



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระปี่ - เวกทอง จังหวัดกระบี่

เอกสารประกอบการประชุม เพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันพฤหัสบดีที่ 15 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมพนมเบญจา ชั้น 5 ศาลากลางจังหวัดกระบี่

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด

เดือนพฤษภาคม 2568



กำหนดการประชุม

การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระเป๋ - เขาทอง จ.กระบี่

วันพฤหัสบดีที่ 15 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมพนมเบญจา ชั้น 5 ศาลากลางจังหวัดกระบี่

-
- | | |
|------------------|--|
| 09.00 – 09.30 น. | ลงทะเบียนและรับเอกสาร |
| 09.30 – 09.45 น. | พิธีเปิดการประชุม <ul style="list-style-type: none">● กล่าวรายงานการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง● กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ หรือผู้แทน |
| 09.45 – 10.45 น. | คณะที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ <ul style="list-style-type: none">● ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และสภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ● รูปแบบการพัฒนาโครงการ
โดย นายसानนท์ วรงค์สุรติ วิศวกรงานทาง● การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย นายนคร ศรีธิวงศ์ ผู้จัดการโครงการ/ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม |
| 10.45 – 11.45 น. | รับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม และชี้แจงตอบข้อซักถาม
ดำเนินการโดย ดร.พุทธชาติ ชุณสาคร
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ |
| 11.45 – 12.00 น. | กล่าวปิดการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง |
-

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

ทางที่ประชุมมีการจัดเตรียมอาหารว่างและอาหารกลางวันให้ ท่านละ 1 ชุด



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อหาหรือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
3.1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	2
3.2 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี	2
3.3 พื้นที่ศึกษาด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)	2
4. ขอบเขตการศึกษา	4
4.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	4
4.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม	4
4.3 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	4
4.4 การศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี	4
4.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	4
4.6 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	6
4.7 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ	9
5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	10
5.1 สภาพทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณพื้นที่โครงการและช่วงต่อเนื่อง	10
5.2 การสำรวจสภาพพื้นที่โครงการเบื้องต้น	12
5.3 โครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ	17
6. การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	20
7. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	35
7.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ	35
7.2 โครงสร้างชั้นทาง	39
7.3 ทางแยกและทางเชื่อมตามแนวเส้นทางโครงการ	39
7.4 จุดกลับรถ	41
7.5 ทางข้าม	43
7.6 ศาลาทางหลวง	45
7.7 ระบบไฟฟ้าของโครงการ	47
7.6 การออกแบบระบบระบายน้ำ	48
8. ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	53
8.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	53
8.2 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	55



สารบัญญ (ต่อ)

	หน้า
8.3 การเข้าพบเพื่อหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่	58
9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	60
9.1 ด้านวิศวกรรม	60
9.2 ด้านจราจรและขนส่ง	60
9.3 ด้านโบราณคดี	60
9.4 ด้านสิ่งแวดล้อม	60
9.5 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	60
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	61

สารบัญญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
3.1-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
4.5-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	7
4.6-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	8
5.1-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการ	10
5.1-2 สภาพทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณพื้นที่โครงการและช่วงต่อเนื่องกับพื้นที่โครงการ	11
5.2-1 สภาพพื้นที่โครงการช่วง กม.11+950 ถึง กม.13+000	12
5.2-2 สภาพพื้นที่โครงการช่วง กม.13+500 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ กม.13+930	13
5.2-3 สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930	14
5.2-4 สภาพพื้นที่โครงการช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000	15
5.2-5 สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000	16
5.3-1 โครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ	18
6-1 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) บริเวณพื้นที่ศึกษา ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	22
6-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	23
6-3 พื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และป่าไม้ถาวรบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	26
6-4 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	28
6-5 แหล่งศิลปกรรมในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	29
6-6 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	32
6-7 แหล่งน้ำที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930)	33
6-8 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559	34
7.1-1 รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.11+950 ถึง กม.12+070	35



สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7.1-2	รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.12+070 ถึง กม.13+380
7.1-3	รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.13+380 ถึง กม.13+930
7.1-4	รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วงที่ 2
7.1-5	รูปแบบเกาะกลางถนนบนทางหลวงหมายเลข 4034 หลังปรับปรุง
7.2-1	รูปตัดโครงสร้างชั้นทางโครงการ
7.3-1	ตำแหน่งถนนและสภาพของถนนท้องถิ่น ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930)
7.3-2	ตำแหน่งถนนและสภาพของถนนท้องถิ่น ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21+000)
7.4-1	ตัวอย่างจุดกัลป์รถของโครงการ
7.4-2	ตำแหน่งจุดกัลป์รถของโครงการเบื้องต้น
7.5-1	ตำแหน่งทางม้าลายของโครงการ
7.5-2	ตัวอย่างการติดตั้งระบบป้ายและเครื่องหมายจราจร ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงบริเวณทางม้าลาย
7.6-1	ตำแหน่งศาลาทางหลวงของโครงการ
7.6-2	ตัวอย่างรูปแบบศาลาทางหลวงหลังปรับปรุง
7.7-1	ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ
7.8-1	ทิศทางการไหลของน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ
7.8-2	ตัวอย่างระบบระบายน้ำตามยาวบริเวณพื้นที่โครงการ
7.8-3	รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ ช่วงที่ 1
7.8-4	รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ ช่วงที่ 2
8.1-1	Website : www.ทล4034กระบี่.com
8.1-2	Facebook ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่
8.1-3	Line Official : ปากน้ำกระบี่-เขาทอง (@836jfozx)
8.1-4	การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



สารบัญญัตินำ

ตารางที่	หน้า
3.1-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	2
4.5-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่การศึกษา	5
5.1-1 รูปแบบเกาะกลางถนนของทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงจาก กม.3+750 ถึง กม.21+565	12
6-1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	21
6-2 พื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และป่าไม้ถาวรที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	25
6.3 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	31
7.4-1 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้น	43
7.5-1 ตำแหน่งทางม้าลาย	43
7.6-1 การปรับปรุงศาลาทางหลวง	46
7.8-1 ตำแหน่งอาคารระบายน้ำตามขวางปัจจุบัน	50
8.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	55
8.3-1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่	58

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระเป๋ - เขาทอง จ.กระบี่ เป็นทางหลวงที่สำคัญในการเดินทางในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวและประชาชนใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก ทำให้การสัญจรไม่ได้รับความสะดวกปลอดภัย กรมทางหลวงจึงมีแผนการขยายทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระเป๋ - เขาทอง จ.กระบี่ ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทาง โดยทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระเป๋ - เขาทอง มีจุดเริ่มต้นที่ กม.3+750 และสิ้นสุดที่ กม.25+565 ระยะทางรวม 21.815 กิโลเมตร มีปริมาณจราจรในปี 2566 เท่ากับ 7,946 คัน/วัน ปัจจุบันได้ปรับปรุงเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจรแล้ว ระยะทาง 18.335 กิโลเมตร และคงเหลือช่วงที่เป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ระหว่าง กม.11+950 - กม.13+930 และ กม.19+500 - กม.21+000 ระยะทางรวม 3.480 กิโลเมตร ที่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทาง และเกิดความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง เป็นการพัฒนาระดับถนนให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งสายทาง

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่ามีพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1บี ของลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก (ระยะทาง 457 เมตร) ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้แจ้งที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทลแพน จำกัด ให้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและโปร่งใสครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินการโครงการตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นมากที่สุด โดยในขณะนี้อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการศึกษา ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ขึ้น เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่โครงการต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการและแผนการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐองค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการครอบคลุมพื้นที่ตำบลอ่าวนาง ตำบลหนองทะเล และตำบลเขาทอง ของอำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ บนทางหลวงหมายเลข 4034 แบ่งแนวเส้นทางโครงการออกเป็น 2 ช่วง คือ

- แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 มีจุดเริ่มต้นที่ กม.11+950 และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.13+930 ระยะทาง 1.980 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 มีจุดเริ่มต้นที่ กม.19+500 และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.21+000 ระยะทาง 1.500 กิโลเมตร

รวมระยะทางของแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ทั้งสิ้น 3.480 กิโลเมตร โดยจะดำเนินการให้ครอบคลุมแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซึ่งสามารถแบ่งพื้นที่ศึกษาของโครงการออกเป็น 3 กรณี ดังนี้

3.1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย

- แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930) อยู่ในเขตปกครองของจังหวัดกระบี่ 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองกระบี่ 2 ตำบล 2 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 1 บ้านช่องพลี ตำบลอ่าวนาง และหมู่ 1 บ้านหนองทะเล ตำบลหนองทะเล
- แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21.000) อยู่ในเขตปกครองของจังหวัดกระบี่ 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองกระบี่ 2 ตำบล 2 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 5 บ้านโนไร่ ตำบลหนองทะเล และหมู่ 1 บ้านโนสระ ตำบลเขาทอง

โดยแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ช่วงที่	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	หน่วยงานรับผิดชอบ
1	กระบี่	เมืองกระบี่	อ่าวนาง	หมู่ที่ 1 บ้านช่องพลี	องค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง
2			หนองทะเล	หมู่ที่ 1 บ้านหนองทะเล	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล
				หมู่ที่ 5 บ้านโนไร่	
				เขาทอง	หมู่ที่ 1 บ้านโนสระ
2 ช่วง	1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	4 หมู่บ้าน	3 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

