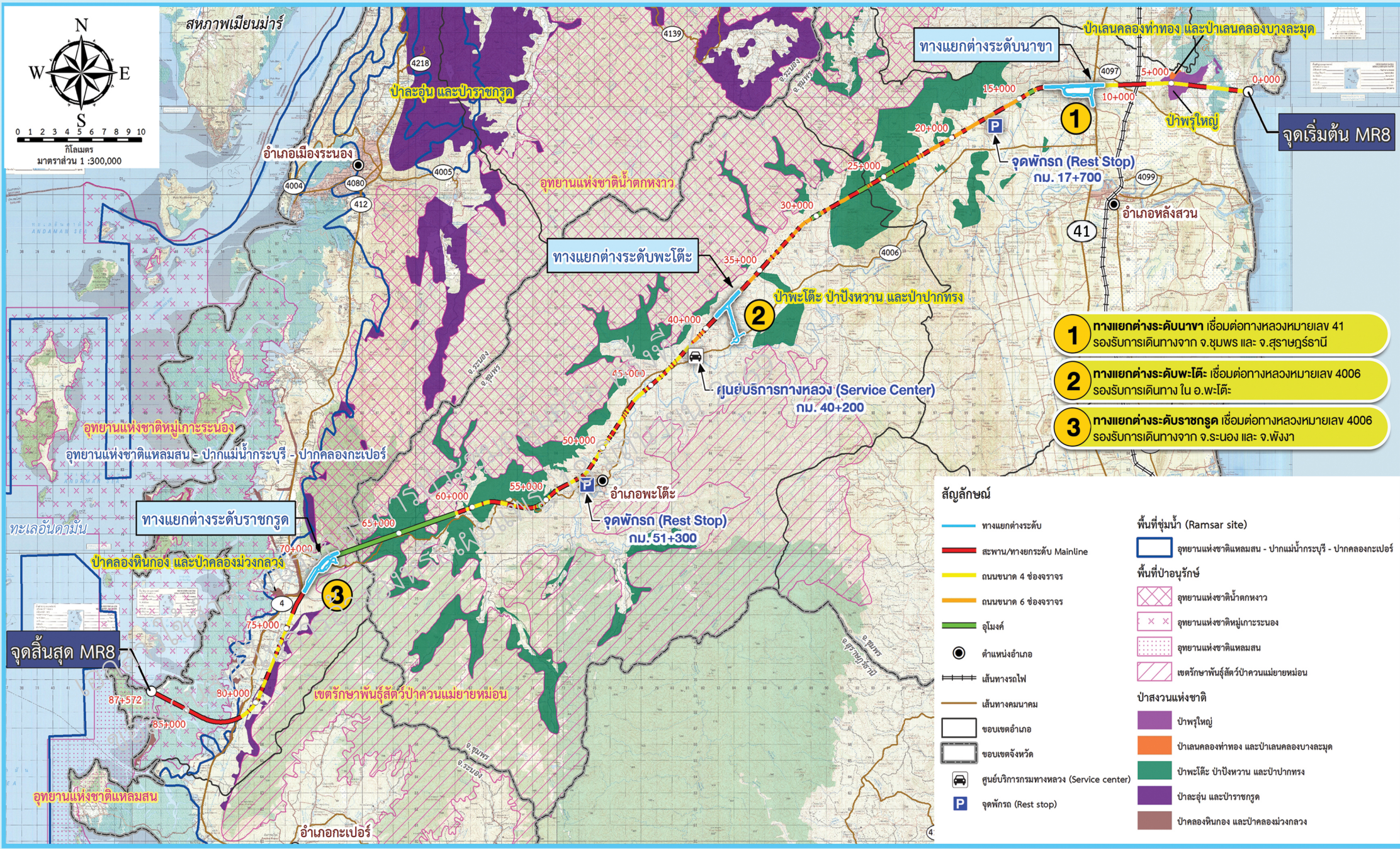
ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอชเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

# 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)

# ที่ตั้งโครงการ

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



# ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง

- 1 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)
- 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)
- 3 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
- 4 เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 แห่ง สามารถดำเนินการตามบทบาทท่าเรือโครงการ ภายใต้แนวคิด "One Port Two Side"
- 5 เพื่อลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และมีความปลอดภัยมากกว่าทางหลวงทั่วไป

