



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการประชุม การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 402
สายโคกกลอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าจักรไชย)



เสนอโดย



THARA
THARA LINE CO., LTD.

INFRA PLUS
บริษัท อินฟราพลัส จำกัด

WEC
WORLD ENGINEERING CONSULTANT CO., LTD.

สิงหาคม 2569



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒

สายโคกกลอย - เมืองภูเก็ด (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย)

วันพุธที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๙ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสภา ชั้น ๒ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต

- ๐๙.๐๐ - ๐๙.๓๐ น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุม
- ๐๙.๓๐ - ๐๙.๔๕ น. พิธีเปิดการประชุม
- กล่าวต้อนรับและเปิดการประชุม
 - โดย นายธรรมรงค์ ช่วยอักษร
 - ปลัดอาวุโส อำเภอถลาง
- ๐๙.๔๕ - ๑๑.๐๐ น. คณะที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดการดำเนินโครงการ
- ความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกของโครงการ และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ
 - โดย นายสถาพัฒน์ สุทธิศักดิ์
 - ผู้จัดการโครงการ
 - นายจาดูร แผ่นสุวรรณ
 - วิศวกรงานทาง
 - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
 - โดย นายเบญจพล อินทศรี
 - ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
 - การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
 - โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต
 - ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถามของผู้เข้าร่วมประชุม
- โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- ๑๒.๐๐ น. ปิดการประชุม

.....



สารบัญ

หน้า

1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	5
5.1	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	6
6	รูปแบบการพัฒนาโครงการ	13
6.1	รูปตัดทางของโครงการ	13
6.2	รูปแบบการพัฒนาโครงการ	13
7	หลักเกณฑ์การพัฒนาของโครงการ	17
8	การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	17
8.1	การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม	18
8.2	พื้นที่ที่เข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	21
8.3	พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม	25
8.4	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม	25
8.5	โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	27
8.6	แหล่งน้ำผิวดิน	27
8.7	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	29
8.8	การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม	31
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	33
9.1	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	33
9.2	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	36
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	41
10.1	ด้านวิศวกรรม	41
10.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	41
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	41
11	ช่องทางติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	43
11.1	หน่วยงานเจ้าของโครงการ	43
11.2	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	43
11.3	ช่องทางการประชาสัมพันธ์และติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ	44



สารบัญรูป

รูปที่

หน้า

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	4
รูปที่ 5.1-1 แสดงทางแยก (Diverging) พร้อมทางร่วม (Merging) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 402	6
รูปที่ 5.1-2 แสดงทางร่วม (Merging) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 402	7
รูปที่ 5.1-3 แสดงภาพคันทางเดิม	7
รูปที่ 5.1-4 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันหยุด)	8
รูปที่ 5.1-5 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานต้นสัปดาห์)	9
รูปที่ 5.1-6 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานกลางสัปดาห์)	9
รูปที่ 5.1-7 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรรายชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงถนนบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่ศึกษา กรณีไม่มีโครงการ	10
รูปที่ 5.1-8 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรรายชั่วโมง ช่วงถนนบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา กรณีมีโครงการ	11
รูปที่ 5.1-9 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ บนช่วงถนนในโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา	12
รูปที่ 5.1-10 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ บนช่วงถนนในโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา	12
รูปที่ 6.1-1 รูปแบบถนนปัจจุบัน	13
รูปที่ 6.2-1 รูปแบบที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นสะพานยกระดับและรูปแบบวงเวียนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ	14
รูปที่ 6.2-2 รูปแบบที่ 2 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นสะพานยกระดับและถนนระดับพื้นบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการพร้อมสะพานกลับรถ	15
รูปที่ 6.2-3 รูปแบบที่ 3 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถและ	16
รูปที่ 6.2-4 รูปแบบที่ 4 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถและ	17
รูปที่ 8.1-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	19
รูปที่ 8.2-1 พื้นที่อนุรักษ์ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และบริเวณใกล้เคียง	23
รูปที่ 8.2-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	24
รูปที่ 8.7-1 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	26
รูปที่ 8.7-2 แหล่งน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	28
รูปที่ 8.7-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
รูปที่ 8.8-1 พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม	32
รูปที่ 9.1-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	35
รูปที่ 9.2-1 ตัวอย่างการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เตรียมความพร้อมชุมชนและเชิญเข้าร่วมประชุม	37
รูปที่ 9.2-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	38



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4-1 ศึกษาของโครงการ.....	3
ตารางที่ 8.1-1 ประเด็นและแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น.....	20
ตารางที่ 8.2-1 สรุปผลการตรวจสอบข้อก้ำจัดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม..	22
ตารางที่ 8.7-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	29
ตารางที่ 9.2-1 สรุปผลการพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	36
ตารางที่ 9.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	39

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกลอย-เมืองภูเก็ด (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย)

1 ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ทล.402) หรือถนนเทพกระษัตรี เป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียวที่เชื่อมแผ่นดินใหญ่เข้ากับจังหวัดภูเก็ต โดยมีจุดเริ่มต้นที่สี่แยกโคกกลอย จังหวัดพังงา และมีจุดสิ้นสุดที่บริเวณเขตเทศบาลเมืองภูเก็ต มีความยาวรวมประมาณ 48 กิโลเมตร โดยทางหลวงหมายเลข 402 ช่วงที่ผ่านสะพานท้าวเทพกระษัตรี ต่อเนื่องถึงด้านตรวจท่าฉัตรไชย จะเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับเดินรถทิศทางเดียวในทิศทางเข้าสู่เมืองภูเก็ต และเมื่อผ่านด่านท่าฉัตรไชยแล้ว ก็จะปรับเป็นการเดินรถ 2 ทิศทาง (ไป - กลับ) เพื่อเข้าสู่เมืองภูเก็ตต่อไป ในขณะที่การเดินทางออกจากเมืองภูเก็ต เมื่อผ่านด่านตรวจท่าฉัตรไชยแล้ว จะใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4302 (สายหาดทรายแก้ว - ท่าฉัตรไชย) เป็นเส้นทางจราจรขาออก และผ่านสะพานท้าวศรีสุนทรเข้าสู่จังหวัดพังงาต่อไป

สำหรับทางหลวงหมายเลข 4302 จะเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร มีการเดินรถทิศทางเดียวในทิศทางเข้าสู่จังหวัดพังงา โดยแนวทางหลวงหมายเลข 4302 ช่วง กม. 0+850 ถึง กม. 1+850 (โดยประมาณ) จะเป็นช่วงที่เลียบผ่านหาดทรายแก้ว ซึ่งมักได้รับผลกระทบจากน้ำทะเลหนุนสูง และคลื่นลมแรงในช่วงมรสุม ทำให้เกิดสภาพความเสียหาย เนื่องจากน้ำทะเลท่วมผิวจราจร รวมทั้งแรงคลื่นทำให้เกิดการกัดเซาะหน้าดินและไหล่ทางจนทำให้ถนนได้รับความเสียหาย ทำให้รถเล็กสัญจรลำบาก ต้องใช้ทางเบี่ยงหรือปิดถนนชั่วคราวในบางช่วงเวลา

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงพิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยมีแนวคิดในการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 402 ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ลำดับที่ 20.4) และอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ (ลำดับที่ 20.5) ดังนั้น การดำเนินโครงการฯ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม¹

ในการนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินทิเกรต เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ธารา โกลด์ จำกัด บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด และบริษัท เวิลด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินงานสำรวจและออกแบบ โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 402 สายโคกกลอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย) รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

¹ ลำดับที่ 20 เอกสารท้ายประกาศ 4 ประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขั้นตอนในการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568

และประชาชนน้อยที่สุด อีกทั้งกำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ โดยมีระยะเวลาการศึกษา 450 วัน

2 วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับโครงข่ายคมนาคมระหว่างจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดพังงา ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และรองรับปริมาณจราจรในอนาคต
- 2) สำรวจและออกแบบปรับปรุงรายละเอียดทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกกอย - เมืองภูเก็ (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย) รวมโครงข่ายใกล้เคียง ให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น
- 3) ดำเนินการยกระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 402 โดยปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ให้สามารถอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่
- 4) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ประชาชนบริเวณพื้นที่ศึกษามีโอกาสร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกของโครงการ และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการศึกษาคำโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ เพื่อจะนำไปใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการที่เหมาะสม และมีความสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในพื้นที่มากที่สุด

3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) ผู้ใช้ทางบนทางหลวงหมายเลข 402 ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมถึงรถบรรทุกและรถขนส่งขนาดใหญ่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกปลอดภัย ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจรองรับการเติบโตของเมืองภูเก็ต
- 2) แนวเส้นทางมีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานชั้นทางของกรมทางหลวงมีความปลอดภัย ช่วยลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง
- 3) การพัฒนาโครงการช่วยให้การเดินทางในท้องถิ่นสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมทั้งสอดคล้องต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน สิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ศึกษาน้อยที่สุด

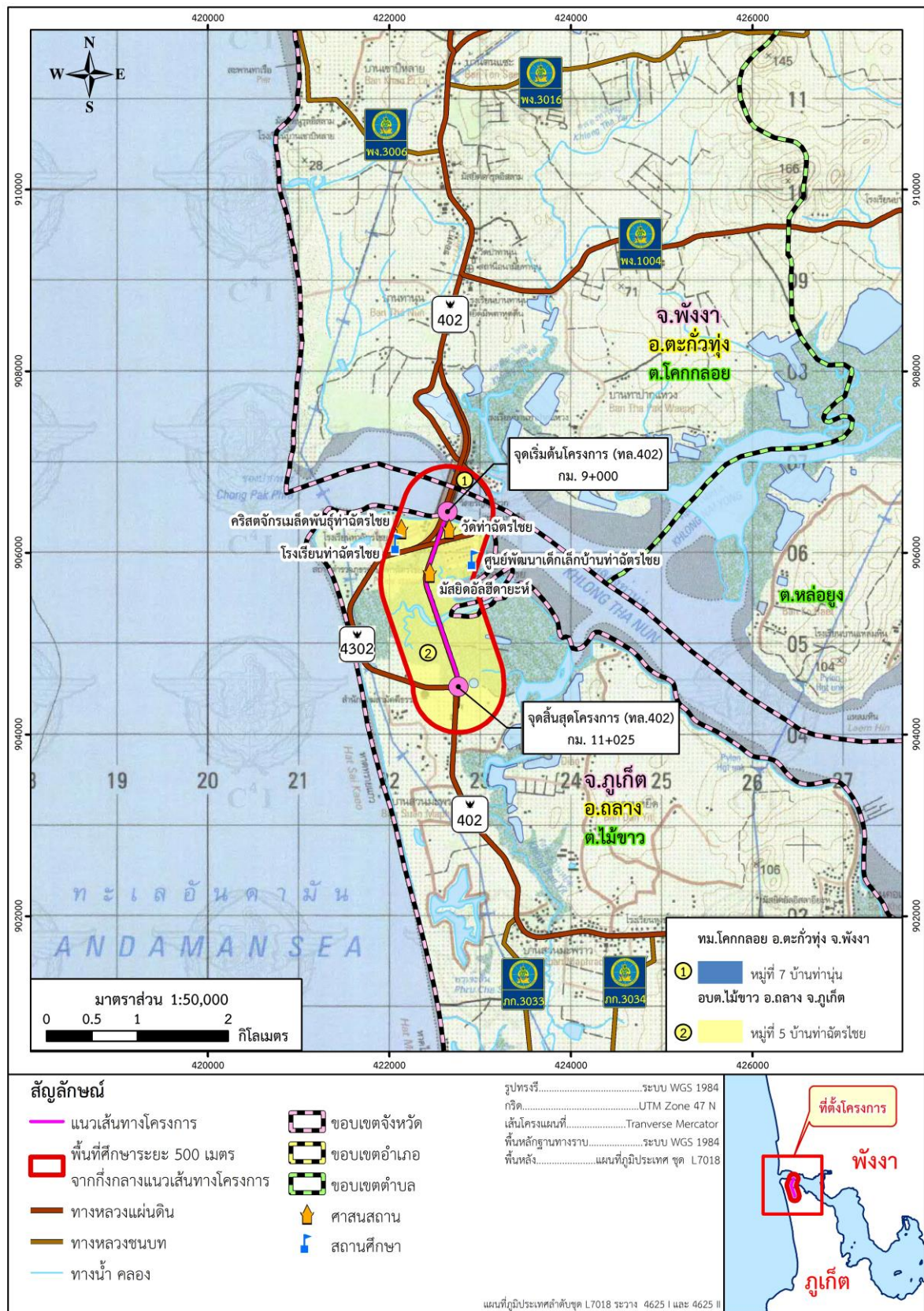


4 พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกกอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 402 ประมาณ กม. 9+000 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 402 ประมาณ กม. 11+056 มีระยะทางประมาณ 2.270 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 2 อำเภอ 2 ตำบล (2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-1 และ รูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	ชุมชน/หมู่บ้าน
พังงา	ตะกั่วทุ่ง	โคกกกอย	เทศบาลเมืองโคกกกอย	หมู่ที่ 7 บ้านท่าหนุน
ภูเก็ต	ถลาง	ไม้ขาว	องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว	หมู่ที่ 5 บ้านท่าฉัตรไชย
2 จังหวัด	2 อำเภอ	2 ตำบล	2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	2 หมู่บ้าน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 สายโคกกกลอย – เมืองภูเก็ต หรือถนนเทพกระษัตรี เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดพังงา มีความยาวประมาณ 48 กิโลเมตร อยู่ในจังหวัดพังงาประมาณ 8 กิโลเมตร และอยู่ในจังหวัดภูเก็ตประมาณ 40 กิโลเมตร โดยอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงภูเก็ตตลอดสาย