3.2 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี

พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดีจะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 3.1-1

3.3 พื้นที่ศึกษาด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)

พื้นที่ศึกษาด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) จะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 3.1-1

4. ขอบเขตการศึกษา

4.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง หรือมีผลกระทบกับโครงการ ทั้งที่เป็นโครงการของกรมทางหลวง หรือโครงการของหน่วยงานอื่น ตลอดจนรวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษาในบริเวณพื้นที่โครงการทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงนโยบายและแผนอนุรักษ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ และข้อจำกัดการใช้พื้นที่ในบริเวณโครงการทั้งหมดที่จะมีผลกระทบต่อการศึกษาโครงการ และทำการประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวิเคราะห์และสำรวจข้อมูลเพิ่มเติม ให้ได้ข้อมูลที่มีความละเอียด และคุณภาพเพียงพอที่จะใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

4.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

จัดเตรียมแผนที่ ในมาตราส่วนที่เหมาะสมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลด้านการสำรวจ สภาพภูมิประเทศ ลักษณะของเส้นทาง อุปสรรคสิ่งกีดขวาง และจุดควบคุมอื่น ๆ รวมถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการที่ได้มีการออกแบบไว้แล้ว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากมีอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางต่อการพัฒนาโครงการ จะดำเนินการแนะนำแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม พร้อมทั้งออกแบบเบื้องต้นตามรูปแบบที่เสนอแนะ เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ จะดำเนินการคำนวณปริมาณงานก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พร้อมทั้งประเมินราคาก่อสร้างของโครงการ ตลอดจนการศึกษาและประเมินค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาตลอดอายุโครงการ และทำแบบรายละเอียด พร้อมทั้งคำนวณปริมาณงานสำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอแนะ

4.3 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ทำการศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลสภาพการขนส่งในบริเวณพื้นที่ศึกษา และพื้นที่อิทธิพลที่เกี่ยวข้องในอดีตและปัจจุบัน ที่จำเป็นที่จะต้องใช้เป็นฐานสำหรับการคาดคะเนการขนส่งในอนาคต ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะดำเนินการทำการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจร เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งแนวโน้มการจราจรในอนาคตบนโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง หรือการสำรวจอื่นๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา

4.4 การศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี

ดำเนินการศึกษา รวบรวมข้อมูล และสำรวจด้านโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งทำการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี

4.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่ มีขั้นตอนการศึกษา แสดงดังรูปที่ 4.5-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.5.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัด/พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยง และนำไปพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของรูปแบบโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุด และเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ทั้งนี้ในขั้นตอนการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา และดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่โบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล เป็นต้น

4.5.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเป็นการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจในภาคสนามเบื้องต้น ทั้งข้อมูลลักษณะรูปแบบโครงการ และข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยวิธี Leopold Matrix ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมจำนวน 29 ปัจจัย ดังตารางที่ 4.5-1 ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 พ.ศ.2567 โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ซึ่งจะนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นมาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการ มาประกอบในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีหลายกิจกรรมที่อาจเป็นแหล่งกำเนิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งสามารถจำแนกผลกระทบและแสดงค่าในเชิงปริมาณสามารถสื่อให้เห็นภาพขนาดการเกิดผลกระทบและกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบได้ชัดเจน รวมทั้งสามารถระบุขนาดและระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Magnitude of Impact : M) และความสำคัญของผลกระทบ (Importance of Impact : I) จากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการในเชิงปริมาณได้ สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสม และปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบทางลบและความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ตารางที่ 4.5-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิทัศน์ฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล 7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5. เกษตรกรรม 6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	4 ปัจจัย	6 ปัจจัย	8 ปัจจัย

4.5.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

(1) ดำเนินการสำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ รวมถึงสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ดำเนินการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ และสำรวจด้านโบราณคดีและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เพื่อนำมาจัดทำฐานข้อมูลสำหรับนำไปใช้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(2) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ ทั้งกรณีไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยจะประเมินผลกระทบให้มีความเชื่อมโยงของประเด็นต่าง ๆ ร่วมกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกัน โดยผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ เป็นผู้ประเมิน

(3) กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับน้อยที่สุดเป็นที่ยอมรับ และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

(4) กำหนดมาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มพูนผลดีของโครงการ

(5) กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพของโครงการ

(6) นำข้อเสนอแนะมาตรการต่าง ๆ มาจัดทำเป็นแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการ

4.6 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่จะดำเนินงานตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : พ.ศ. 2563) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่างๆ โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนจำนวน 8 กิจกรรม ดังรูปที่ 4.6-1