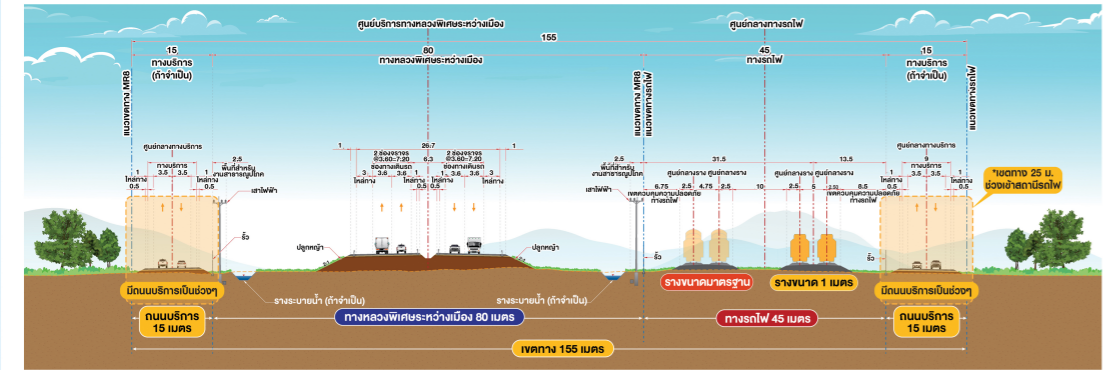
ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
• บางน้ำจืด	• หาดยาย	• นางา
• นิงหวาน	• พระรักษ์	• พะโต๊ะ
	• ป่ากรัง	
ราชกรูด	เมืองระนอง	ระนอง
<b>9 ตำบล</b>	<b>3 อำเภอ</b>	<b>2 จังหวัด</b>



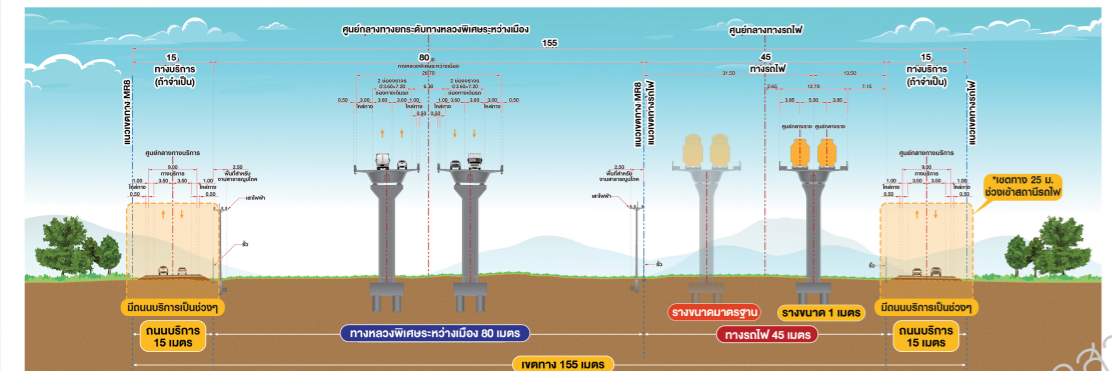
# รูปแบบการพัฒนาโครงการ

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

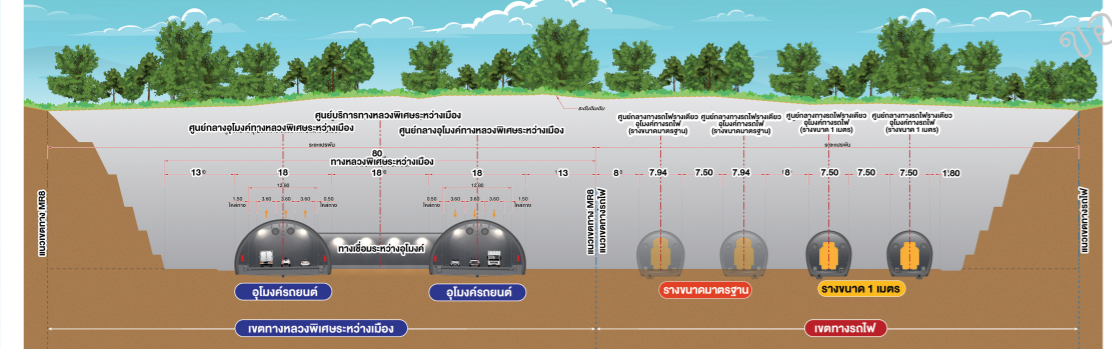
**(1) รูปตัดทั่วไปของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบร่องน้ำเพื่อการระบายน้ำพร้อมติดตั้ง Guardrail ทั้งด้านในไหล่ทางด้านนอกและไหล่ทางด้านในเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เติความสูงของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีมีพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงการถนนเดิมเป็นช่วง 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 เติความสูง 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