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ช่วงที่ผ่านจังหวัดภูเก็ต จะเริ่มต้นที่สะพานท้าวเทพกระษัตรี ซึ่งเป็นสะพานฝั่งขาเข้าเมือง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 402 ต่อเนื่องผ่านด่านตรวจท่าฉัตรไชยเข้าสู่ตัวเมืองภูเก็ต ในส่วนของขาออกจากเมืองจะใช้ทางหลวงหมายเลข 402 ผ่านด่านตรวจท่าฉัตรไชยแล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้ทางหลวงหมายเลข 4302 และสะพานท้าวศรีสุนทร ซึ่งเป็นสะพานฝั่งขาออก และเชื่อมเข้าหาทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อวิ่งเข้าสู่ตำบลโคกกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา ต่อไป

สำหรับโครงการตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ประมาณ กม.ที่ 9+000 สภาพปัจจุบันมีลักษณะเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ด้านซ้ายทาง และมีการแบ่งช่องสำหรับทางจักรยานด้านขวาทาง มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวเส้นทาง ติดตั้งราวเหล็กกันตก (Guardrail) ตลอดซ้ายทางและขวาทาง ในบางช่วง มีสะพาน 1 แห่ง ข้ามคลองอุตะเกา ความยาวของสะพานประมาณ 70 เมตร สภาพพื้นที่สองข้างทางตัดผ่านพื้นที่ป่า ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองอุตะเกา ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองอุตะเกา และป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ประมาณ กม. ที่ 11+056 บริเวณหน้าด่านตรวจท่าฉัตรไชย ซึ่งปัจจุบันมีลักษณะเป็นทางแยกเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4302 (ขาออกภูเก็ต)

5.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

1) สภาพปัจจุบันของจุดเริ่มต้นโครงการ

บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 402 (ห่างจากเชิงลาดสะพานลงมาประมาณ 400 เมตร) บริเวณนี้มีลักษณะเป็นทางร่วม (Merging) จากทางหลวงหมายเลข 4302 (ขาออกจังหวัดภูเก็ต) ทางด้านขวาทางของโครงการ และเป็นทางแยก (Diverging) พร้อมทางร่วม (Merging) ใช้สำหรับเข้าออกสู่ชุมชน วัดท่าฉัตรไชยทางด้านซ้ายทาง ดังแสดงในรูปที่ 5.1-1



รูปที่ 5.1-1 แสดงทางแยก (Diverging) พร้อมทางร่วม (Merging) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
ทางหลวงหมายเลข 402

2) สภาพปัจจุบันของจุดสิ้นสุดโครงการ

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 402 (ก่อนถึงจุดตรวจท่าฉัตรไชย)
บริเวณนี้มีลักษณะเป็นทางแยก (Diverging) ใช้สำหรับผู้ที่สัญจรต้องการกลับรถหรือไม่ต้องการเข้าเมืองภูเก็ต
โดยจากแยกออกจากโครงการทางด้านขวาทาง ดังแสดงในรูปที่ 5.1-2



รูปที่ 5.1-2 แสดงทางร่วม (Merging) บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 402

3) ความกว้างเขตทางเดิม

ทางหลวงหมายเลข 402 บริเวณพื้นที่โครงการ ทิศทางจากจังหวัดพังงาเข้าสู่
จังหวัดภูเก็ต จุดเริ่มต้นของโครงการฯ ประมาณ กม.ที่ 9+000 และสิ้นสุดโครงการฯ ประมาณ กม. ที่ 11+056
มีความกว้างเขตทางเดิมประมาณ 20.00 - 40.00 เมตร โดยถนนโครงการฯ มีจำนวน 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง
ด้านซ้ายทาง และทางจักรยานด้านขวาทางดังแสดงในรูปที่ 5.1-3

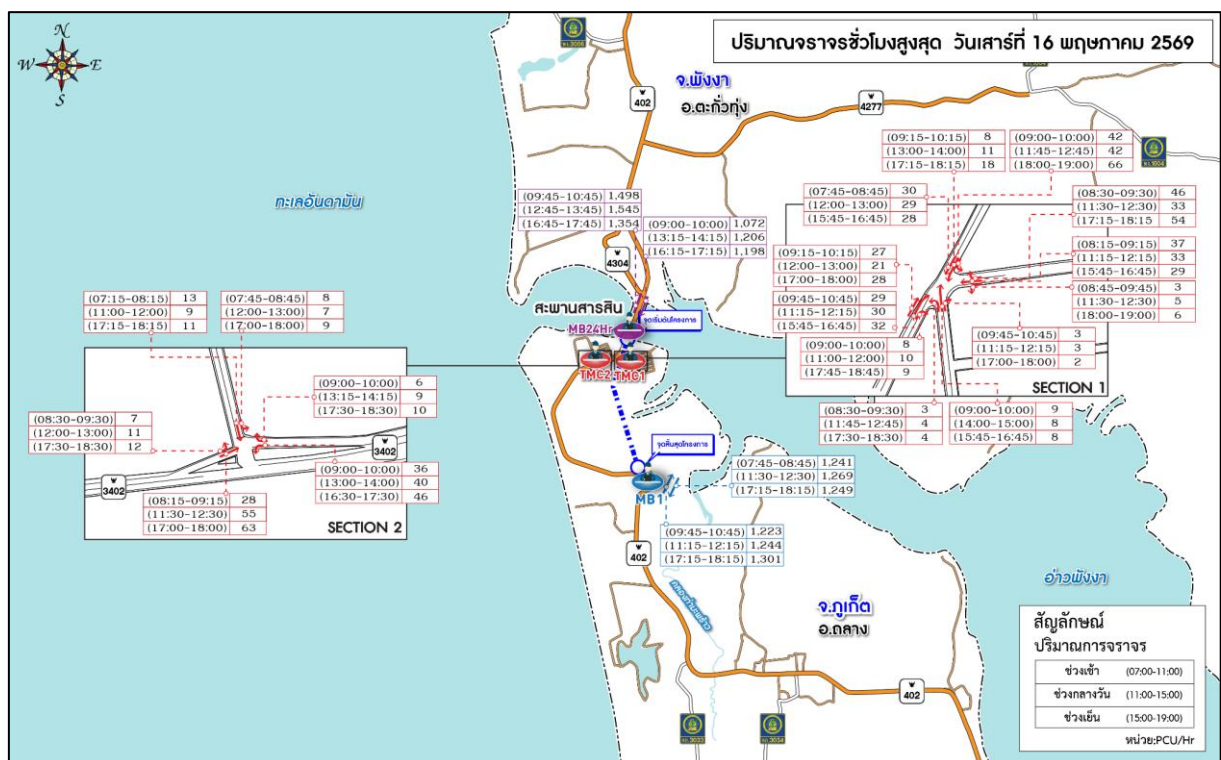


รูปที่ 5.1-3 แสดงภาพคันทางเดิม

4) สรุปผลการศึกษาด้านการจราจร

4.1) ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณบนช่วงถนนและบริเวณทางแยก

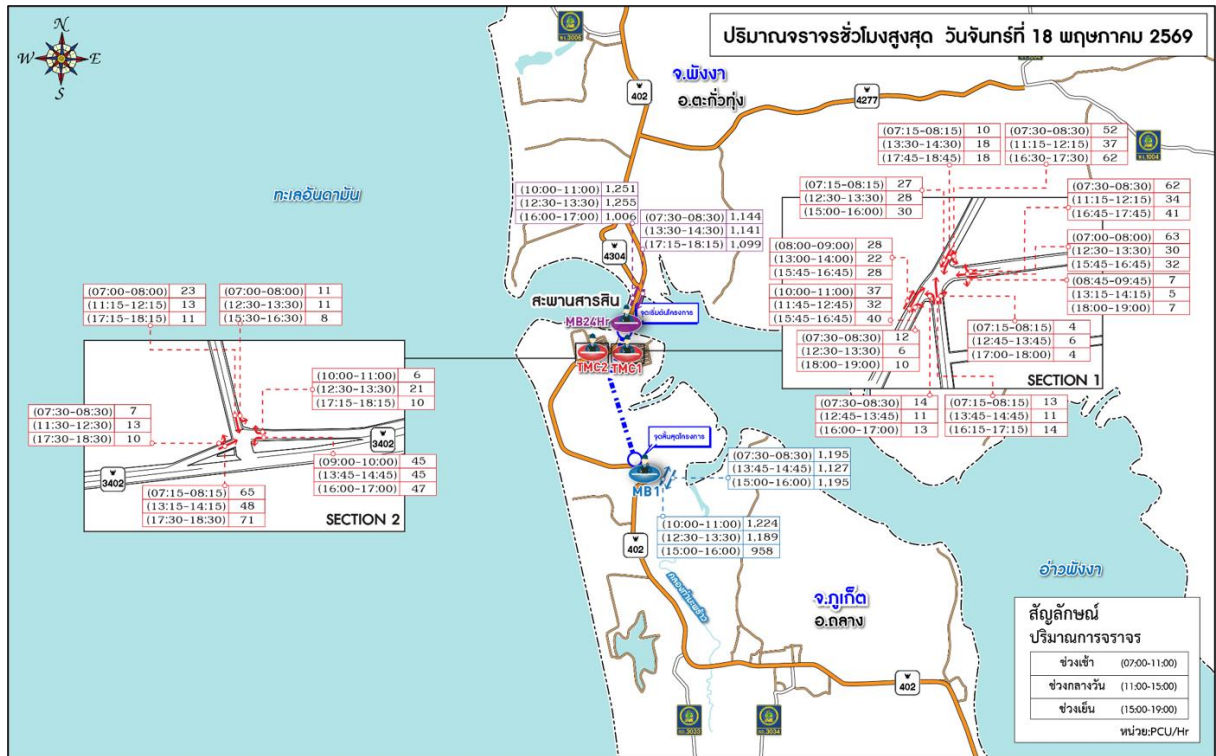
การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแบ่งเป็นข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณบนช่วงถนน (Mid-Block Count, MB) และบริเวณทางแยก (Turning Movement Count, TMC) วันที่ทำการสำรวจข้อมูลกำหนดตามเหตุการณ์การเดินทาง ได้แก่ 1) วันเสาร์ที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 (วันหยุด) 2) วันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 (วันทำงานต้นสัปดาห์) และ 3) วันพุธที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 (วันทำงานกลางสัปดาห์) การสำรวจข้อมูลดำเนินการสำรวจพร้อมกันทั้งระบบโครงข่ายถนนแบบต่อเนื่องแบ่งช่วงเวลาในการสำรวจเป็น 12 ชั่วโมง (07:00 – 19:00 น.) และ/หรือ 24 ชั่วโมง โดยผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรถูกวิเคราะห์และสรุปผลในรูปแบบของตารางและรูปในหน่วย PCU (Passenger Car Unit) และหน่วยคัน ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจร ถูกแบ่งเป็น 1) ข้อมูลปริมาณจราจรรวม 12 ชั่วโมง และ/หรือ 24 ชั่วโมง 2) ข้อมูลปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุดใน แต่ทิศทางการเดินทางรถ และ 3) ข้อมูลปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน (เช้า กลางวัน เย็น) แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 5.1-4 รูปที่ 5.1-3 ถึง รูปที่ 5.1-5



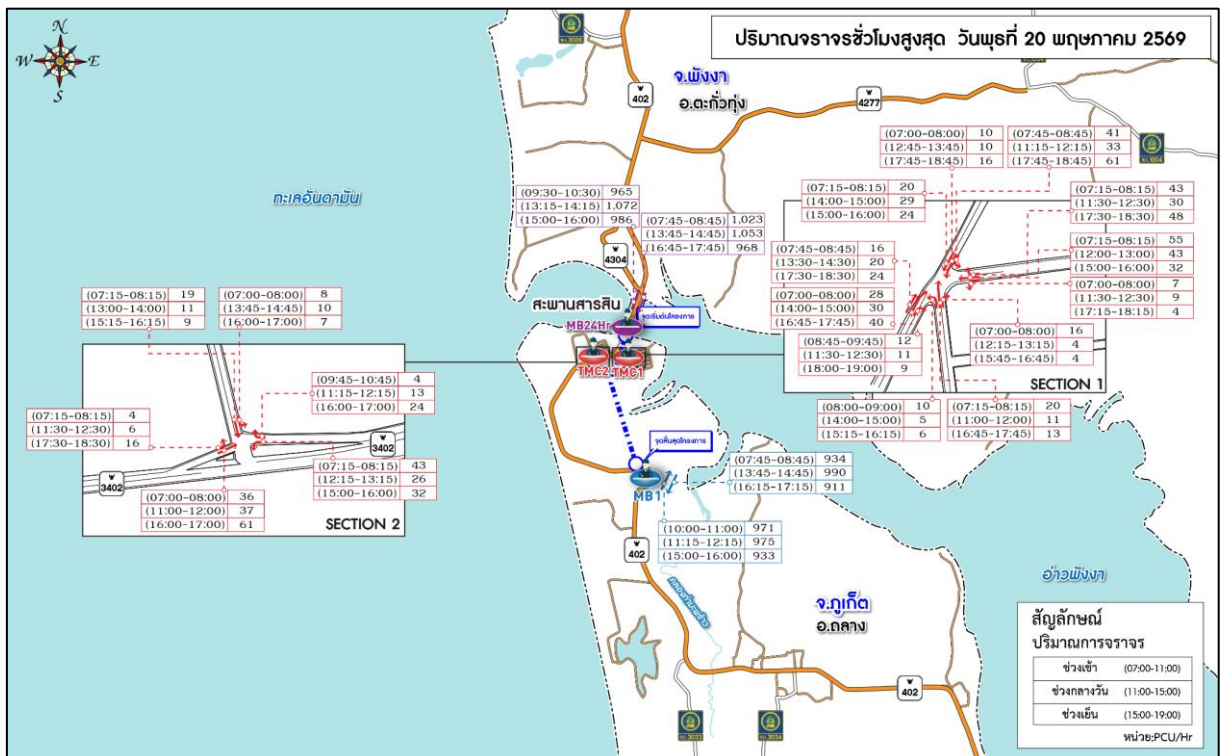
รูปที่ 5.1-4 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันหยุด)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกกอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย)



