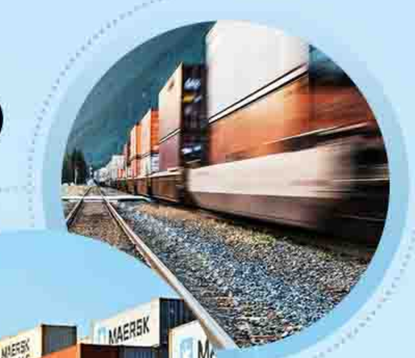
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) หรือเรียกโดยย่อว่าโครงการแลนด์บริดจ์ ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือระดับโลกในระดับ Global โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่บริเวณแหลมริ่ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ที่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร ได้แก่ถนนมอเตอร์เวย์ ขนาด 6 ช่องจราจร และทางรถไฟจำนวน 4 ทาง (Meter Guage 2 ทาง Standard Guage 2 ทาง) และมีการเตรียมพื้นที่การทำระบบขนส่งทางท่อไว้สำหรับอนาคต โดยแนวเส้นทางรถไฟ Meter Guage สำหรับรถไฟโดยสาร ได้ทำการออกแบบรายละเอียดในช่วงปี 2565-2567 ซึ่งแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง จะเป็นเส้นทางที่อยู่ด้านทิศใต้ของทางรถไฟ



ดังนั้น กรมทางหลวง จึงจำเป็นที่จะต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร-ระนอง (MR8) ให้สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 ได้แก่ โครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 เอ และชั้น 2 พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว พื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง โบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร แหล่งโบราณคดีเขาน้อย (อยู่ระหว่างพิจารณาขึ้นทะเบียนโบราณสถาน) แหล่งโบราณคดีน้ำตกลากลอย (ยังไม่ขึ้นทะเบียน) และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร พื้นที่อุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากแม่น้ำกระบุรี-ปากคลองกะเปอร์ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์การศึกษาของโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียดโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชุมพร – ระนอง ขนาด 6 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสมระยะทางประมาณ 87.50 กิโลเมตร
2. เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) โดยงานด้านวิศวกรรมต้องคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ใน Corridor ของโครงการแลนด์บริดจ์ ทั้งในเชิงการก่อสร้างการใช้งาน การบำรุงรักษาและการปฏิบัติการ (Operation & Maintenance)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของโครงการพิเศษระหว่างเมือง สายชุมพร-ระนอง