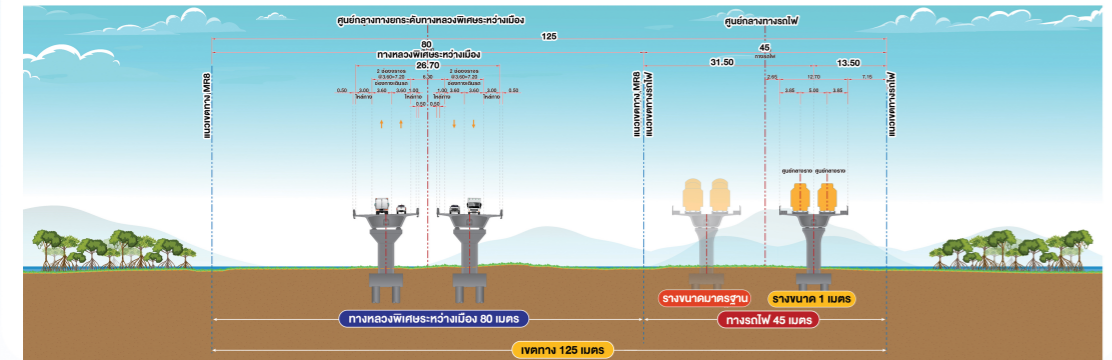
**(2) รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ** สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูงหรือบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลอง จะเป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร ขนานไปกับสะพานทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีมีพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงการถนนเดิมเป็นช่วง 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 เติความสูง 165-175 เมตร ตามที่จำเป็น



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



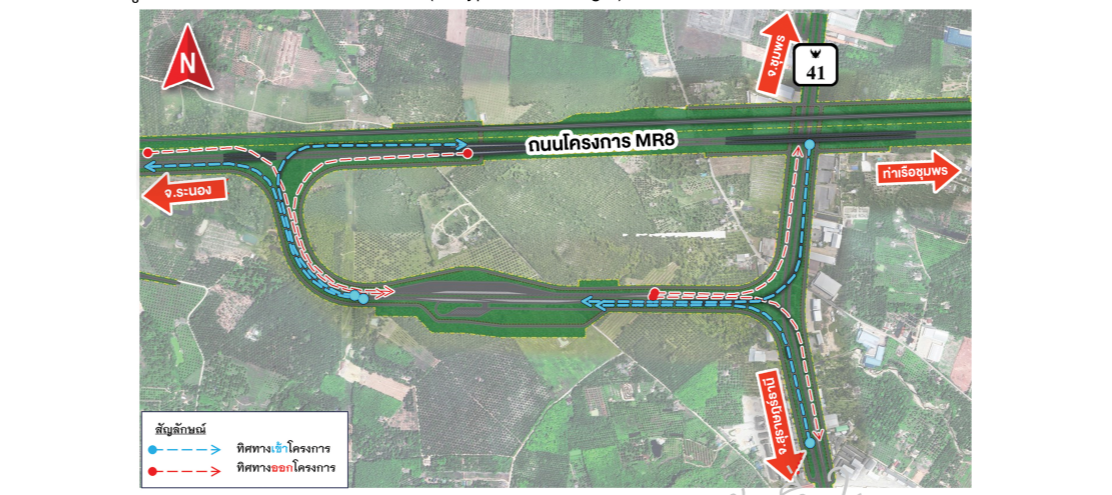
**(4) รูปตัดสะพานช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลน** สำหรับในพื้นที่ป่าชายเลนก่อนเข้าสู่ท่าเรือฝั่งระนอง จะออกแบบเป็นรูปแบบสะพานยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางรวม 125 เมตร