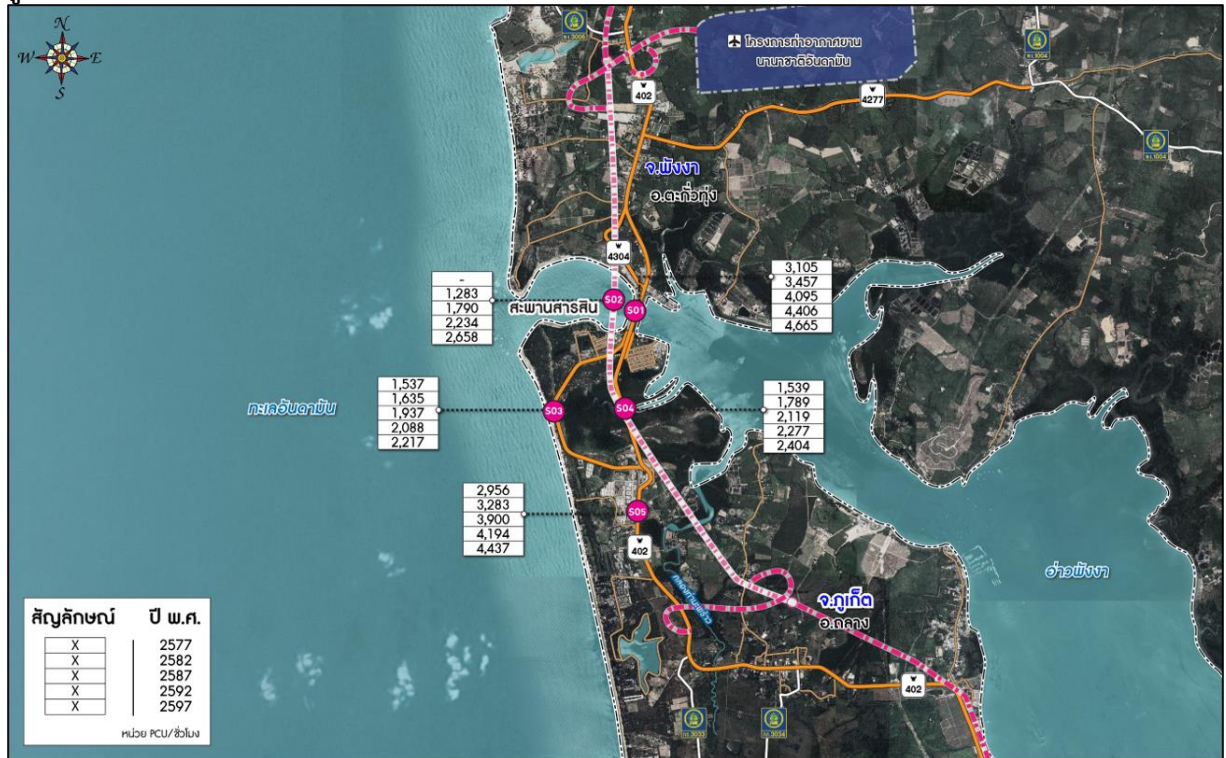
รูปที่ 5.1-5 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานต้นสัปดาห์)



รูปที่ 5.1-6 ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรรวมทั้งระบบโครงข่าย (วันทำงานกลางสัปดาห์)

4.2) ผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงข่าย กรณีไม่มีโครงการ

ผลคาดการณ์กรณีไม่มีโครงการจะเป็นการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนสะพานสารสินเดิม (ทล.402) โดยจะแสดงผลในรูปแบบของปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงเร่ง ดังแสดงในรูปที่ 5.1-7



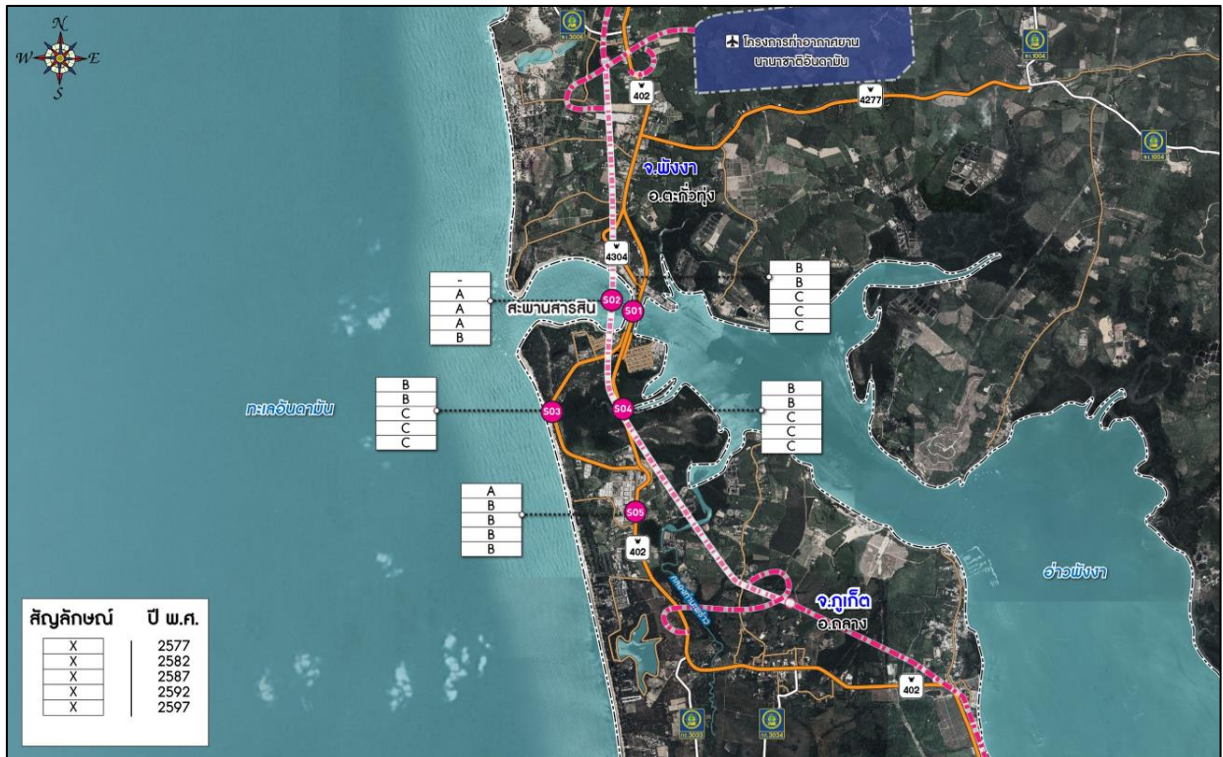
รูปที่ 5.1-7 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรรายชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงถนนบนโครงข่ายถนนสายหลัก
ในพื้นที่ศึกษา กรณีไม่มีโครงการ

กรณีมีโครงการ

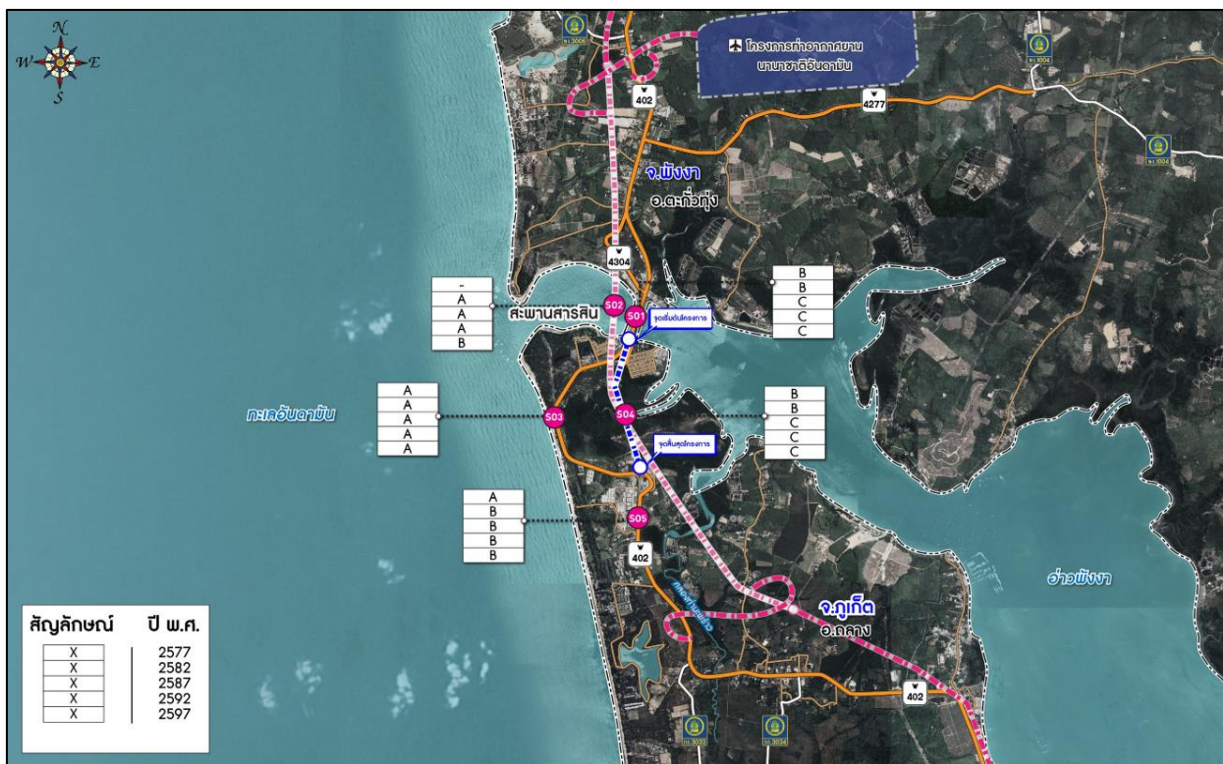
ผลคาดการณ์กรณีมีโครงการประกอบด้วยผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนช่วงถนนในโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา ปริมาณจราจรบนช่วงถนนโครงการ และปริมาณจราจรบนทางแยกของถนนโครงการ โดยจะแสดงผลในรูปแบบของปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงเร่งด่วน ดังแสดงในรูปที่ 5.1-8



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกกอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย)



รูปที่ 5.1-9 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ บนช่วงถนนในโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา
กรณีไม่มีโครงการ

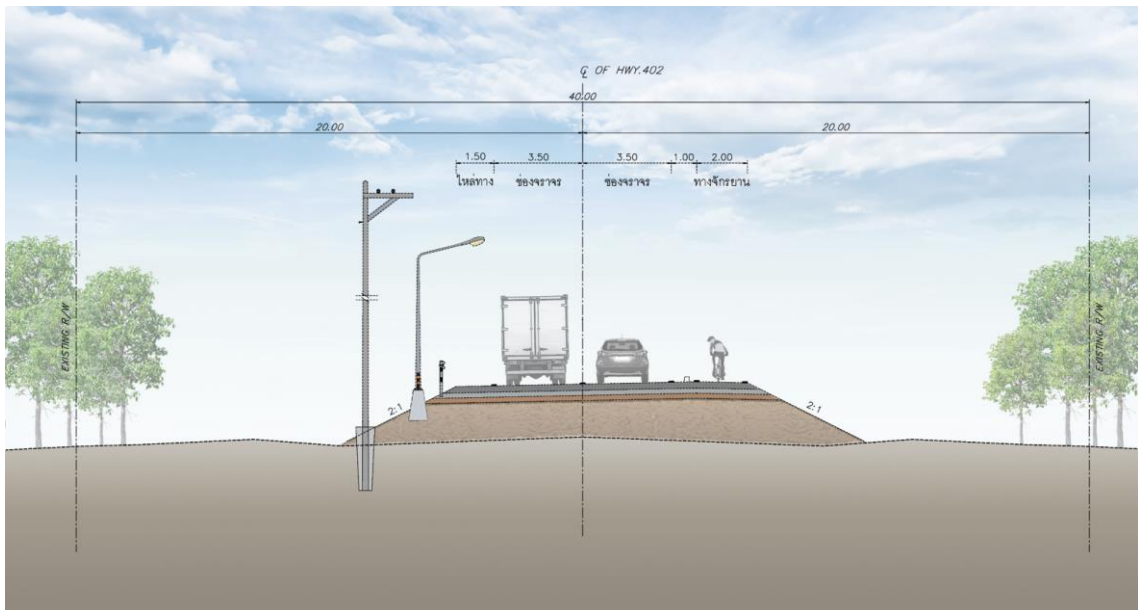


รูปที่ 5.1-10 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ บนช่วงถนนในโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา
กรณีมีโครงการ

6 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

6.1 รูปตัดทางของโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 402 ช่วงที่ผ่านพื้นที่โครงการ เป็นทางหลวงที่มีเดินรถทิศทางเดียว ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางข้างซ้ายกว้าง 1.50 เมตร สำหรับไหล่ทางด้านขวา ได้กำหนดให้เป็นช่องทางสำหรับรถจักรยานโดยมีคันหินกั้นแบ่งช่องการเดินรถกับช่องทางจักรยาน มีความกว้างรวม 3.00 เมตร มีเขตทางเดิมกว้าง 40.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6.1-1