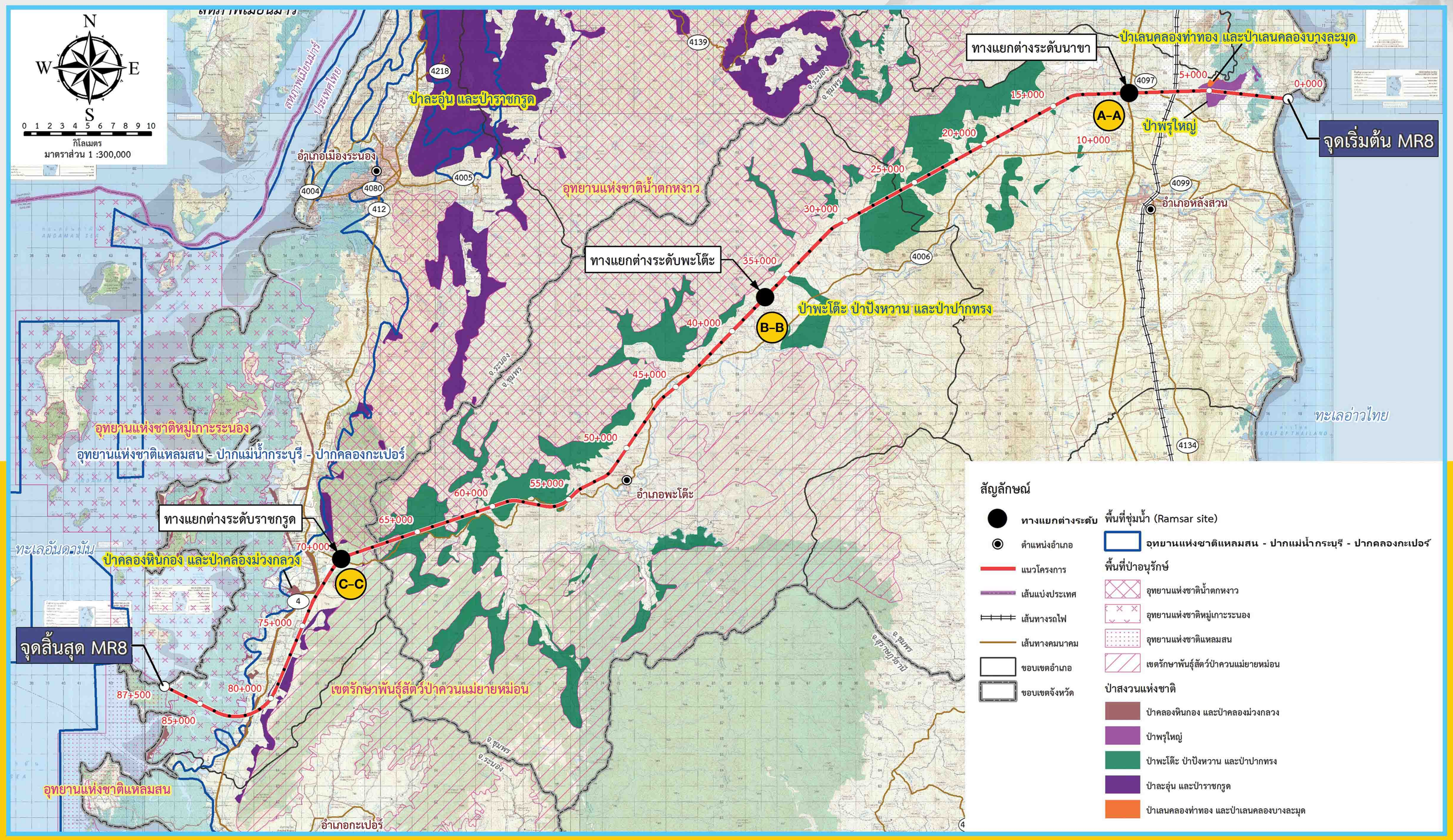
- เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง และเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)
- เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Landbridge)
- เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
- เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทั้ง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

มีนาคม 2568

ที่ตั้งโครงการ

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

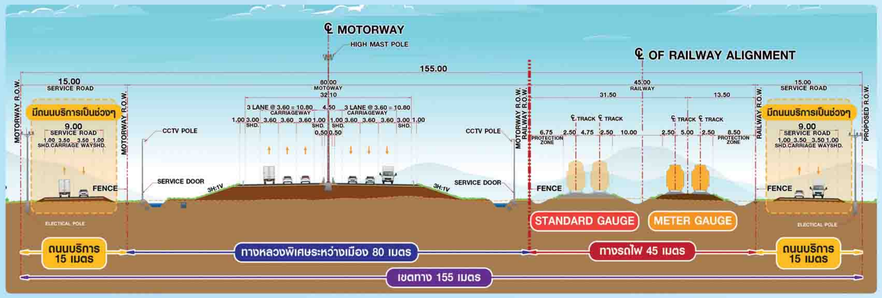
ตำบล				อำเภอ	จังหวัด
• บางน้ำจืด	• หาดยาย	• นาขา	• วังตะกอ	หลังสวน	ชุมพร
• ปังหวาน	• พระรักษ์	• พะโต๊ะ	• ปากทรง	พะโต๊ะ	
ราชกรูด				เมืองระนอง	ระนอง
9 ตำบล				**3 อำเภอ**	**2 จังหวัด**



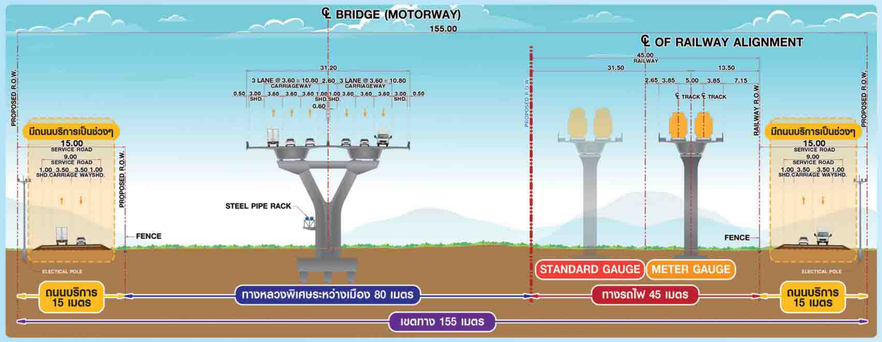
รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