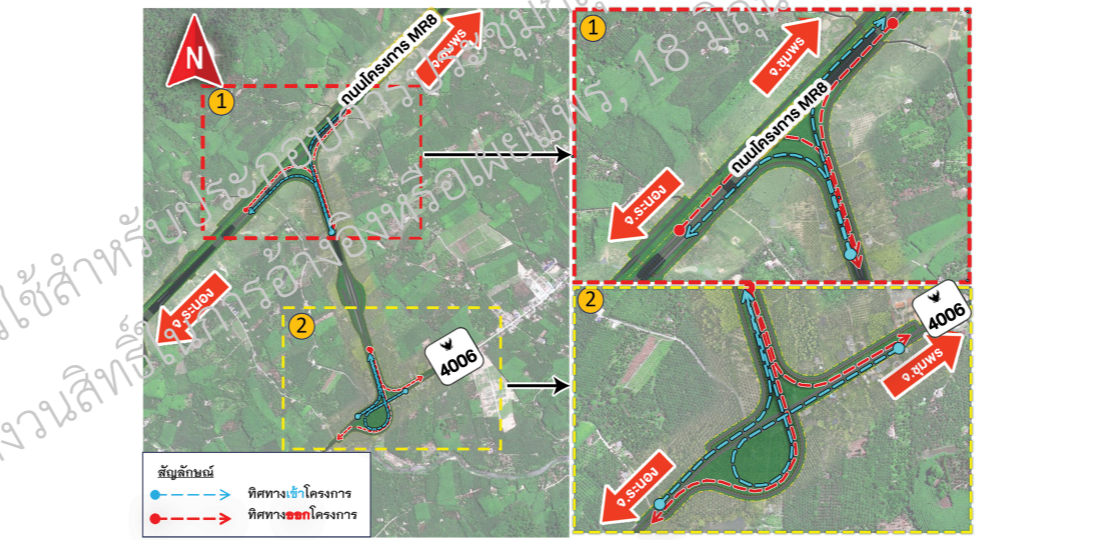
# รูปแบบทางแยกต่างระดับ

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

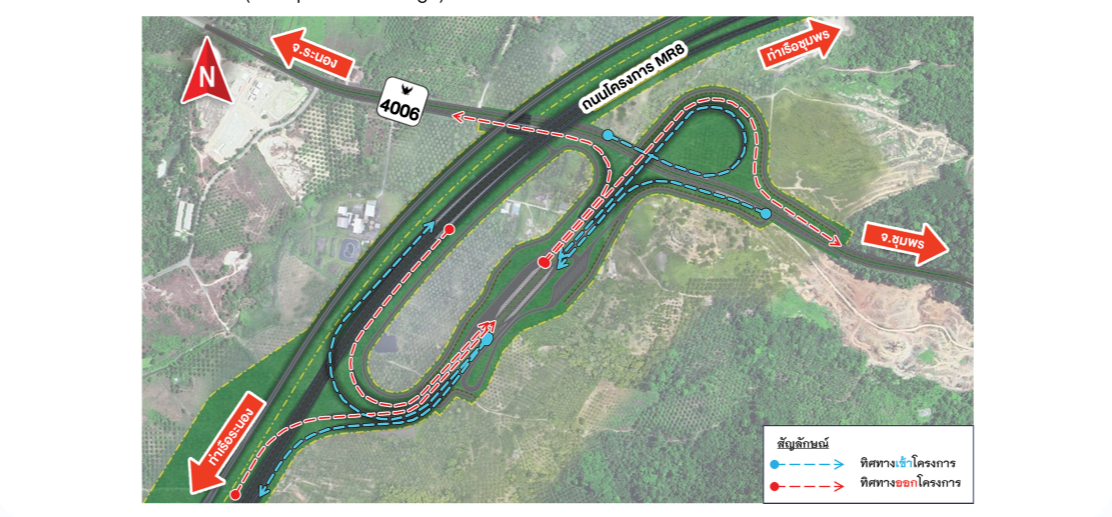
**1 ทางแยกต่างระดับนาगा** เป็นทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณตำบลนาगा อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษในรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) บริเวณกม.ที่ 11+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับฝั่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณ กม.ที่ 59+500 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) เช่นเดียวกัน



**2 ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ** เป็นทางแยกต่างระดับที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 บริเวณตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษในรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (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 เพื่อรวมด้านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษในรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบตัววาย (Y-Type Interchange) บริเวณ กม.ที่ 70+900 โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ สำหรับรูปแบบทางแยกต่างระดับฝั่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบแตร (Trumpet Interchange) บริเวณกม.ที่ 2+400