รูปที่ 6.1-1 รูปแบบถนนปัจจุบัน

6.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

เนื่องจากโครงการนี้เป็นการสำรวจและออกแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 402 เดิม สายโคกกกอย - เมืองภูเก็ต (ช่วงสะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย) มีระยะทางจากจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการค่อนข้างสั้น ประมาณ 2 กิโลเมตร และทิศทางการจราจรเดิมออกแบบให้การเดินทางเป็นแบบเดินรถทิศทางเดียว ซึ่งในการพัฒนาโครงการ จะมีพัฒนาทางหลวงหมายเลข 402 ช่วงดังกล่าว ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า และปรับให้เดินทางใน 2 ทิศทาง (ไปและกลับ) ดังนั้นรูปแบบการพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการพิจารณารูปแบบการเดินทางร่วมกับโครงข่ายที่เกี่ยวข้องคือ ทางหลวงหมายเลข 4302 ถนนเลียบหาดทรายแก้ว และถนนท้องถิ่นเดิมที่มีอยู่

สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเป็นไปได้เบื้องต้น กำหนดไว้ 4 รูปแบบ ดังนี้

• รูปแบบที่ 1

จุดเริ่มต้นโครงการ : พิจารณาเป็นสะพานยกระดับพร้อมทางแยกระดับพื้นในทิศทางไปหาดทรายแก้ว

จุดสิ้นสุดโครงการ : พิจารณาเป็นวงเวียนระดับพื้น

จุดเริ่มต้นโครงการออกแบบเป็นสะพานยกระดับ (Overpass) ต่อเนื่องจากสะพานท้าวเทพกระษัตรีและสะพานท้าวศรีสุนทร รองรับการจราจรบนถนนโครงการฯ ทางหลวงหมายเลข 402

ให้เป็นถนนสายหลักในการเข้า - ออกจังหวัดภูเก็ต ร่วมกับออกแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณใต้สะพานยกระดับเพื่อให้สามารถสัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม ระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการออกแบบสะพานข้ามคลองอู่ตะเภาในทิศทางขาออกจังหวัดภูเก็ต และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการออกแบบเป็นรูปแบบของวงเวียนระดับพื้นเพื่อรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง ดังแสดงใน **รูปที่ 6.2-1** โดยทั้งนี้ได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนทางหลวงหมายเลข 4302 ซึ่งเป็นถนนขาออกจังหวัดภูเก็ตเดิม (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) ให้เป็นถนนสายรองแบบวิ้งสวนเลน

ข้อดี

- จุดเริ่มต้นโครงการสามารถสัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม
- จุดสิ้นสุดโครงการสามารถรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง

ข้อเสีย

- จุดสิ้นสุดโครงการทิศทางขาออกจากจังหวัดภูเก็ตจะต้องชะลอรถเพื่อเข้าวงเวียนหากถนนสายรองมีปริมาณจราจรมาก อาจจะทำให้รถในวงเวียนติดขัดกว่ารูปแบบอื่น
- เนื่องจากมีการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการทำให้บดบังทัศนียภาพมาก
- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง



รูปที่ 6.2-1 รูปแบบที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นสะพานยกระดับและรูปแบบวงเวียนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

● รูปแบบที่ 2

จุดเริ่มต้นโครงการ : พิจารณาเป็นสะพานยกระดับพร้อมทางแยกระดับพื้นในทิศทางไปหาดทรายแก้ว

จุดสิ้นสุดโครงการ : พิจารณาเป็นถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ

จุดเริ่มต้นโครงการออกแบบเป็นสะพานยกระดับ (Overpass) ต่อเนื่องจากสะพานท้าวศรีสุนทร และสะพานท้าวเทพกระษัตรี รองรับจราจรบนถนนโครงการฯ ทางหลวงหมายเลข 402 ให้เป็นถนนสายหลักในการเข้า - ออกจังหวัดภูเก็ต ร่วมกับออกแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณใต้สะพานยกระดับ เพื่อให้สามารถสัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม และออกแบบจุดกลับรถสำหรับทิศทางกลับเข้าสู่ด้านท่าฉัตรไชย และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการออกแบบเป็นถนนระดับพื้น (At-grade) กำหนดให้แนวทางเดินรถในทิศทางเข้าและออกจังหวัดภูเก็ต บนทางหลวงหมายเลข 402 เป็นทางสายหลัก รถที่วิ่งทางตรงในทิศทางนี้ทั้งสองฝั่ง สามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยตรงด้วยความเร็วต่อเนื่อง

โดยรถที่มาจากด้านทิศเหนือของด้านตรวจท่าฉัตรไชย-หากต้องการเลี้ยวขวาไปยังทางหลวงหมายเลข 4302 จะต้องไปใช้ทางกลับรถบริเวณหน้าหรือหลังด้านตรวจท่าฉัตรไชย และรถที่มาจากถนนสายรอง (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) หากต้องการเข้าสู่จังหวัดภูเก็ตจะต้องเบี่ยงซ้ายไปใช้จุดกลับรถที่บริเวณคลองอู่ตะเภา เพื่อกลับมาทางสายหลักก่อนเข้าสู่ด้านตรวจท่าฉัตรไชย ดังแสดงในรูปที่ 6.2-2 โดยทั้งนี้ได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนทางหลวงหมายเลข 4302 ซึ่งเป็นถนนขาออกจังหวัดภูเก็ตเดิม (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) ให้เป็นถนนสายรองแบบวิงสวนเลน

ข้อดี

- จุดเริ่มต้นโครงการสามารถสัญจรเข้าออกพื้นที่ของชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสะพานสารสินได้คงเดิม
- จุดสิ้นสุดโครงการสามารถทำความเร็วได้ต่อเนื่องโดยไม่มีการตัดกระแสรถจราจร

ข้อเสีย

- เนื่องจากการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการทำให้บดบังทัศนียภาพมาก
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่นๆ



รูปที่ 6.2-2 รูปแบบที่ 2 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นสะพานยกระดับและถนนระดับพื้นบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการพร้อมสะพานกลับรถ

● รูปแบบที่ 3

จุดเริ่มต้นโครงการ : พิจารณาเป็นถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถ

จุดสิ้นสุดโครงการ : พิจารณาเป็นวงเวียนระดับพื้น

จุดเริ่มต้นโครงการออกแบบเป็นถนนระดับพื้น (At-grade) กำหนดให้แนวทางเดินรถในทิศทางเข้า - ออกจังหวัดภูเก็ตเป็นทางสายหลัก รถที่วิ่งทางตรงในทิศทางนี้ทั้งสองฝั่งสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยตรงด้วยความเร็วต่อเนื่อง โดยถนนที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอู่ตะเภา และรถที่มาจากถนนสายรอง (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) หากต้องการเข้าสู่จังหวัดภูเก็ตจะต้องเบี่ยงซ้ายไปกลับรถใต้สะพานท้าวเทพกระษัตรีและสะพานท้าวศรีสุนทร เพื่อกลับมาทางสายหลักก่อนเข้าสู่ด้านตรวจท่าฉัตรไชย หรือเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 4302 ผ่านวงเวียนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการและเข้าสู่ด้านตรวจท่าฉัตรไชยต่อไป และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการออกแบบเป็นรูปแบบของวงเวียนระดับพื้นเพื่อรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง ดังแสดงในรูปที่ 6.2-3 โดยทั้งนี้ได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนทางหลวงหมายเลข 4302 ซึ่งเป็นถนนขาออกจังหวัดภูเก็ตเดิม (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) ให้เป็นถนนสายรองแบบวิงสวนเลน

ข้อดี

- จุดสิ้นสุดโครงการสามารถรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง
- ค่าก่อสร้างถูกที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่นๆ

ข้อเสีย

- จุดเริ่มต้นโครงการที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอู่ตะเภา ทำให้มีระยะเวลาการเดินทางที่เพิ่มขึ้นกว่ารูปแบบ 1 และ 2
- จุดสิ้นสุดโครงการทิศทางขาออกจากจังหวัดภูเก็ตจะต้องชะลอรถเพื่อเข้าวงเวียนหากถนนสายรองมีปริมาณจราจรมาก อาจจะทำให้รถในวงเวียนติดขัดกว่ารูปแบบอื่น



รูปที่ 6.2-3 รูปแบบที่ 3 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถและรูปแบบวงเวียนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

● รูปแบบที่ 4

จุดเริ่มต้นโครงการ : พิจารณาเป็นถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ

จุดสิ้นสุดโครงการ : พิจารณาเป็นถนนระดับพื้นพร้อมจุดกลับรถ

จุดเริ่มต้นโครงการออกแบบเป็นถนนระดับพื้น (At-grade) กำหนดให้แนวทางเดินรถในทิศทางเข้า - ออกจังหวัดภูเก็ตเป็นทางสายหลัก รถที่วิ่งทางตรงในทิศทางนี้ทั้งสองฝั่งสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยตรงด้วยความเร็วต่อเนื่อง โดยถนนที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอู่ตะเภา และรถที่มาจากถนนสายรอง (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) หากต้องการเข้าสู่จังหวัดภูเก็ตจะต้องเบี่ยงซ้ายไปกลับรถใต้สะพานท้าวเทพกระษัตรีและสะพานท้าวศรีสุนทร เพื่อกลับมาทางสายหลักก่อนเข้าสู่ด่านตรวจท่าฉัตรไชย และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการออกแบบเป็นถนนระดับพื้น (At-grade) กำหนดให้แนวทางเดินรถในทิศทางเข้าออกจังหวัดภูเก็ตเป็นทางสายหลัก รถที่วิ่งทางตรงในทิศทางนี้ทั้งสองฝั่ง สามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยตรงด้วยความเร็วต่อเนื่อง โดยรถที่มาจากด้านทิศเหนือของด่านตรวจท่าฉัตรไชย-หากต้องการเลี้ยวขวาไปยังทางหลวงหมายเลข 4302 จะต้องไปใช้ทางกลับรถบริเวณหน้าหรือหลังด่านตรวจท่าฉัตรไชย และรถที่มาจากถนนสายรอง (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) หากต้องการเข้าสู่จังหวัดภูเก็ตจะต้องเบี่ยงซ้ายไปใช้จุดกลับรถที่บริเวณคลองอู่ตะเภา เพื่อกลับมาทางสายหลักก่อนเข้าสู่ด่านตรวจท่าฉัตรไชย ดังแสดงในรูปที่ 6.2-4 โดยทั้งนี้ได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนทางหลวงหมายเลข 4302 ซึ่งเป็นถนนขาออกจังหวัดภูเก็ตเดิม (ถนนเลียบหาดทรายแก้ว) ให้เป็นถนนสายรองแบบวิงสวนเลน

ข้อดี

- จุดสิ้นสุดโครงการสามารถทำความเร็วได้ต่อเนื่องโดยไม่มีการตัดกระแสการจราจร

ข้อเสีย

- จุดเริ่มต้นโครงการที่มาจากจังหวัดพังงาต้องการไปบริเวณหาดทรายแก้วจะให้ไปใช้จุดกลับรถบริเวณคลองอุตะเกา ทำให้มีระยะเวลาการเดินทางที่เพิ่มขึ้นกว่ารูปแบบ 1 และ 2



รูปที่ 6.2-4 รูปแบบที่ 4 จุดเริ่มต้นโครงการเป็นถนนระดับพื้นพร้อมสะพานกลับรถและ
ถนนระดับพื้นบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการพร้อมสะพานกลับรถ

7 หลักเกณฑ์การพัฒนาของโครงการ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการประกอบด้วย ปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ปัจจัยด้านด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- 1) ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน เช่น ความล่าช้าในการเดินทาง (Delay) ระยะเวลาในการเดินทาง (Travel Time) พื้นที่สะพาน (ตร.ม.) พื้นผิวจราจรเดิมที่เสียไประหว่างการก่อสร้าง (ตร.ม.) เป็นต้น
- 2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน เช่น ค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท/กม.) เจริญปริมาณ/ค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น (ล้านบาท) เป็นต้น
- 3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน เช่น จำนวนอาคารสิ่งปลูกสร้างในระยะ 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (แห่ง) การสูญเสียพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ (ตร.ม.) การสูญเสียพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ตร.ม.) ระยะที่ถูกโครงสร้างยกระดับบดบังทัศนียภาพ (ม.)