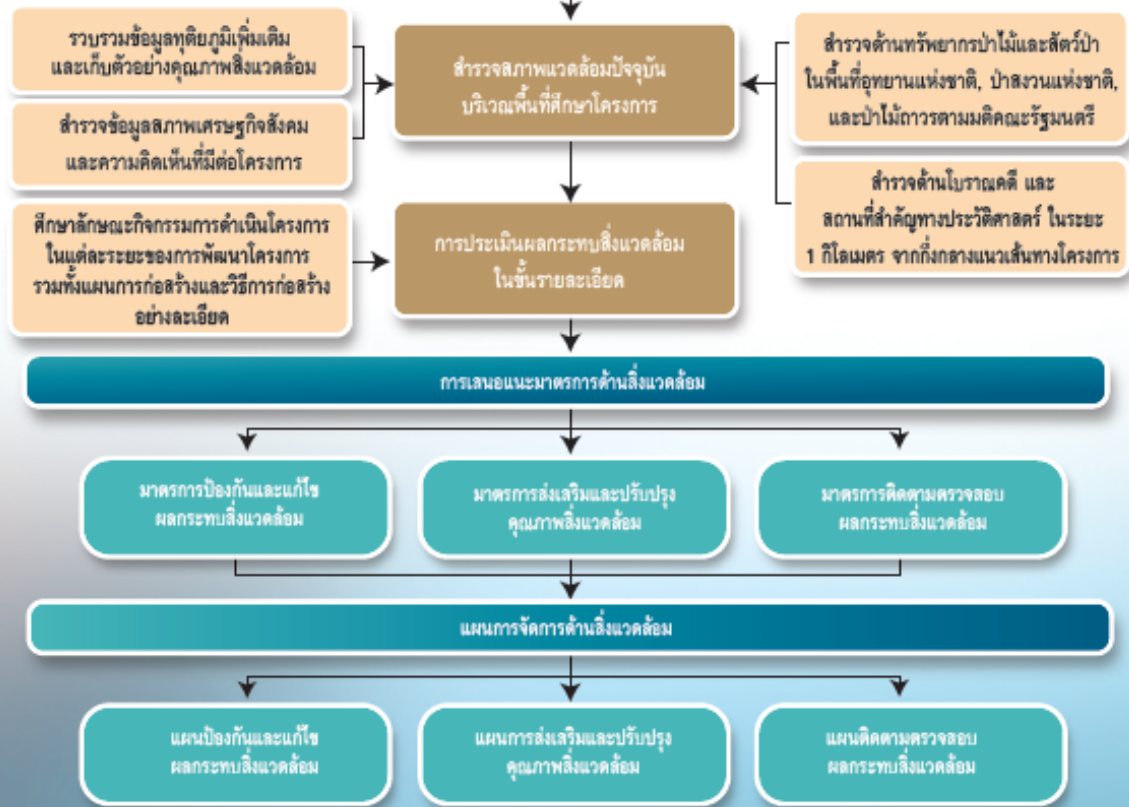
ขั้นตอนที่ 1 : การรวบรวมนโยบาย มติ กฎระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



ขั้นตอนที่ 2 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



ขั้นตอนที่ 3 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)



ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

รูปที่ 4.5-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



1.การประชาสัมพันธ์โครงการ
ผ่านเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และ Line Official โครงการ ประชาคมประชาสัมพันธ์ แผนพัฒนาประชาสัมพันธ์ สื่อวิทยุท้องถิ่น/เสียงตามสาย
ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

2.การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

กำนันตำบลอ่าวนาง (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านช่องพลี) วันที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 10.30 น.	กำนันตำบลเขาทอง (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านในสระ) วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 09.30 น.	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 11.00 น.
นายอำเภอเมืองกระบี่ วันที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น.	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล กำนันตำบลหนองทะเล (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองทะเล) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านในไร่ วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 10.30 น.	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น.
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาทอง วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 09.00 น.		ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่) วันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 15.00 น.

ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ วันที่ 14 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.00

3.การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่

ผู้อำนวยการสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) วันที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 10.20 น.	ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดกระบี่ วันที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 15.30 น.
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่ และ ผู้อำนวยการศูนย์ป่าไม้กระบี่ วันที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 14.00 น.	หัวหน้าอุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี วันที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 09.00 น.