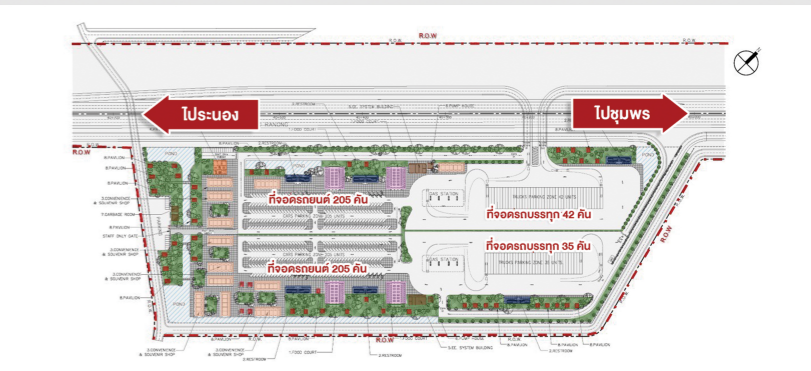


# สถานีบริการทางหลวงพิเศษ

## ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 77 ไร่ขึ้นไป ตั้งอยู่บริเวณ กม.40+200 ด้านซ้ายทางของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจัดให้มีพื้นที่เป็นจุดแวะพักรถหลักสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบด้วย

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



ผังบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) กม. 40+200

## จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง

มีลักษณะเป็นที่พักริมทางขนาดเล็ก จุดพักรถ 1 มีเนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ และจุดพักรถ 2 มีเนื้อที่ประมาณ 11 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณก่อนไปทางช่วงปลายทั้งสองด้านของโครงการทางหลวงฯ เส้นนี้ โดยจุดพักรถ 1 จะอยู่บริเวณ กม.17+700 ส่วน จุดพักรถ 2 จะอยู่บริเวณ กม.51+300 ซึ่งทั้ง 2 แห่ง จะตั้งอยู่ด้านซ้ายทางของโครงการ โดยจัดให้มีพื้นที่เป็นจุดแวะพักรถเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งาน 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 หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและรับอัครคิถีย
- อาคารปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ทางหลวง



ผังบริเวณจุดพักรถ 1 (Rest Stop1) กม. 17+700



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



# การลดผลกระทบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษฯ (Motorway Crossings)

## สะพานทางหลวงพิเศษฯ

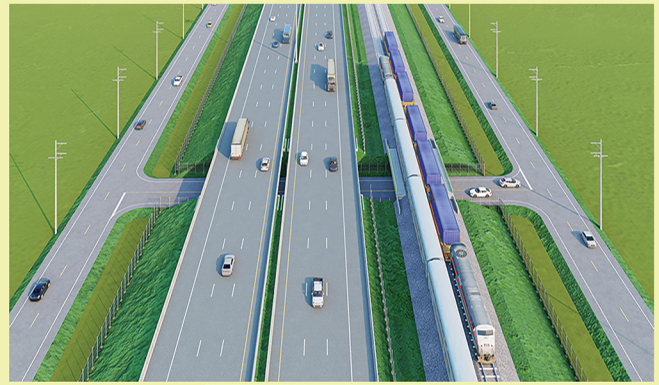
เป็นรูปแบบสะพานบนทางหลวงพิเศษที่ตัดผ่านทางหลวง ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่น ที่มีปริมาณจราจรมากประกอบด้วยภูมิประเทศเป็นแบบลูกเนินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้าง สะพานยกข้าม โดยออกแบบยกระดับต่อเนื่องเพื่อข้ามถนนท้องถิ่นและก่อสร้างสะพานขนาดสั้น ๆ ข้ามถนนท้องถิ่น ความสูงช่องลอด 3.50-5.50 เมตร จำนวน 19 แห่ง

## สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษฯ (Overpass)

เป็นรูปแบบสะพานตามแนวถนนสายรอง ที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านและมีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสม ในการก่อสร้าง พร้อมก่อสร้างถนนเลียบด้านข้างสะพานเพื่อให้ที่ดินสองข้างสะพานสามารถ เชื่อมจากที่ดินสู่ถนนได้ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร จำนวน 6 แห่ง

## ทางบริการ

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



สะพานทางหลวงพิเศษฯ



สะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษฯ (Overpass)