8 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษาผลกระทบด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จะครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยครอบคลุมขอบเขตการปกครองของ (1) เทศบาลเมืองโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา (2) องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว อำเภอดง จังหวัดภูเก็ต โดยมีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ในการศึกษาจะมีการรวบรวมข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันจากข้อมูลทุติยภูมิ การลงสำรวจพื้นที่ และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะมีการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้น

ทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการเพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 8.1-1 และมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่นำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 31 ปัจจัยรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 8.1-1

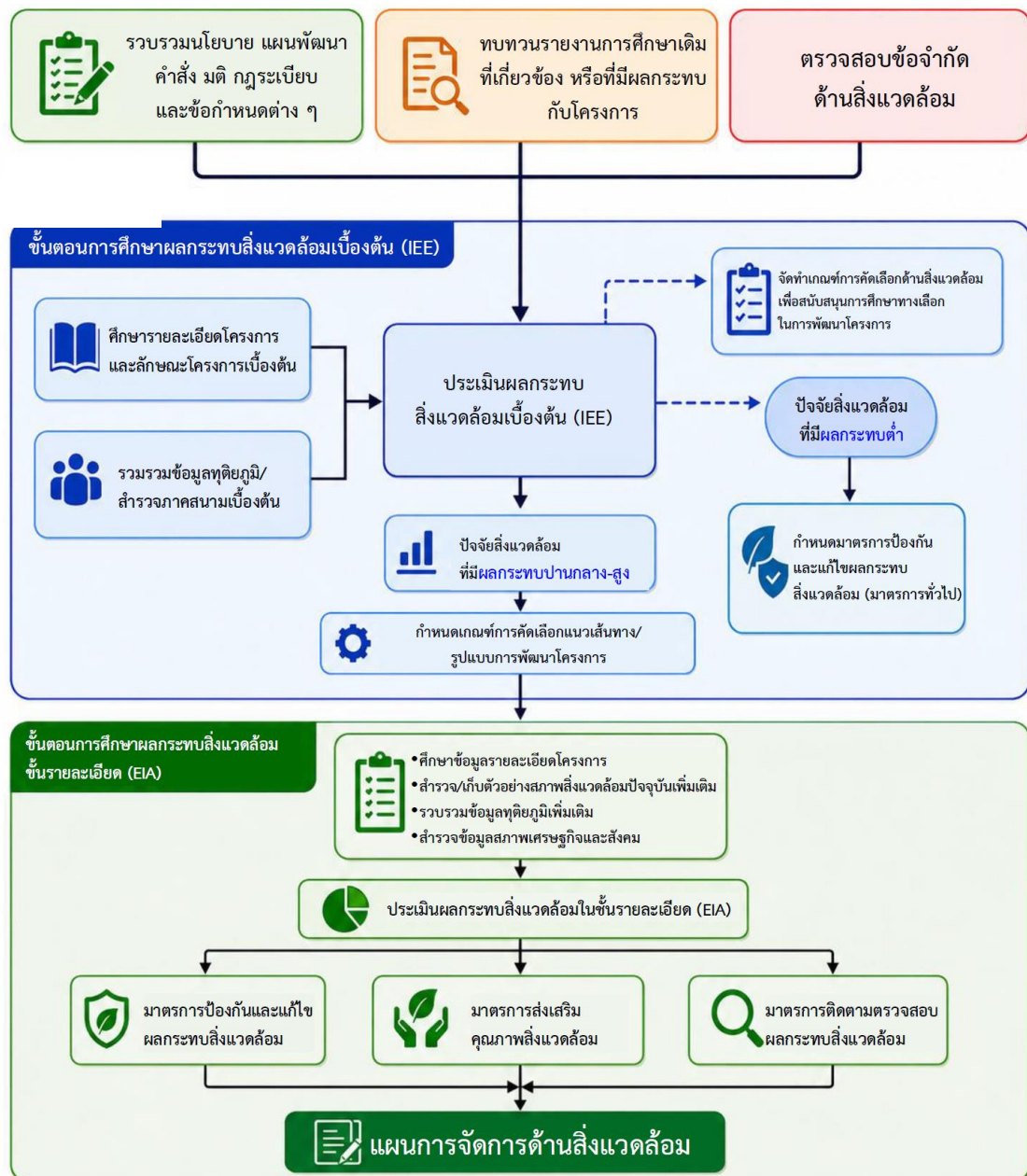
8.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการเป็นขั้นตอนแรกของการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยง และนำไปพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของรูปแบบโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุด และเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ จะทำให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ และมีข้อจำกัดทางสิ่งแวดล้อมในระดับน้อยที่สุด ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการด้วย ทั้งนี้ ในขั้นตอนการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจะสอดคล้องกับข้อกำหนด ระเบียบกฎหมาย และประโยชน์ในการอนุรักษ์และหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ดังนี้

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566² และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568³
- 2) กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรี

² ลำดับที่ 33 เอกสารท้ายประกาศ 4 ประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขั้นตอนในการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567

³ ลำดับที่ 20 เอกสารท้ายประกาศ 4 ประเภทและขนาดของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขั้นตอนในการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568



ที่มา : ปรับปรุงจากแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 10: ฉบับเดือนมกราคม 2569) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ, กองประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2567, ฉบับเดือนสิงหาคม 2567.

รูปที่ 8.1-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ตารางที่ 8.1-1 ประเด็นและแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
1. ทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Environment)	
1.1 ภูมิสัณฐาน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน - การปนเปื้อนของดิน - การชะล้างพังทลายของดิน - การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	- โครงสร้าง ลักษณะทางธรณีวิทยา - ธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น
1.4 น้ำผิวดิน	- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน - คุณภาพน้ำผิวดิน
1.5 น้ำใต้ดิน	- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน - คุณภาพน้ำใต้ดิน
1.6 น้ำทะเล	- ลักษณะทางสมุทรศาสตร์ - คุณภาพน้ำทะเล
1.7 อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสาร - การเพิ่มขึ้นของมลพิษ เช่น CO NO ₂ เป็นต้น
1.8 เสียง	- เสียงรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ
1.9 ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของโครงการ
2. ทรัพยากรทางชีวภาพ (Biological Environment)	
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก - พืชในระบบนิเวศ และการประเมินมวลชีวภาพของไม้ รวมทั้งประเมินค่าความสูญเสียการกักเก็บคาร์บอนในพืช (ถ้ามี) - สัตว์ในระบบนิเวศ
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางน้ำ - พืชในระบบนิเวศ - สัตว์ในระบบนิเวศ
2.3 พื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงศักยภาพของพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ
2.4 พื้นที่ชุ่มน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงศักยภาพ ความสามารถในการให้บริการของระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values)	
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- คุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค - ปริมาณและความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม - ระดับการให้บริการ - การชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางทางไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร
3.6 นันทนาการ	- การใช้ประโยชน์พื้นที่นันทนาการ/แหล่งท่องเที่ยว
3.7 การใช้ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน

ตารางที่ 8.1-1 ประเด็นและแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

องค์ประกอบและปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values)	
4.1 เศรษฐกิจ - สังคม	- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม - เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน - การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย เป็นต้น - สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน
4.5 การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน - การเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม สถานศึกษา เป็นต้น
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ/จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	- การเกิดอาชญากรรม / ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน
4.8 สุขภาพ	- การจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสีย
4.9 ผู้ใช้ทาง	- ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	- ความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ - การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, ปรับปรุงครั้งที่ 10 : ฉบับเดือนมกราคม 2569.

8.2 พื้นที่ที่เข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากผลการตรวจสอบพื้นที่ในเบื้องต้น (ตารางที่ 8.2-1) พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองอุต๊ะเกา (ลำดับที่ 20.4) และอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ (ลำดับที่ 20.5) ดังนั้น โครงการฯ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศฉบับดังกล่าว

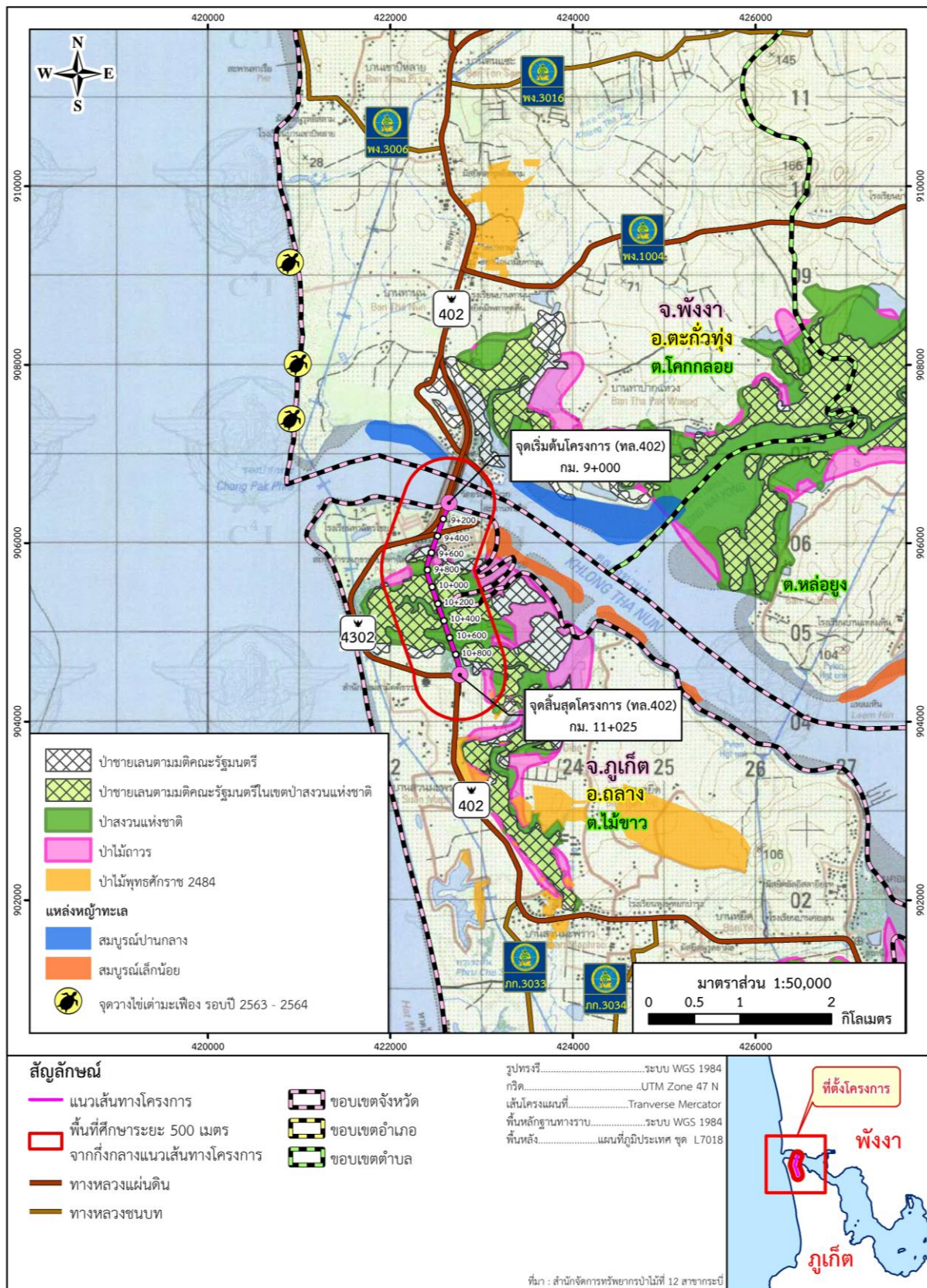


ตารางที่ 8.2-1 สรุปผลการตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด/ขั้นตอน ในการเสนอรายงาน	ผลการตรวจสอบ	
20 ^{1/}	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	ทุกขนาด ต้องจัดทำรายงาน EIA/ ในชั้นขออนุมัติ หรือในชั้นขออนุญาต โครงการแล้วแต่กรณี		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า		แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า แต่อย่างไร	✗
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ		แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ แต่อย่างไร	✗
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2		แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 แต่อย่างไร แสดงดังรูปที่ 8.2-2	✗
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ		แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองอู่ตะเภา แสดงดังรูปที่ 8.2-1	✓
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ		อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	✓
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะ 2 กิโลเมตร		ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✗
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง		ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	✗
33 ^{2/}	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1		แนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 แต่อย่างไร แสดงดังรูปที่ 8.2-2	✗

หมายเหตุ: 1/ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

2/ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 256

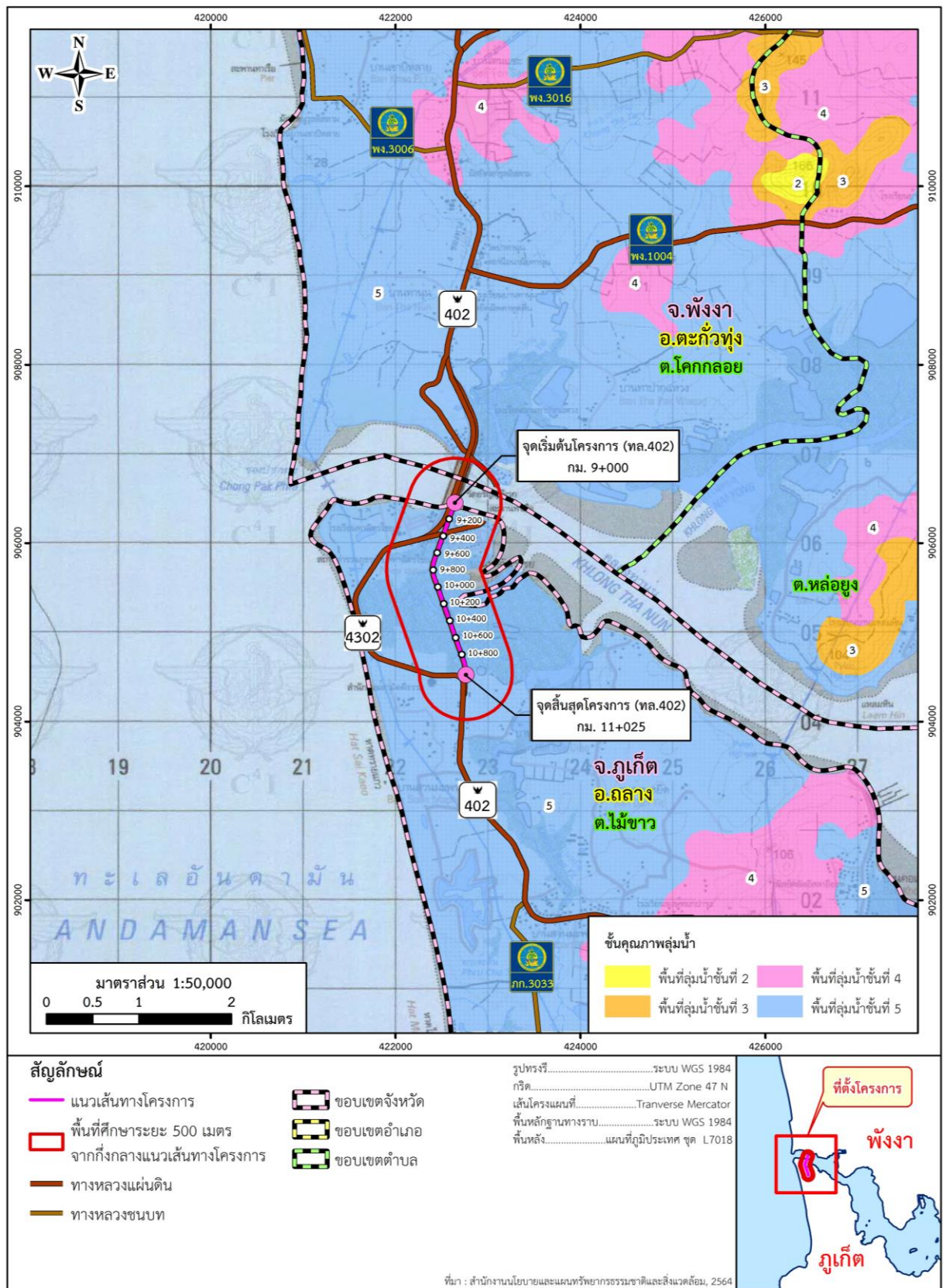


ที่มา : หนังสือตอบกลับจากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 (สาขากระบี่) เลขที่หนังสือ ทส 1635.2/2163 ลงวันที่ 28 เมษายน 2569