คาดว่าจะดำเนินการเข้าพบเพื่อหารือมาตรการฯ ประมาณเดือนมีนาคม 2569

4.การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันพฤหัสบดีที่ 15 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมพนมเบญจา ชั้น 5 ศาลากลางจังหวัดกระบี่

5.การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่

ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดกระบี่ ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอ่าวนาง ตำบลอ่าวนาง คาดว่าจะดำเนินการเดือนธันวาคม 2568	ผู้จัดการการประปาส่วนภูมิภาคสาขากระบี่ คาดว่าจะดำเนินการเดือนธันวาคม 2568	โทรคมนาคมจังหวัดกระบี่ คาดว่าจะดำเนินการ เดือนธันวาคม 2568
--	--	--

6.การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คาดว่าจะดำเนินการประมาณเดือนมกราคม 2569
ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง และหอประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล

7.การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่

ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ 12 (นครศรีธรรมราช)
คาดว่าจะดำเนินการประมาณเดือนมีนาคม 2569

8.การประชุมเพื่อสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คาดว่าจะดำเนินการประมาณเดือนเมษายน 2569

รูปที่ 4.6-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.7 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

4.7.1 การประเมินค่าใช้จ่าย

ดำเนินการประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าบำรุงรักษา ครอบคลุมตลอดอายุการวิเคราะห์โครงการ รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการเสริมอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายตามมาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายการอื่น ๆ ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางการเงินได้ โดยจะแสดงรายละเอียดแยกไว้เป็นส่วนอย่างชัดเจน โดยจะแสดงมูลค่าลงทุนต่าง ๆ ทั้งราคาทางด้านการเงินและราคาทางด้านเศรษฐกิจด้วย ทั้งนี้ ในการจัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุนและค่าดำเนินงาน ในการศึกษาการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจนี้ จะพิจารณาค่าลงทุนโครงการ เป็น 2 กลุ่มหลัก ๆ ได้แก่

- เงินลงทุนโครงการ เช่น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างโครงการ ค่าควบคุมงานก่อสร้าง ค่าออกแบบ และค่าใช้จ่ายตามมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมขณะก่อสร้าง เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายระหว่างการดำเนินงานโครงการ เช่น ค่าดำเนินการโครงการ ค่าซ่อมบำรุงรักษาโครงการ รายปี ค่าใช้จ่ายตามมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินการตลอดอายุการวิเคราะห์โครงการ และค่าเสื่อมราคา เป็นต้น

4.7.2 การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ

ประเมินผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมต่อผู้ใช้ทางที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ (Benefit) และนำมาเปรียบเทียบกับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ (Cost) หรือที่เรียกว่า การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Cost Benefit Analysis) ซึ่งจะแสดงที่มาของผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ ที่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้ และไม่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้ โดยแสดงเป็นราคาทางการเงินและราคาทางเศรษฐกิจ โดยคำนวณผลประโยชน์ที่ได้รับทางเศรษฐกิจจากการประเมินค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางให้มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสภาพการจราจรในพื้นที่โครงการ โดยจะต้องมีการปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน (Basic Data) และเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน รวมทั้งหาวิธีการที่เหมาะสมในการปรับปรุงค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางสำหรับการวิเคราะห์ในปีอนาคต โดยการประเมินค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางจะประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs) มูลค่าเวลา (Time Costs) และมูลค่าอุบัติเหตุ (Accident Costs)

ทั้งนี้ จะดำเนินการปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน (Basic Data) ให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยใช้โปรแกรมที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ เพื่อให้การประเมินผลประโยชน์ทางตรงของโครงการเป็นไปอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ จะระบุผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา และผลประโยชน์โครงการที่เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ เช่น จำนวนการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น

4.7.3 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

ดำเนินการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) และอัตราผลตอบแทนปีแรก (First Year Rate of Return: FYRR)

นอกจากนั้น จะทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Test) ให้ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น ปริมาณการจราจร การเปลี่ยนแปลงของภาวะเศรษฐกิจ เช่น อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเงินลงทุนโครงการ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง อัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

5.1 สภาพทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณพื้นที่โครงการและช่วงต่อเนื่อง

แนวเส้นทางโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4034 อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของหมวดทางหลวงอำเภอวัง
แขวงทางหลวงกระบี่ ตอนควบคุม 0100 สภาพทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณพื้นที่โครงการ อธิบายได้ดังนี้

- ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930 เป็นถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ผิวทาง
แอสฟัลต์คอนกรีต ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร สภาพพื้นที่เป็นชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม
- ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000 เป็นถนนทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ผิวทาง
แอสฟัลต์คอนกรีต ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ส่วนใหญ่สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น
ต้นยางพารา ต้นปาล์มน้ำมัน เป็นต้น มีอาคารพักอาศัยและร้านค้าประปราย