ทางบริการ



# 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

### น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำผิวดิน เนื่องจากโครงการไม่มีการก่อสร้างเสาดมอลงลำน้ำ ดังนั้นจึงไม่เกิดภาวะการไหลของน้ำแต่อย่างใด

ผลกระทบจากตะกอนดิน กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ อาจทำให้เกิดการชะล้างตะกอนดินและร่องหล่นของเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการได้ ซึ่งจะส่งผลทำให้ลำน้ำเคยลงจนเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำได้

ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานมีทั้งหมด 4 แห่ง แห่งละ 200 คน โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียจะเกิดขึ้น 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน แต่อย่างไรก็ตาม สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน ทั้ง 4 แห่ง ตั้งห่างจากแหล่งน้ำสาธารณะมากกว่า 50 เมตร และได้กำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบกะ-กรองไร้อากาศ 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) เมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคน-ธรรมชาติสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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

## มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง

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

### มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- ควบคุมกิจกรรมที่ต้องใช้การเจาะระเบิด (Drill and Blast) โดยการเจาะรูระเบิดด้วยเครื่องเจาะ (Jumbo)
  - กำหนดให้มีการใช้ปริมาณวัตถุระเบิดสูงสุดไม่เกิน 8 กิโลกรัม/จังหวะถ่วง
  - กำหนดให้มีผู้ที่ปฏิบัติงานด้านในอุโมงค์ต้องออกนอกรังนอกอุโมงค์ให้หมดก่อนการจุดระเบิด โดยจัดให้มีพนักงานตรวจตราในรัศมี 100 เมตร
  - จัดทำป้ายเตือน "อันตรายจากการระเบิด" พร้อมทั้งระบุช่วงเวลาที่ทำารระเบิด
- ### มาตรการทั่วไป
- กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
  - กรณีไม่มีการใช้งานเครื่องยนต์ เครื่องจักร ให้ดับเครื่องยนต์ เครื่องจักรทุกครั้ง
  - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวันในระหว่างเวลา 08.00-17.00 น.
  - ควบคุมน้ำหนัก ความเร็ว และการขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ

- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ในการก่อสร้างให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ภายในเขตทางโครงการ และกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้แท่งคอนกรีตวางกันติดตั้งริ้วผ้าใบกับชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน 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 เมื่อนำผลมาเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ.2569 พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต



### มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- กำหนดให้มีการใช้น้ำเป็นตัวไล่ล้าง (Flushing) ฝุ่นและเศษหินออกจากอุโมงค์ระยะเปิดในอุโมงค์แทนการใช้ลมเป่า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดฝุ่นจากงานเจาะระเบิด
- กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อตัดจับฝุ่นละอองภายหลังจากการทำภาระระเบิด
- 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 และนำหนักบรรทุกให้ไม่เกิน 25 ตัน
- ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด

### ทรัพยากรสัตว์ป่า

ผลการประเมินผลกระทบจากโครงการสะท้อนให้เห็นว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่อนุรักษ์โดยรอบ เช่น เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหมอน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคา และอุทยานแห่งชาติหนาว ยังคงเป็นภูมิทัศน์ธรรมชาติที่มีความสำคัญสูงต่อความหลากหลายทางชีวภาพของภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยพบสัตว์เสี่ยงสูญพันธุ์ไม่น้อยกว่า 45 ชนิด รวมทั้งสัตว์ป่าอย่างน้อย 157 ชนิด ตลอดจนสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกอีกหลายชนิด ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่สัตว์ผู้ล่าระดับสูง สัตว์กินขนาดใหญ่ สัตว์ทะเลหายาก นกอพยพ นกป่าชายเลน ไปจนถึงสัตว์ที่พึ่งพาพื้นที่ชุ่มน้ำและป่าดิบชื้นอย่างเฉพาะเจาะจง



### มาตรการเฉพาะพื้นที่อุโมงค์

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างอุโมงค์ผ่านที่อุทยานในเวลากลางคืนเพื่อมิให้แสงไฟและเสียงเครื่องยนตร์รบกวนการหากินของสัตว์ป่าหากินในเวลากลางคืน ขณะเดียวกันยังเป็นการหลีกเลี่ยงการรบกวนการพักผ่อนของสัตว์ป่าที่ออกหากินในเวลากลางวัน
- ทำรั้วกันสัตว์บริเวณทางเข้า-ออกอุโมงค์ เพื่อป้องกันสัตว์ป่าไม่ให้เข้าไปในอุโมงค์