รูปที่ 8.2-1 พื้นที่อนุรักษ์ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และบริเวณใกล้เคียง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกกอย - เมืองภูเก็ต (สะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย)



ที่มา : หนังสือตอบกลับจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่หนังสือ ทส 1008.6/9607 ลงวันที่ 22 เมษายน 2569

รูปที่ 8.2-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

8.3 พื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม

1) แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของกรมศิลปากร พบว่า ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ แต่อย่างใด

2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า แต่อย่างใด

3) อุทยานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ แต่อย่างใด

4) ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 (สาขากระบี่) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ “ป่าเลนคลองอู่ตะเภา” แสดงดังรูปที่ 8.2-1

5) ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี 2543

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการกับศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดพังงา พบว่าแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี 2530 และ 2543 แสดงดังรูปที่ 8.2-1

6) ป่าไม้ถาวร ตามมติคณะรัฐมนตรี 2504

จากการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 (สาขากระบี่) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวร ตามมติคณะรัฐมนตรี 2504 “ป่าเลนคลองอู่ตะเภา” แสดงดังรูปที่ 8.2-1

7) เขตพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์ (Zone C)

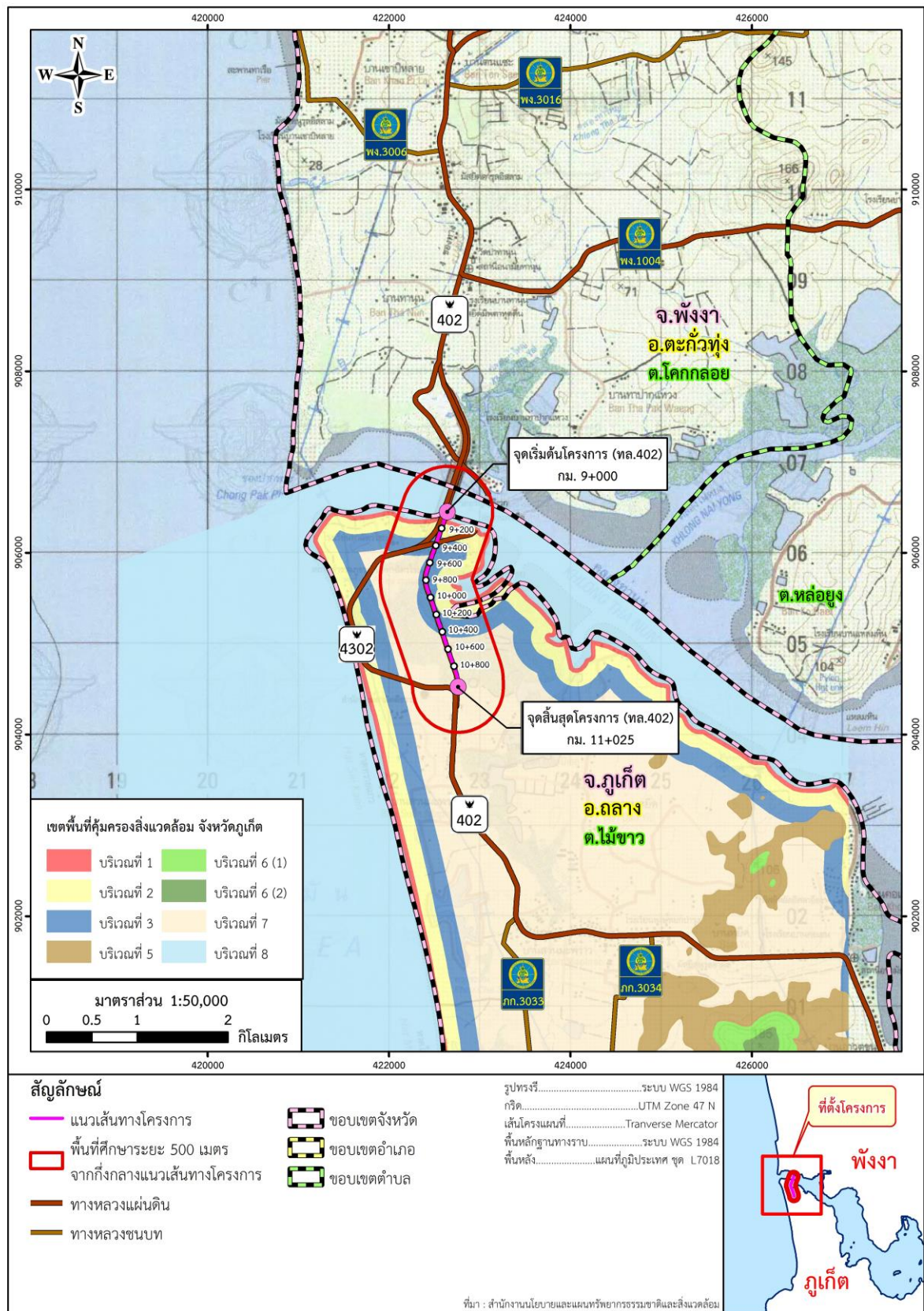
จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์ (Zone C) แต่อย่างใด

8) ป่าชุมชน

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชุมชน ตามพระราชบัญญัติป่าชุมชน พ.ศ. 2562 แต่อย่างใด

8.4 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม กับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในเขตพื้นที่ที่ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ของพื้นที่จังหวัดพังงาและจังหวัดภูเก็ต (รูปที่ 8.4-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 8.4-1 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต⁴ พ.ศ. 2567 ซึ่งโครงการตั้งอยู่ในบริเวณที่ 1 บริเวณที่ 2 บริเวณที่ 3 บริเวณที่ 7 และเกี่ยวเนื่องกับบริเวณที่ 8 โดยมีรายละเอียดในแต่ละบริเวณ ดังนี้

- บริเวณที่ 1 ได้แก่ พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวชายฝั่งทะเลรอบเกาะภูเก็ตเข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ 50 เมตร รวมทั้งพื้นที่ในเกาะบริวารต่าง ๆ เว้นแต่พื้นที่บริเวณที่ 5 และบริเวณที่ 6
- บริเวณที่ 2 ได้แก่ พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ 1 เข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ 150 เมตร เว้นแต่พื้นที่บริเวณที่ 5 และบริเวณที่ 6
- บริเวณที่ 3 ได้แก่ พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ 2 เข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ 200 เมตร เว้นแต่พื้นที่บริเวณที่ 5 และบริเวณที่ 6
- บริเวณที่ 7 ได้แก่ พื้นที่ในเกาะภูเก็ตและเกาะบริวารต่าง ๆ นอกจากบริเวณที่ 1 ถึงบริเวณที่ 6
- บริเวณที่ 8 ได้แก่ พื้นที่ทะเลรอบเกาะภูเก็ตและรอบเกาะบริวารต่าง ๆ

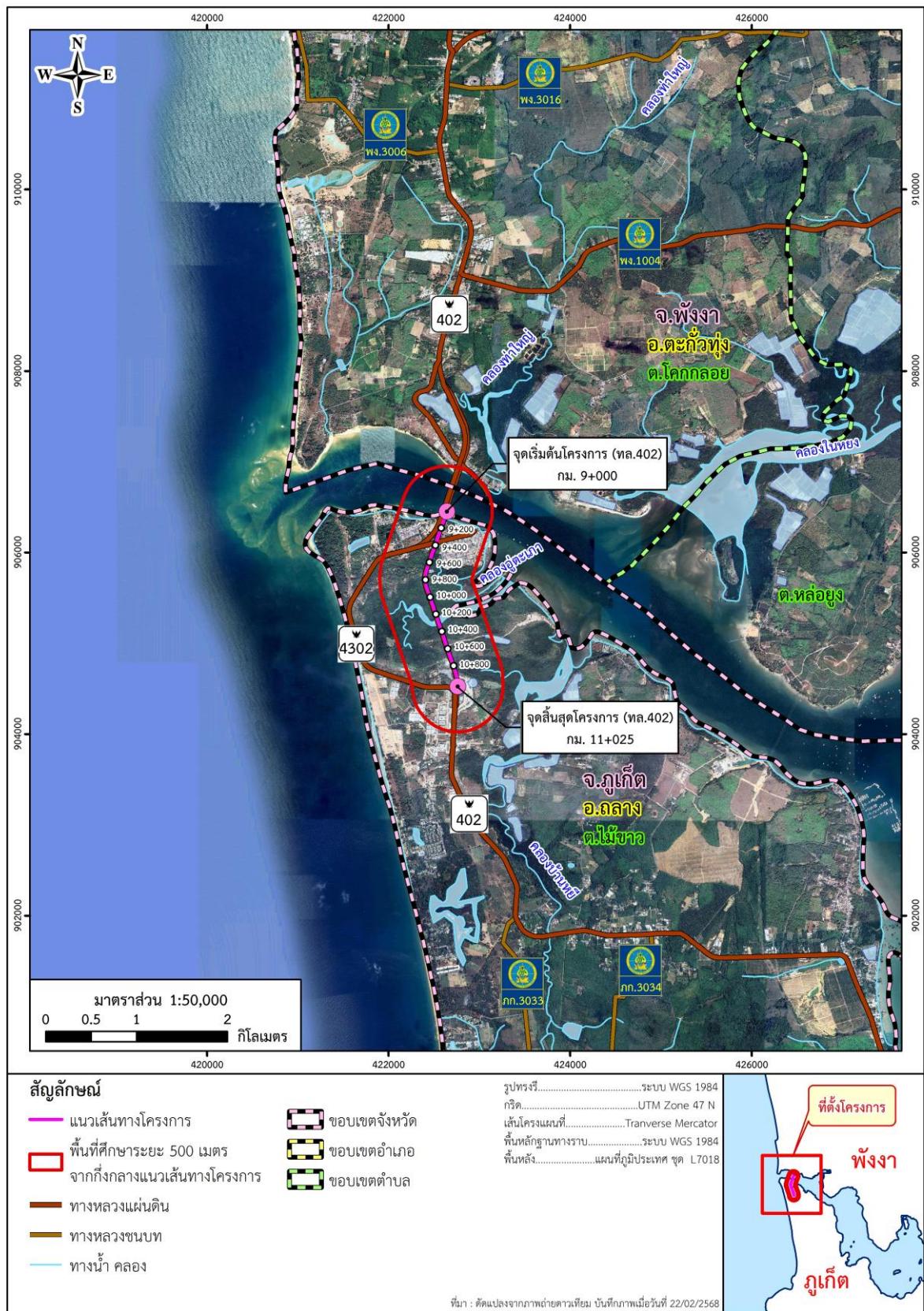
8.5 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของกรมศิลปากร พบว่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบแหล่งโบราณสถานแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ แต่อย่างใด

8.6 แหล่งน้ำผิวดิน

เนื่องจากการพัฒนาโครงการอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำผิวดินโดยตรง จากการตรวจสอบโดยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ในเบื้องต้นพบแหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาโครงการ รวม 3 แห่ง ประกอบด้วย คลองฝั่งจังหวัดพังงา 1 แห่ง คือ คลองท่าใหญ่ ส่วนฝั่งเกาะภูเก็ตมีคลอง 2 แห่ง คือ คลองอู่ตะเภา และคลองบ้านหยัด แสดงดังรูปที่ 8.6-1

⁴ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 342ง วันที่ 13 ธันวาคม 2567.