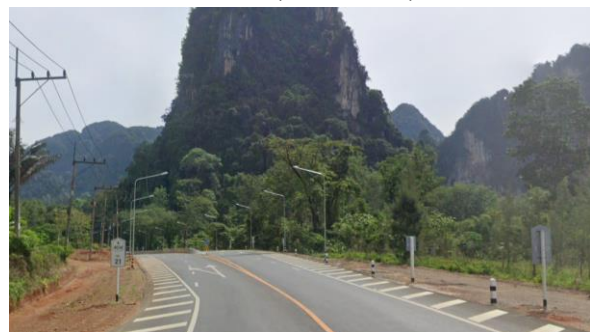
สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
ช่วงที่ 1 (กม.11+950)



สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
ช่วงที่ 1 (กม.13+930)



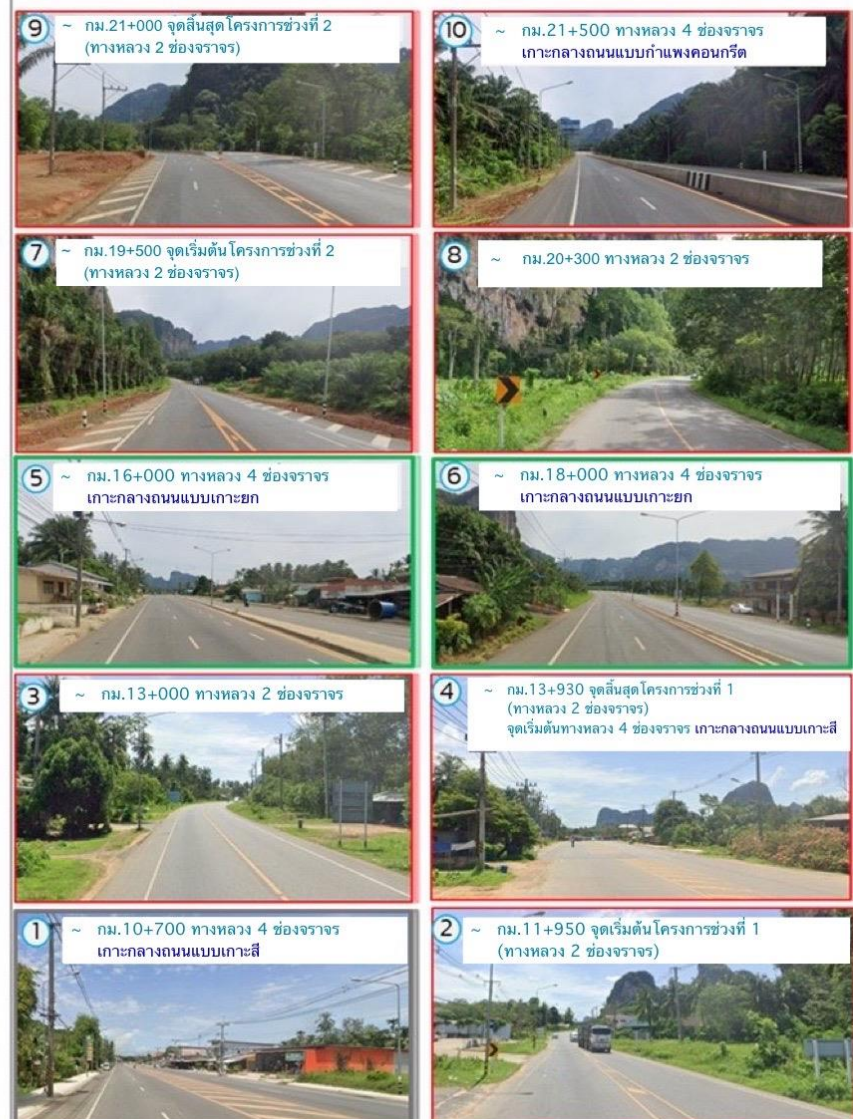
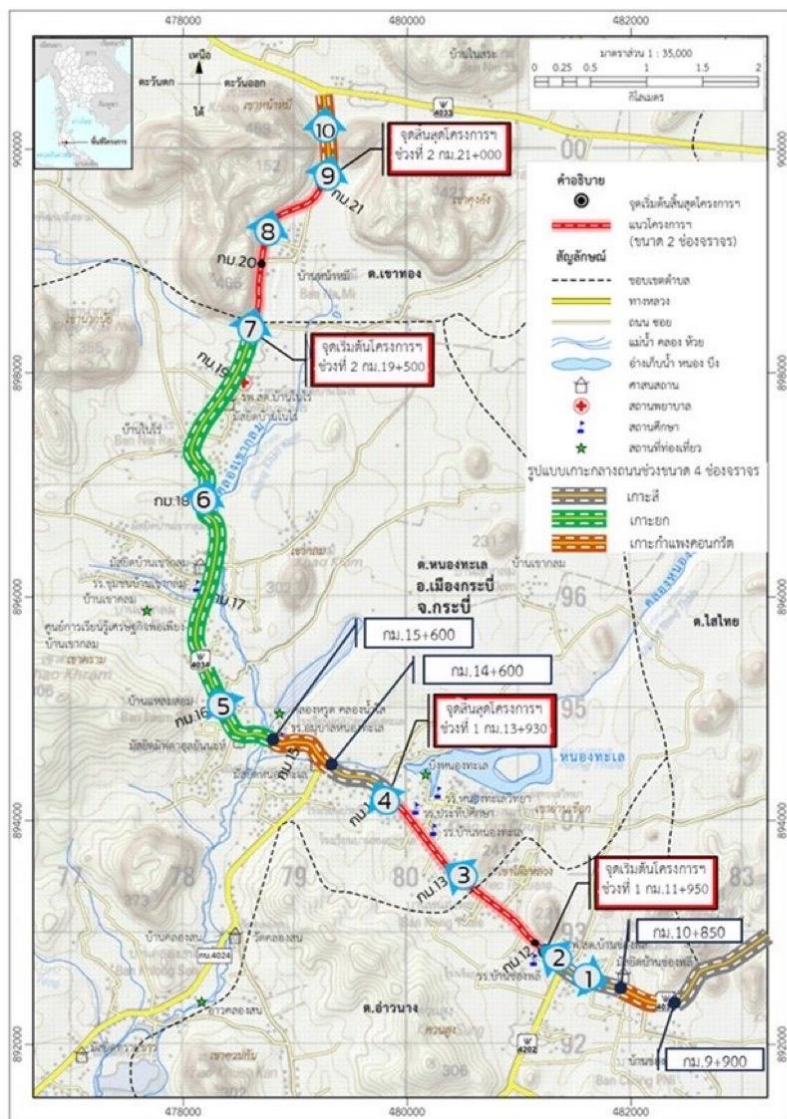
สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
ช่วงที่ 2 (กม.19+500)



สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
ช่วงที่ 2 (กม.21+000)

รูปที่ 5.1-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการ

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ทำการก่อสร้างขยายช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 4034 สายปากน้ำกระบี่ -
บ.เขาทอง ตอน บ.เขากลม - บ.ท่าหินดาน จ.กระบี่ ระหว่าง กม. 16+500 - 19+500 และ กม. 21+000 -
25+565 ระยะทางประมาณ 7.56 กิโลเมตรแล้วเสร็จเมื่อปลายปี 2567 ทั้งนี้ การขยายทางหลวงหมายเลข 4034
ของโครงการจะเป็นการขยายผิวจราจรเพื่อให้ทางหลวงหมายเลข 4034 เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร
ต่อเนื่องกันตลอดสายทาง คั่นทางปัจจุบันอยู่กึ่งกลางเขตทางกว้าง 30 เมตร สภาพทางหลวงหมายเลข 4034
บริเวณพื้นที่โครงการและช่วงต่อเนื่อง แสดงในรูปที่ 5.1-2 และตารางที่ 5.1-1



รูปที่ 5.1-2 สภาพทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณพื้นที่โครงการและช่วงต่อเนื่องกับพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 5.1-1 รูปแบบเกาะกลางถนนของทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงจาก กม.3+750 ถึง กม.21+565

ช่วงที่	ช่วง กม.	จำนวนช่องจราจร	รูปแบบเกาะกลางถนน	หมายเหตุ
1	กม.3+750 ถึง กม.5+900	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะสี่	กำแพงคอนกรีตชั่วคราวในช่วงโค้ง
2	กม.5+900 ถึง กม.6+350	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะกำแพงคอนกรีต	
3	กม.6+350 ถึง กม.9+900	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะสี่	กำแพงคอนกรีตชั่วคราวช่วงทางแยก
4	กม.9+900 ถึง กม.10+850	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะกำแพงคอนกรีต	
5	กม.10+850 ถึง กม.11+950	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะสี่	
6	กม.11+950 ถึง กม.13+930	2 ช่องจราจร	-	พื้นที่โครงการ ช่วงที่ 1
7	กม.13+930 ถึง กม.14+600	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะสี่	
8	กม.14+600 ถึง กม.15+600	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะกำแพงคอนกรีต	
9	กม.15+600 ถึง กม.19+500	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะยก	
10	กม.19+500 ถึง กม.21+000	2 ช่องจราจร	-	พื้นที่โครงการ ช่วงที่ 2
11	กม.21+000 ถึง กม.21+565	4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	เกาะกำแพงคอนกรีต	