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

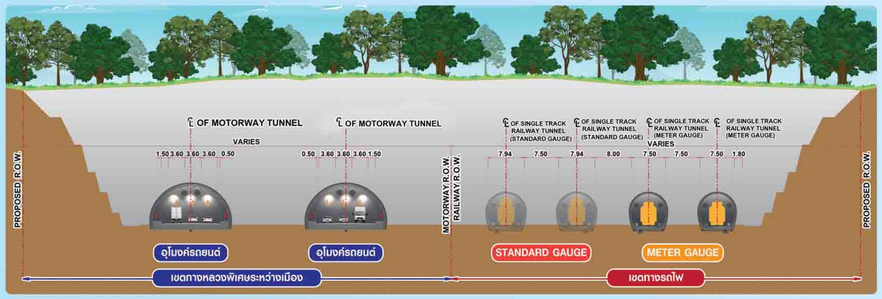
(1) รูปตัดทั่วไปของโครงการ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 4-6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบแผงกั้นคอนกรีต (Concrete Barrier) เขตทางของทางหลวงพิเศษฯ กว้าง 80 เมตร ขนานไปกับทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 45 เมตร รูปแบบนี้จะมีเขตทางรวม 125 เมตร กรณีผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีทางบริการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิมเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทางกว้าง 15 เมตร กรณีมีทางบริการด้านเดียวจะใช้เขตทางรวมทั้งทางหลวงพิเศษ (80 เมตร) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร



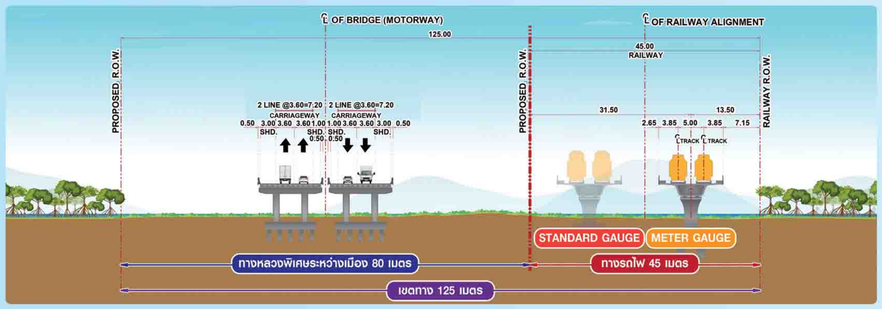
(2) รูปตัดช่วงสะพานยกระดับ สำหรับก่อสร้างทางหลวงพิเศษข้ามทางสายหลักเดิมในพื้นที่ รวมถึงบริเวณพื้นที่ภูเขาสูงหรือบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่สูงต่ำสลับซับซ้อน และบริเวณที่เป็นทางน้ำธรรมชาติ แม่น้ำหรือลำคลอง จะเป็นสะพานขนาด 4-6 ช่องจราจร บนเขตทาง 80 เมตร ขนานไปกับสะพานทางรถไฟสาย ชุมพร-ระนอง ที่มีเขตทางกว้าง 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) ทางรถไฟ (45 เมตร) รวม 140 เมตร หรือถ้ามีทางบริการทั้งสองด้านจะใช้เขตทางรวม 155 เมตร



(3) รูปตัดอุโมงค์ของโครงการ สำหรับพื้นที่ภูเขาสูงที่ไม่สามารถก่อสร้างรูปแบบทั่วไปหรือรูปแบบสะพานได้ จะพิจารณาออกแบบถนนโครงการเป็นรูปแบบอุโมงค์ของทางหลวงพิเศษฯ เป็นแบบ 2 อุโมงค์ แยกทิศทางการจราจรกัน



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



รูปแบบการคัดเลือกทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

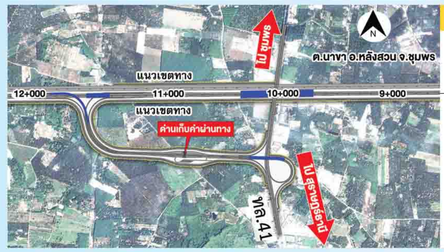
1 ทางแยกต่างระดับนาขา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 41 รูปแบบเดิมตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41 อีกด้วย ดังนั้นในการออกแบบจะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณจราจร และมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป รูปแบบคัดเลือกเบื้องต้น 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังนี้