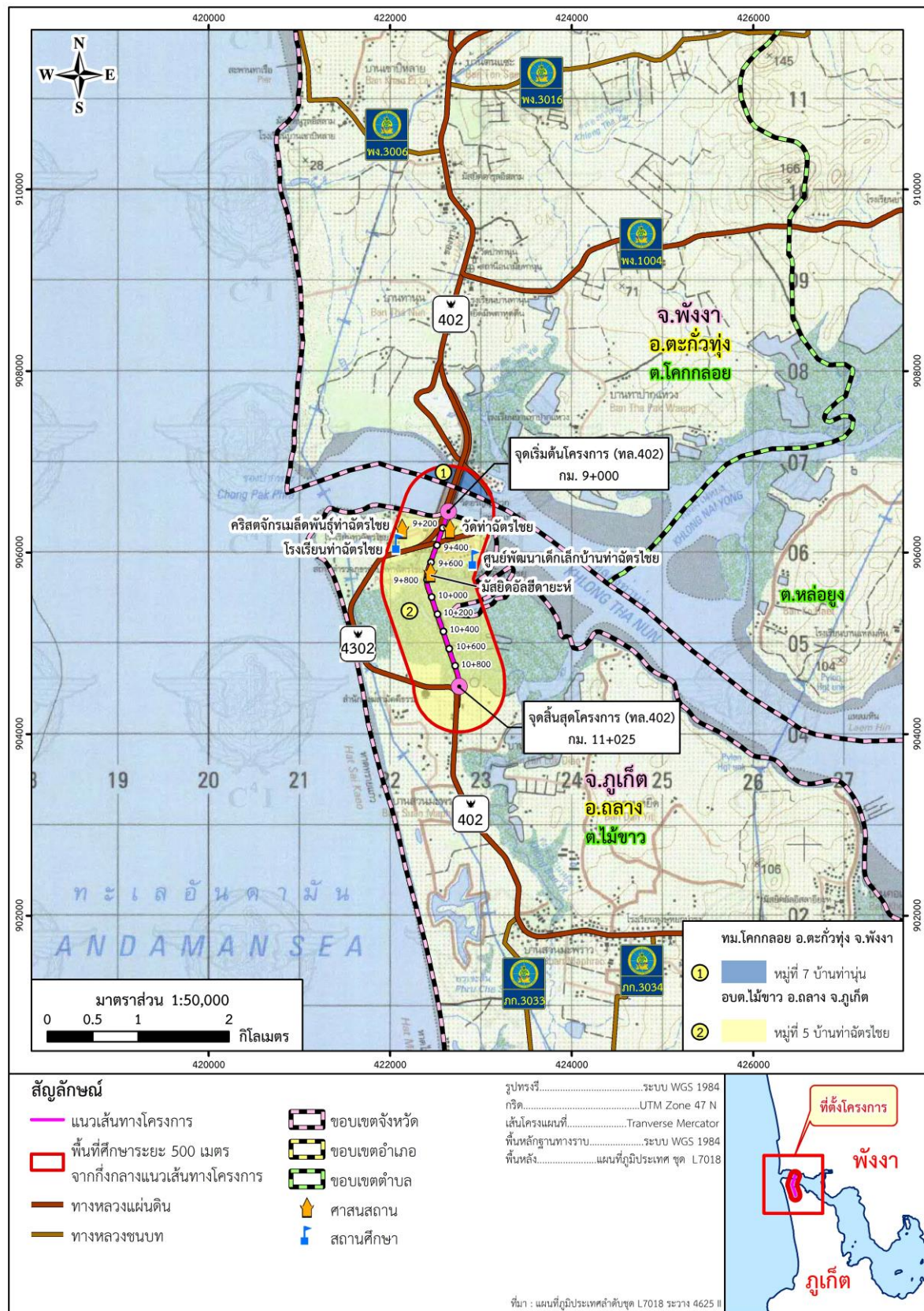
รูปที่ 8.6-1 แหล่งน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.7 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดเพื่อการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานพยาบาล สถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชน ผลการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ศาสนสถาน 3 แห่ง สถานศึกษา 2 แห่ง และชุมชน 2 แห่ง คือ หมู่ที่ 7 บ้านท่าฉัตรไชย และหมู่ที่ 5 บ้านท่าฉัตรไชย แสดงดังตารางที่ 8.7-1 และรูปที่ 8.7-1

ตารางที่ 8.7-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	พิกัด (UTM)		ตำแหน่ง กิโลเมตร	ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
		X	Y		
1	วัดท่าฉัตรไชย	422659	906262	9+180	80
2	คริสตจักรเมธอดิষ্টท่าฉัตรไชย	422133	906262	9+320	420
3	มัสยิดอัลฮิidayะห์	422445	905782	9+700	30
4	โรงเรียนท่าฉัตรไชย	422064	906096	9+500	430
5	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านท่าฉัตรไชย	422907	905923	9+470	420
6	หมู่ที่ 7 บ้านท่าฉัตรไชย	422867	906887	8+500	490
7	หมู่ที่ 5 บ้านท่าฉัตรไชย	422481	906069	9+420	30



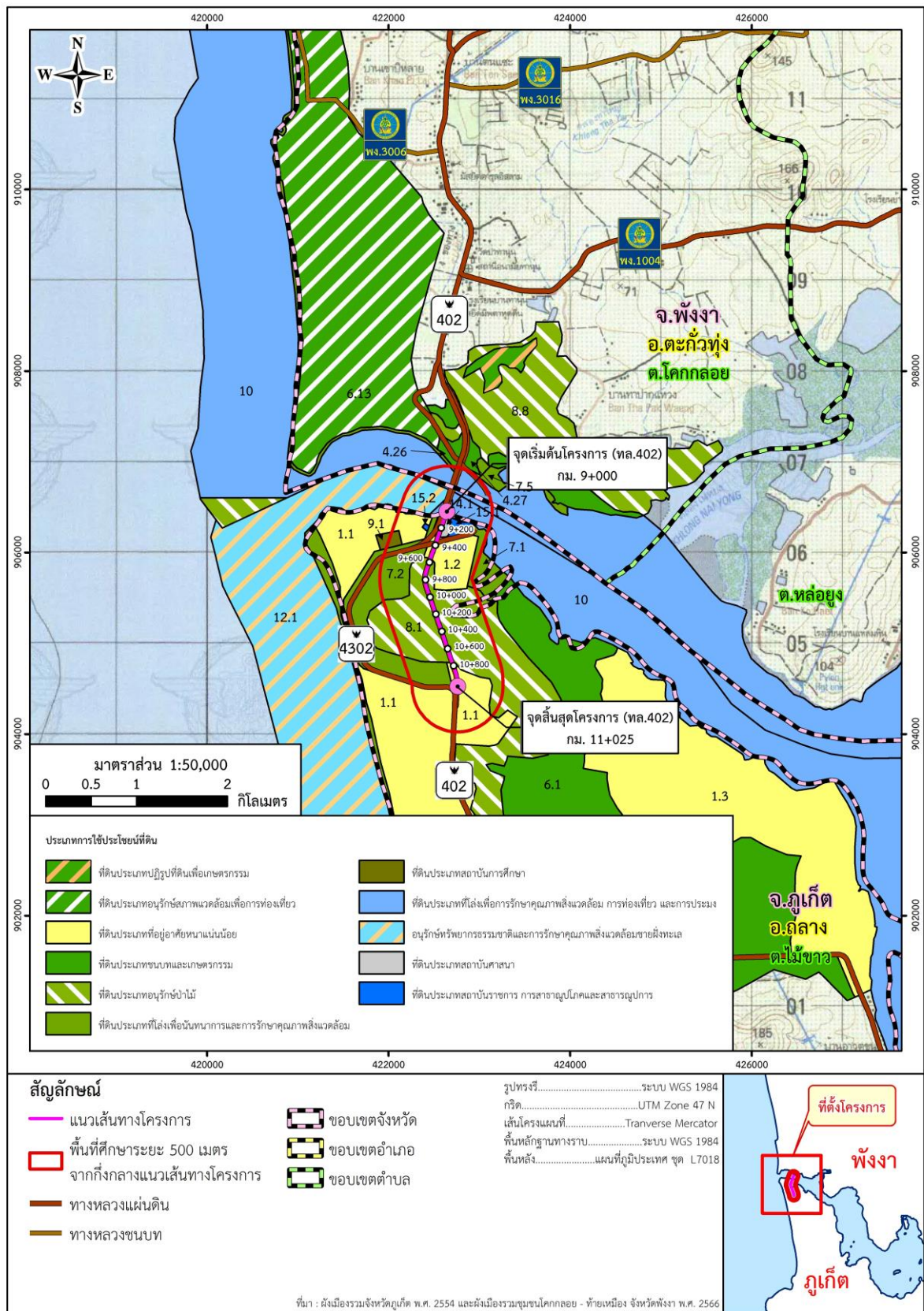
รูปที่ 8.7-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



8.8 การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในที่ดิน ดังนี้

- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)
- ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน)
- ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา (สีเขียวมะกอก)
- ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวและการประมง
- ที่ดินประเภทอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเล (สีฟ้ามีเส้นทแยงสีน้ำตาลอ่อน)
- ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา (สีเทาอ่อน) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน)



รูปที่ 8.8-1 พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม

9 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและรายละเอียดโครงการ ที่ถูกต้อง ตลอดจนร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูล แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการมีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 9.1-1)

1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ ให้ผู้มีส่วนได้เสียและสาธารณชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม สไลด์ประกอบการบรรยาย วิดีทัศน์ บอร์ดนิทรรศการ ป้ายประชาสัมพันธ์ ประกาศและโปสเตอร์เชิญประชุม ประกาศและโปสเตอร์สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมถึงเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ และไลน์โครงการ

2) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน (เตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น)

เพื่อชี้แจงข้อมูลเบื้องต้นในประเด็นรายละเอียดโครงการ ศึกษาหาหรือแนวทางการดำเนินงาน สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและข้อจำกัดในพื้นที่ส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากบุคคลที่มีภารกิจและหน้าที่เกี่ยวข้องต่อการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานโครงการมากที่สุด

3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ข้อจำกัดสิ่งแวดล้อม และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

4) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกของโครงการ และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการที่มีต่อการศึกษาโครงการ

5) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการที่มีต่อการศึกษาโครงการ



6) การประชุมเพื่อหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

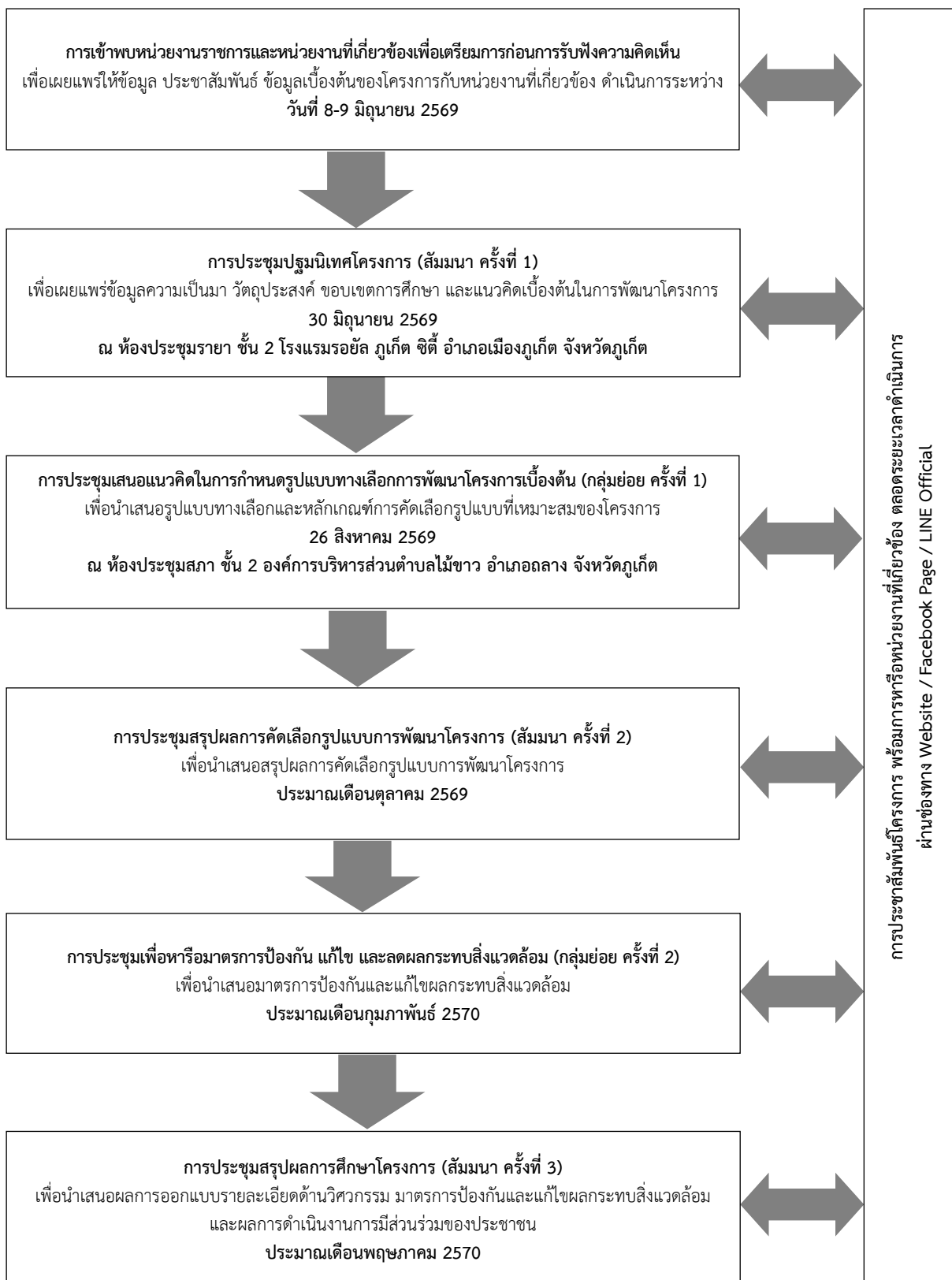
เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการที่มีต่อการศึกษาโครงการ

7) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเฉพาะแนวสายทาง รูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการที่มีต่อการศึกษาโครงการ



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 402 สาย โคกกลอย - เมืองภูเก็ท (สะพานสารสิน - ด่านตรวจท่าฉัตรไชย)



รูปที่ 9.1-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.2 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการเข้าพบปะเพื่อปรึกษาหารือหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น โดยการให้ข้อมูลเบื้องต้นในประเด็นรายละเอียดโครงการ รวมทั้งหารือแนวทางการดำเนินงานโครงการ และแนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดำเนินการเมื่อวันที่ 8 - 9 มิถุนายน 2569 ซึ่งสรุปผลการพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นฯ แสดงดังตารางที่ 9.2-1

ตารางที่ 9.2-1 สรุปผลการพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ระยะเวลาดำเนินการ	กลุ่ม/บุคคลเป้าหมาย	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ
การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
วันที่ 8 มิถุนายน 2569 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุมมุกอันดา ชั้น 4 ศาลากลาง จังหวัดภูเก็ต	นายนิรัตน์ พงษ์สิทธิถาวร ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต	- เห็นด้วยกับโครงการ - ยินดีให้การสนับสนุนโครงการ - ขอให้เร่งการศึกษาโดยเร็ว	 
วันที่ 9 มิถุนายน 2569 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมตึก 3 ศาลากลางจังหวัดพังงา	นายบัญชา ธนอินทร์ ผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา	- ขอให้สร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากมีการศึกษาฯ ของกรมทางหลวง ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงด้วย	 