### มาตรการทั่วไป

- การตัดพื้นที่ต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชให้ดำเนินการเฉพาะที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้างเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นในแต่ละบริเวณให้รอบรอนลำต้นและกิ่งไม้วางเป็นกอง ๆ
- ก่อนดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่อุทยานแห่งชาติให้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อค้นหาแหล่งหลบซ่อนตัว
- ระหว่างการตัดพื้นที่ต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช หากพบเห็นสัตว์ป่าต้องให้อากาศกับสัตว์ป่าได้หลบเสียงออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย

### การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบจากเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงและเป็นผลกระทบการต่อครัวเรือนที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง โดยผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบในระยะยาวต่อการประกอบอาชีพและการสูญเสียที่ดิน



- ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ พร้อมรายละเอียดขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน

- การดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งสิ่งหรือทรัพย์สิน พ.ศ. 2562
- ให้จ่ายค่าชดเชยเวนคืนให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ
- การจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้นและควรจ่ายเป็นงวดเดียวหรือมีงวดหารจ่ายค่าน้อย เพื่อให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบสามารถนำไปซื้อที่อยู่อาศัยหรือที่ทำการใหม่ได้
- กรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินไปอยู่ในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทน ที่คณะกรรมกรฯ กำหนด กรมทางหลวงต้องชี้แจงให้ผู้ถูกเวนคืนรับทราบถึงสิทธิในการอุทธรณ์

## ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>จังหวัดระนอง</b></li> <li>● วันจันทร์ที่ 5 สิงหาคม 2567</li> <li>● เวลา 13.30 – 15.30 น.</li> <li>● ณ ห้องประชุมลับพลังธาร ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดระนอง</li> </ul>  <p>นายนิกร นีรามยงค์ ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>จังหวัดชุมพร</b></li> <li>● วันอังคารที่ 6 สิงหาคม 2567</li> <li>● เวลา 08.45 – 11.30 น.</li> <li>● ณ ห้องประชุมเกาะทองหลัง ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดชุมพร</li> </ul>  <p>นายวิสาห์ พูลศิริรัตน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	 <p>นางสาวทิพย์วรรณ บุญโคหวาน ปลัดอำเภอเมืองระนอง</p>	 <p>นายวิเชษฐ์ ยอดระบำ ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ</p>	 <p>นายจรัสศักดิ์ แสงหอย นายอำเภอหลังสวน</p>
--	--	---	---	---

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

 ตำบลบางน้ำจืด	 ตำบลหาดยาย	 ตำบลนาหา	 ตำบลวังตะกอก	 ตำบลปังหวาน	 ตำบลพระรัศมี	 ตำบลพะโต๊ะ	 ตำบลปากทรง	 ตำบลราชกรูด
 ตำบลบางน้ำจืด	 ตำบลหาดยาย	 ตำบลนาหา	 ตำบลวังตะกอก	 ตำบลปังหวาน	 ตำบลพระรัศมี	 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 ห้องประชุมเทศบาลตำบลลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร (ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)
- กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง



สรุปผลการประชุม



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 ห้องประชุมเทศบาลตำบลลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนาทา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงหวาง อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพระรัษฎ์ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร (ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)
- กลุ่มที่ 5 ณ โรงคลุมอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง



สรุปผลการประชุม



นายธีรา 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 ห้องประชุมเทศบาลตำบลลวังตะกอก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 2 ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงหวาง อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมวิทยบริการ วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีระนอง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง (ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)



สรุปผลการประชุม



นายธีรา 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 ถนนโคตรรัตน ตำบลลำตะเคียน 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 ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (ดำเนินการโครงการ และด้านวิศวกรรม)  
เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800  
ติดต่อ : นายบรรณรักษ์ จันโทภาส  
โทรศัพท์ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311  
E-mail : makarin\_j@maathai.com

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

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

PDC บริษัท พีดีแอลโอบีที คอนซัลแตนท์ จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)  
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายวา เขตคันนายวา กรุงเทพมหานคร 10230  
ติดต่อ : นางสาวสุกิตรา ปรีชา  
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-5 โทรสาร : 0-2948-6013  
E-mail : pdc\_con@yahoo.com