รูปแบบที่ 1

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

ข้อดี
- ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานน้อย
- มีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนน้อย
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อย

ข้อเสีย
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรน้อยที่สุดเนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง
- ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่นเนื่องจากเป็นทางแยกสัญญาณไฟ
- มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างสูงจากการก่อสร้างทางแยก



รูปแบบที่ 2

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

ข้อดี
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรดี สามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟ
- ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย

ข้อเสีย
- มีผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนมากที่สุด เนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด
- ค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากเป็นทางแยกต่างระดับ
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูงที่สุด

รูปแบบที่ 3

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

ข้อดี
- ความสามารถในการรองรับการจราจรดีที่สุด สามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟ และสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่ารูปแบบอื่น
- ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- ผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนน้อย

ข้อเสีย
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากมีสะพานสูง
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูง

2 ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ รูปแบบเป็น Double Trumpet Interchange ซึ่งเหมาะสมกับการเชื่อมต่อทางหลวงสายรองอยู่แล้ว แต่ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางตามรูปแบบของการศึกษาเดิมมีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง ดังนั้นจึงพิจารณาตำแหน่งด่านและตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ใหม่ โดยพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป รูปแบบคัดเลือกเบื้องต้น 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังนี้

รูปแบบที่ 1

รูปแบบตามการศึกษาเดิม ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง การเชื่อมทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 4006 มีลักษณะเป็น Trumpet Interchange ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางมีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง

ข้อดี
- มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้น้อย

ข้อเสีย
- ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด เนื่องจากมีระยะทางยาวกว่ารูปแบบอื่น
- มีผลกระทบกับแนวสายไฟฟ้าแรงสูง
- มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง

รูปแบบที่ 2

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

ข้อดี
- ความสามารถในการรองรับการจราจรดีเนื่องจากมีระยะทางสั้น
- มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี
- มีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด

ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานมาก
- มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้มากที่สุด
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมากที่สุด

รูปแบบที่ 3

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ แต่ย้ายตำแหน่งการเข้าเชื่อมให้สอดคล้องกับตำแหน่งการเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 4006 ตามรูปแบบการศึกษาเดิมการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Trumpet Interchange

ข้อดี
- ความสามารถในการรองการรับจราจรดีเนื่องจากมีระยะทางสั้น
- มีรูปร่างทางเรขาคณิตดี
- มีค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อยที่สุด

ข้อเสีย
- มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินสูงที่สุด

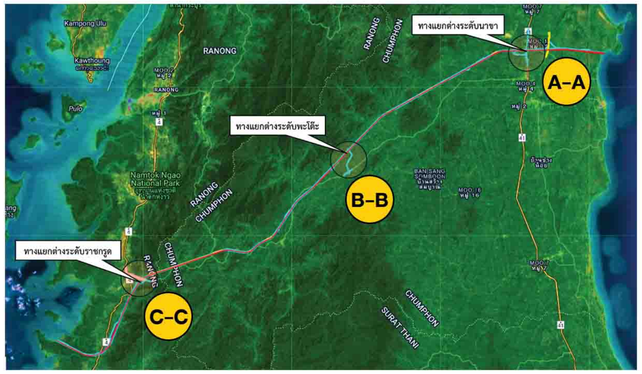
รูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการ

ทางแยกต่างระดับในโครงการจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) เส้นทาง MR8 สาย ชุมพร-ระนอง กำหนดตำแหน่งทางแยกต่างระดับที่เป็นจุดเข้า - ออกของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่

A-A ทางแยกต่างระดับนาขา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 41 รองรับการเดินทางจาก จ.ชุมพร และ จ.สุราษฎร์ธานี

B-B ทางแยกต่างระดับพะโต๊ะ เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 รองรับการเดินทาง ใน อ.พะโต๊ะ

C-C ทางแยกต่างระดับราชกรูด เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 รองรับการเดินทางจาก จ.ระนอง และ จ.พังงา