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

2) การเตรียมความพร้อมชุมชน

ดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ และประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนได้รับทราบ ดำเนินการเมื่อวันที่ 22 - 23 มิถุนายน 2569 ตัวอย่างการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เตรียมความพร้อมชุมชนและเชิญเข้าร่วมประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 9.2-1



รูปที่ 9.2-1 ตัวอย่างการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เตรียมความพร้อมชุมชนและเชิญเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

3) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 30 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมรายา ชั้น 2 โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต สำหรับการประชุมในวันดังกล่าวได้รับเกียรติจากนายศิวัฐ ระวังกุล นายอำเภอเมืองภูเก็ต เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม โดยนายวินัย กุ่มเมือง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 41 คน (ไม่รวมหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) ประกอบด้วย พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ผู้นำชุมชน หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ แสดงดังรูปที่ 9.2-2 สำหรับประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ พร้อมข้อชี้แจงจากกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา แสดงดังตารางที่ 9.2-2



ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



นายวินัย กูเมือง
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต
เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม



นายศิวชัย ระวังกุล
นายอำเภอเมืองภูเก็ต
เป็นประธานเปิดการประชุม



นางสาวเสาวภา มณีเย็น
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ผู้จัดการโครงการกล่าวปิดการประชุม



บันทึกภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 9.2-2 บรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 9.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมนา ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม (รูปแบบและองค์ประกอบต่าง ๆ)	
เสนอให้เพิ่มการศึกษาและออกแบบจุดจอดรถบรรทุกทุกที่ที่เหมาะสมเนื่องจากปัจจุบันพบปัญหาการจอดรถบรรทุกกีดขวางการจราจร	บริษัทที่ปรึกษาขอรับประเด็นไว้เพื่อพิจารณา และนำไปประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป
เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการศึกษาออกแบบเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสู่ท่าอากาศยานภูเก็ต จึงเสนอให้การศึกษาโครงการในครั้งนี้ มีการเชื่อมโยงสอดคล้องกัน	บริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั้งหมดมาประกอบการศึกษา สำหรับการศึกษารายละเอียดของโครงการในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นในเรื่องของรถที่เดินทางเข้าและออกตัวเมืองเป็นหลัก
การอนุญาตใช้พื้นที่ช่วงสะพานสารสิน - ด้านตรวจท่าฉัตรไชย แต่เดิมกรมธนารักษ์ได้อนุญาตให้ใช้พื้นที่ราชพัสดุเนื้อที่จำนวน 53 ไร่ 27.2 ตารางวา ตั้งแต่สิงหาคม 2533 โดยปัจจุบันกรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งหากมีการขยายพื้นที่เป็น 4 ช่องจราจร จะต้องดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่เพิ่มเติม เนื่องจากแนวการขยายช่องจราจรดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ราชพัสดุที่ใช้ในราชการและที่อยู่อาศัย รวมถึงพื้นที่ของหน่วยงานราชการอื่น ๆ ที่กรมธนารักษ์ได้เคยอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ไปก่อนหน้านี้ ดังนั้น จึงขอให้โครงการระบุแนวเส้นทางที่ชัดเจน และดำเนินการตามขั้นตอนการขออนุญาตใช้พื้นที่ต่อไป	แนวทางการออกแบบถนน 4 ช่องจราจร เบื้องต้นจะพิจารณาออกแบบ โดยหลีกเลี่ยงหน่วยงานราชการที่ได้มีการขอใช้พื้นที่ของธนารักษ์ไว้แล้ว รวมถึงพื้นที่อื่น ๆ จะพิจารณาให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด
โครงการมีการตัดผ่านป่าชายเลน ซึ่งมีความซับซ้อนในการขออนุญาตใช้พื้นที่ และมีการทับซ้อนกับโครงการบนถนนหมายเลข 402 ที่จะทำเป็นสายทางพิเศษสารสิน 2 (สะพานแขวน : MR9) ซึ่งส่งผลกระทบต่อป่าชายเลนเช่นเดียวกัน จึงเห็นควรให้มีการศึกษาและนำข้อมูลของทั้งสองโครงการมาพิจารณาปรับปรุงร่วมกัน เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น และลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้ โดยเสนอให้พิจารณาออกแบบเป็นลักษณะทางยกระดับ เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านและทำลายพื้นที่ป่าชายเลนโดยตรง	โครงการมีพื้นที่บางส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการสะพานแขวน หรือ MR9 ซึ่งโครงการดังกล่าวมีรูปแบบเป็นทางยกระดับ ทำให้ลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนและทำหน้าที่รองรับปริมาณจราจรสำหรับการเดินทางระยะไกลจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี สำหรับการศึกษารายละเอียดของโครงการในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นการสำรวจในระดับพื้นที่ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษารับประเด็นไว้พิจารณา โดยจะดำเนินการศึกษาและออกแบบรูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนให้ได้มากที่สุดต่อไป



ตารางที่ 9.2-3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
เสนอให้โครงการระบุแนวทางดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจนว่าดำเนินการศึกษา IEE หรือ EIA และเมื่อการจัดทำรายงานแล้วเสร็จ รายงานดังกล่าวจะถูกนำเสนอเพื่อพิจารณาต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงเทพมหานคร หรือจังหวัดภูเก็ต	ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของกรมทางหลวง เบื้องต้นจะเริ่มจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านต่าง ๆ และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง พร้อมคัดเลือกรูปแบบโครงการควบคู่กันไป ทั้งนี้ เมื่อดำเนินการคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสรุปรูปแบบโครงการเรียบร้อยแล้ว จะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาจัดทำเป็นรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป
บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน หรือ พื้นที่ป่าสงวน ต้องนำรายละเอียดของโครงการ นำเสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดภูเก็ต เพื่อเข้าสู่การพิจารณาเห็นชอบต่อไป	เมื่อดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ จะดำเนินการ จัดส่งให้คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดภูเก็ต พิจารณาต่อไป
จังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมและพื้นที่ควบคุมมลพิษ จึงต้องยื่นหนังสือตรวจสอบที่ตั้งโครงการไปยังสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต (ทสจ.) เพื่อใช้ประกอบการออกแบบโครงการ โดยขอให้โครงการปฏิบัติตามข้อกำหนดและรายละเอียดต่าง ๆ ตามประกาศพื้นที่ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ.2567	ขณะนี้อยู่ระหว่างการทำหนังสือขอเข้าพื้นที่เพื่อทำการสำรวจตามระเบียบ สำหรับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่นั้น จะเป็นขั้นตอนการดำเนินงานในลำดับถัดไป หลังจากโครงการได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จ เสนอ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงจะเข้าสู่กระบวนการจัดเตรียมเอกสารเพื่อยื่นขออนุมัติตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ต่อไป
การขยายพื้นที่ผิวจราจรในส่วนของพื้นที่โครงการผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งเป็นประเภทป่าสงวนแห่งชาติ ดังนั้นต้องมีเอกสารเห็นชอบจากหน่วยงานในการขอใช้พื้นที่อย่างถูกต้อง โดยมีตัวอย่างหน่วยงาน เช่น ศูนย์ป่าไม้จังหวัดภูเก็ต สำนักงานบริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดภูเก็ต	ที่ปรึกษาได้ส่งหนังสือขออนุญาตอยู่ในระหว่างการขออนุญาตของสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่ ซึ่งจะดำเนินการตามกระบวนการต่อไป
โครงการต้องขออนุญาตกรมป่าไม้เพื่อเข้าไปศึกษาวิจัยหรือดำเนินโครงการ โดยติดต่อที่ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่ จึงมีความกังวลเกี่ยวกับระยะเวลาของกระบวนการขออนุญาต	

ตารางที่ 9.2-3 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
3. ประเด็นอื่น ๆ	
เอกสารประกอบการประชุมครั้งนี้ ด้านความเป็นมาของโครงการกล่าวถึงเฉพาะข้อมูลของจังหวัดภูเก็ต เห็นควรให้เพิ่มการกล่าวถึงจังหวัดพังงาร่วมด้วย โดยควรเกริ่นนำให้ชัดเจนว่า ทางหลวงหมายเลข 402 นั้น เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดพังงาและจังหวัดภูเก็ต นอกจากนี้ ปัจจุบันประชาชนในจังหวัดพังงาได้มีประเด็นข้อเรียกร้อง เรื่อง การติดตั้งป้ายต้อนรับเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต ในบริเวณฝั่งตำบลโคกกกน้อย	บริษัทที่ปรึกษารับประเด็นไว้เพื่อพิจารณา และจะดำเนินการเพิ่มเติมข้อมูลจังหวัดพังงาให้มีความเหมาะสมต่อไป
มีความกังวลในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเพื่อดำเนินการโครงการ เนื่องจากปัจจุบันการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคประสบปัญหาเกี่ยวกับการย้ายสาธารณูปโภคเข้าไปในเขตของพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่เวนคืน ทำให้การดำเนินงานของโครงการเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ ยังมีประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และร้องเรียนมายังส่วนราชการ ดังนั้น จึงมีความกังวลว่าจะมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้น	ภายหลังจากที่โครงการได้คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมแล้ว จะดำเนินการเข้าหารือกับทางหน่วยงานการไฟฟ้าของภูมิภาคต่อไป

ที่มา : การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1), วันที่ 30 มิถุนายน 2569

10 การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม

งานดำเนินการด้านวิศวกรรม ได้แก่ งานออกแบบงานทางและทางแยก งานออกแบบโครงสร้างขั้นทาง งานออกแบบโครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ งานออกแบบสถาปัตยกรรม และงานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค เป็นต้น

10.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- รวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ครอบคลุมปัจจัยคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 องค์ประกอบ 31 ปัจจัยได้แก่ (1) ทรัพยากรทางกายภาพ (2) ทรัพยากรทางชีวภาพ (3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และ (4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับจัดทำรายงาน "ร่างรายงานความก้าวหน้าผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE Report)"

- ลงพื้นที่เก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย (1) คุณภาพอากาศ (2) ระดับเสียง (3) ความสั่นสะเทือน (4) น้ำผิวดิน และ (5) นิเวศวิทยาทางน้ำ

10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และนำไปเผยแพร่ยังบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้ององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการจัดประชุม ได้แก่

- ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต
- สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดภูเก็ต
- สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต



- ที่ว่าการอำเภอถลาง
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
 - เทศบาลเมืองโคกกกอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา
 - องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต
 - ที่ทำการกำนันตำบลโคกกกอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา
 - ที่ทำการกำนันตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต
 - ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7 บ้านท่ามน อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา
 - ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านท่าฉัตรไชย อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต
- ตลอดจนเผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ และไลน์โครงการ

2) ดำเนินการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขรูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสม เพื่อนำไปสู่การออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป พร้อมทั้งพิจารณาหาแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการน้อยที่สุด และมีความสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในพื้นที่มากที่สุด ประมาณเดือนตุลาคม พ.ศ. 2569

11 ช่องทางติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

11.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

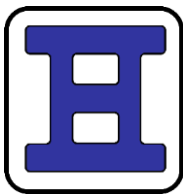
กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038 / โทรสาร : 02-354-1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

11.2 กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและบริหารโครงการ



บริษัท อินทิเกรต เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 60/93 ซอยรามอินทรา 40 แยก 33 แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม

กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 02-509-1432 / โทรสาร : 02-944-5436

E-mail : iec.consult@gmail.com

ผู้ประสานงาน นางสาวสิริลักษณ์ สุทธิโส

- งานการศึกษาด้านขนส่งและจราจร และด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง



บริษัท อินฟรา พลัส จำกัด

เลขที่ 188/70 อาคารชัยวอล์ค ห้องเลขที่ ดี 16 (ชั้นที่ 3-4) ดี 17

ถนนจรัสเมือง แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

ผู้ประสานงาน นายศุภชัย ภารไสว เอร์โทรศัพท์ : 080-419-4635

นายธีรวัช มณีนาถ เอร์โทรศัพท์ : 089-698-3696

- งานการศึกษาด้านชลศาสตร์ และการระบายน้ำ และด้านประมาณราคา และเอกสารสัญญา



บริษัท เวิลด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 80/171 หมู่บ้านพฤกษาวิลเลจ 39 หมู่ที่ 8 ตำบลลาดสวาย

อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12150

โทรศัพท์ : 097-2815-939 E-mail : wec.working@gmail.com

ผู้ประสานงาน นางสาวสุธีรา วรรณภพ เอร์โทรศัพท์ : 096-983-9965

- งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

เลขที่ 113 ซอยรัตนนิเบศร์ 24 ถนนรัตนนิเบศร์ ตำบลบางกระสอ

อำเภอนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 02-017-7281, 063-449-9447 E-mail : pp.tharaline@gmail.com

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวพิริภรณ์ ปรีชาเลิศมิตร เอร์โทรศัพท์ : 02-017-7281

ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นางสาวเชิญขวัญ แซ่มประสพ

เอร์โทรศัพท์ : 063-449-9447



11.3 ช่องทางการประชาสัมพันธ์และติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ



Website ของโครงการ
www.ทล402สารสิน-ท่าฉัตรไชย.com



Facebook ของโครงการ
โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง ทล 402 สารสิน-ท่าฉัตรไชย



LINE Official Account ของโครงการ
ทล 402 ท่าฉัตรไชย