รูปแบบที่พักริมทาง (Rest Area) เบื้องต้น

ที่พักริมทางของโครงการใช้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางหลวงพิเศษฯ

(1) ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
ในโครงการจะมีที่พักริมทางขนาดใหญ่ 1 แห่ง ในพื้นที่ ต.พะโต๊ะ อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร

(2) จุดพักรถ (Rest Stop)
ในโครงการจะมีที่พักริมทางขนาดเล็ก 2 แห่ง ในพื้นที่ ต.วังตะกอ อ.หลังสวน จ.ชุมพร และในพื้นที่ ต.พะโต๊ะ อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร

3 ทางแยกต่างระดับราชกรูด

เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4006 รูปแบบตามการศึกษาเดิมไม่รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง รวมถึงมีการแยกด่านเก็บค่าผ่านทาง 3 จุด ส่งผลให้ควบคุมระบบด่านเก็บค่าผ่านทางได้ยาก ดังนั้นในการออกแบบจะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมถึงด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป รูปแบบคัดเลือกเบื้องต้น 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังนี้

รูปแบบที่ 1

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

ข้อดี
- ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- มีผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อย
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด

ข้อเสีย
- ความสามารถในการรองรับการจราจรน้อยที่สุด เนื่องจากไม่มีทางเลี้ยวทุกทิศทาง
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์สูง เนื่องจากการออกแบบด่านซึ่งน้ำหนัก
- ความปลอดภัยน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีทิศทางที่ต้องใช้ถนนเดิมกลับรถเพื่อเลี้ยวขวา

รูปแบบที่ 2

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

ข้อดี
- ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1
- ความสามารถในการรองรับจราจรดี เนื่องจากสามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทาง
- มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมน้อย

ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก

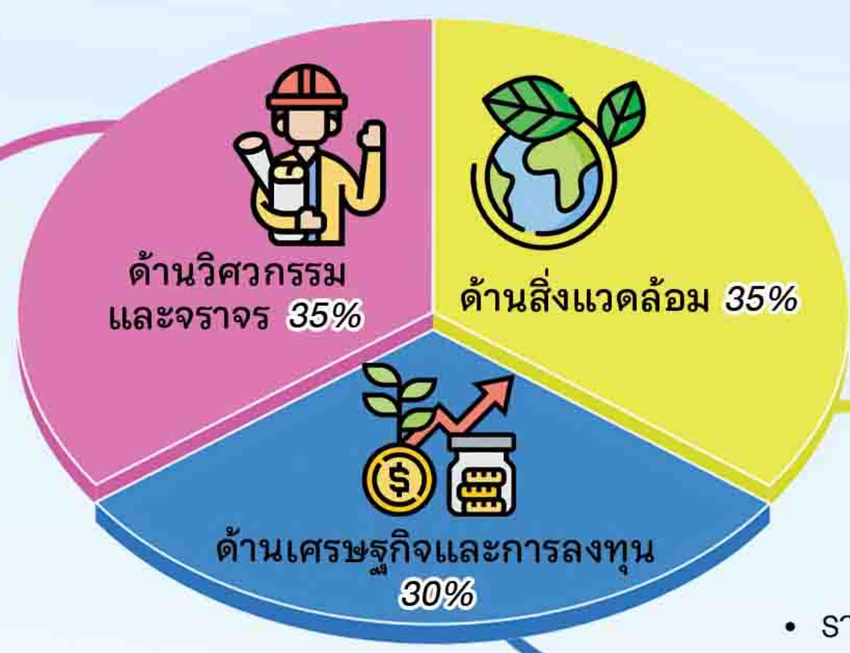
รูปแบบที่ 3

ลักษณะเป็น Offset Interchange เพื่อรวมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษเป็นรูปแบบ Y-Type Interchange โดยใช้พื้นที่ในขอบเขตของทางหลวงพิเศษไม่กระทบกับแนวทางรถไฟ รูปแบบการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4006 เป็น Y-Type Interchange

ข้อดี
- ความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบที่ 1
- ความสามารถในการรองรับการจราจรดี เนื่องจากสามารถเลี้ยวได้ทุกทิศทาง
- มีค่าจัดกรรมสิทธิ์น้อย

ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างสูง
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพมาก
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวมมากที่สุด

เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- รูปร่างเรขาคณิต
- ความปลอดภัยของทางแยก
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

- ทรัพยากรดิน
- คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- นิเวศวิทยาทางบก
- การคมนาคมขนส่ง
- การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
- การโยกย้าย และเวนคืน
- สุนทรียภาพ

- ราคาค่าก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา
- ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์

แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเตรียมความพร้อมชุมชน	การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)	การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)
วันที่ 5-7 และ วันที่ 24-26 สิงหาคม 2567	วันที่ 12 ธันวาคม 2567	วันที่ 26 มีนาคม 2567	ประมาณปลายเดือนเมษายน 2568	ประมาณปลายเดือนพฤษภาคม 2568	ประมาณปลายเดือนมิถุนายน 2568

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ	สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
ภูมิสัณฐาน ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน น้ำใต้ดิน น้ำทะเล อากาศ และบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน	นิเวศวิทยาทางบก นิเวศวิทยาทางน้ำ	น้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภค การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ การเกษตรกรรม นันทนาการ การใช้ที่ดิน	เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขาภิบาล ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	**2 ปัจจัย**	**7 ปัจจัย**	**11 ปัจจัย**

แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

1 ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง

(1) กำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการที่มีความเป็นไปได้ และกำหนดหลักเกณฑ์/วิธีการคัดเลือกแนวเส้นทาง และรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

(2) ดำเนินการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนเส้นทางโครงการ โดยวิเคราะห์จากข้อมูลปริมาณจราจรในอนาคตและข้อมูลทางกายภาพของเส้นทาง เพื่อให้ทราบถึงระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) ของเส้นทาง และทางแยก ตามหลักการของ Highway Capacity Manual เพื่อกำหนดจำนวนช่องจราจรให้มีความสอดคล้องกับการออกแบบด้านวิศวกรรมต่อไป

2 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาสำรวจและเก็บตัวอย่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการปัจจุบัน เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น

3 การมีส่วนร่วมของประชาชน

(1) สรุปการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ต่อสาธารณะชนภายใน 15 วัน หลังจากเสร็จสิ้นการประชุม และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ

(2) ดำเนินการจัดการการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) คาดว่าจะจัดขึ้นในช่วงปลายเดือนเมษายน พ.ศ. 2568

(3) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยสรุปความก้าวหน้าของโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ www.mr8-ranong-chumphon.com

ผลการดำเนินการเตรียมความพร้อมชุมชน

หน่วยงานราชการระดับจังหวัด เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 2 หน่วยงาน ได้แก่

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

นายนริศ นิรามัยวงศ์
ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

นายวิสาห์ พลูศิริรัตน์
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานราชการระดับอำเภอ เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่

นางสาวทิพย์วรรณ บุญไดหวาน
ปลัดอำเภอเมืองระนอง

นายวัชระ ยอดระบำ
ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ

นายจีรศักดิ์ แสงหอย
นายอำเภอหลังสวน

หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เมื่อวันที่ 5-7 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 9 หน่วยงาน ได้แก่

ตำบลบางน้ำจืด

ตำบลหาดยาย

ตำบลนาขา

ตำบลวังตะกอ

ตำบลปังหวาน

ตำบลพระรักษ์

ตำบลพะโต๊ะ

ตำบลปากทรง

ตำบลราชกรูด

เข้าพบผู้นำชุมชน เมื่อวันที่ 24 – 26 สิงหาคม 2567 เข้าพบจำนวน 9 หน่วยงาน ได้แก่

ตำบลบางน้ำจืด

ตำบลหาดยาย

ตำบลนาขา

ตำบลวังตะกอ

ตำบลปังหวาน

ตำบลพระรักษ์

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 ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังตะกอ
อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ 2
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลพะโต๊ะ
อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร (ดำเนินการจัดประชุมไม่ได้ เนื่องจากมีผู้คัดค้านการประชุม)

กลุ่มที่ 3
ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลราชกรูด
อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

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

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

เว็บไซต์โครงการ www.mr8-ranong-chumphon.com

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 ตำบลหงาว อำเภอเมือง
ระนอง 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 จันโทภาส
โทรศัพท์ : 0-2975-9300 โทรสาร : 0-2975-9311
E-mail : makarin_j@maathai.com

บริษัท เอเชี่ยน 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

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 พรี ดีเวลลอปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : นางสาวสุภัตรา ปรีชา
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8 โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com