5.2 การสำรวจสภาพพื้นที่โครงการเบื้องต้น

● ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+000

เป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางละ 1 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 1.00 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.11+950 เป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางแบบเกาะสี่ มีเสาไฟฟ้า ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ตั้งอยู่ประชิดริมเขตทางซึ่งไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายจราจร และเสาไฟฟ้าส่องสว่างกิ่งเดียวของกรมทางหลวงตั้งอยู่บริเวณริมคันทางด้านซ้ายทาง กรณีที่จะขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจรต้องมีการรื้อย้ายเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบโครงการ สภาพพื้นที่บริเวณด้านขวาทางเป็นภูเขาสลับพื้นราบที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น แนวเส้นทางเข้าสู่เขตชุมชนบ้านหนองทะเลที่ กม.12+300 และช่วง กม.12+500 มีร้านค้าและอาคารพักอาศัย และสถานประกอบการ บริเวณช่วง กม.13+000 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับอาคารพักอาศัยประปราย แสดงดังรูปที่ 5.2-1



จุดเริ่มต้น (กม.11+950)



กม.12+000

รูปที่ 5.2-1 สภาพพื้นที่โครงการช่วง กม.11+950 ถึง กม.13+000



กม.12+500



กม.13+000

รูปที่ 5.2-1 สภาพพื้นที่โครงการช่วง กม.11+950 ถึง กม.13+000 (ต่อ)

ช่วงบริเวณ กม.13+500 พื้นที่โดยรอบยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม แนวเส้นทางผ่านสถานศึกษา 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองทะเล (กม.13+680) ด้านขวาทาง และโรงเรียนประทีปศึกษา (กม.13+900) ด้านขวาทาง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ กม.13+930 โดยรอบมีลักษณะเป็นชุมชนที่หนาแน่นขึ้น มีร้านค้า อาคารพักอาศัยอยู่สองข้างทาง มีการเปลี่ยนแปลงขนาดช่องจราจรจากขนาด 2 ช่องจราจรเพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีรูปแบบเกาะกลางแบบเกาะสี่ แสดงดังรูปที่ 5.2-2



กม.13+500



โรงเรียนบ้านหนองทะเล (กม.13+680)



โรงเรียนประทีปศึกษา (กม.13+900)



จุดสิ้นสุดโครงการ (กม.13+930)

รูปที่ 5.2-2 สภาพพื้นที่โครงการช่วง กม.13+500 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ กม.13+930

ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930 แสดงดังรูปที่ 5.2-3



ภาพถ่ายจากการบินโดรนเมื่อเดือน มีนาคม 2568

รูปที่ 5.2-3 สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930

- ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000

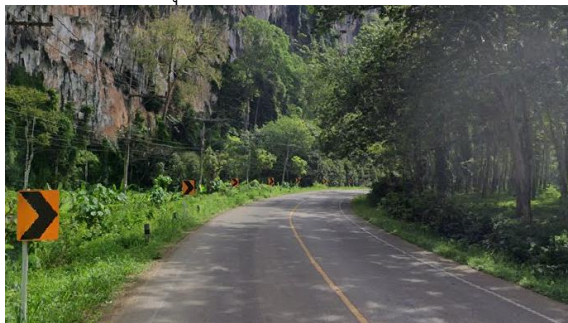
เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางละ 1 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 1.00 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ช่วงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.19+500 เป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางแบบเกาะยก ที่ กม.19+542 เป็นบริเวณทางแยกตัดกับถนนท้องถิ่น มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคตั้งอยู่ประชิดริมเขตทางซึ่งไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายจราจร แนวเส้นทางโครงการวางตัวตามแนวเชิงเขาหน้าหมี สภาพพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางเป็นพื้นที่การเกษตรกรรม เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น มีชุมชนและร้านค้าประปราย บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ กม.21+000 มีการเปลี่ยนแปลงขนาดช่องจราจรจากขนาด 2 ช่องจราจรเพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต แสดงในรูปที่ 5.2-4



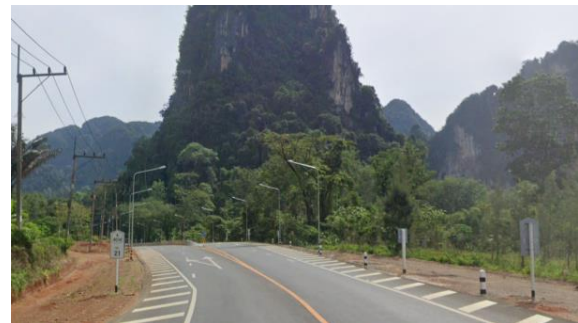
จุดเริ่มต้น (กม.19+500)



กม.20+000



กม.20+500



จุดสิ้นสุด กม.21+000

รูปที่ 5.2-4 สภาพพื้นที่โครงการช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000

ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000 แสดงดังรูปที่ 5.2-5



ภาพถ่ายจากการบินโดรนเมื่อเดือน มีนาคม 2568

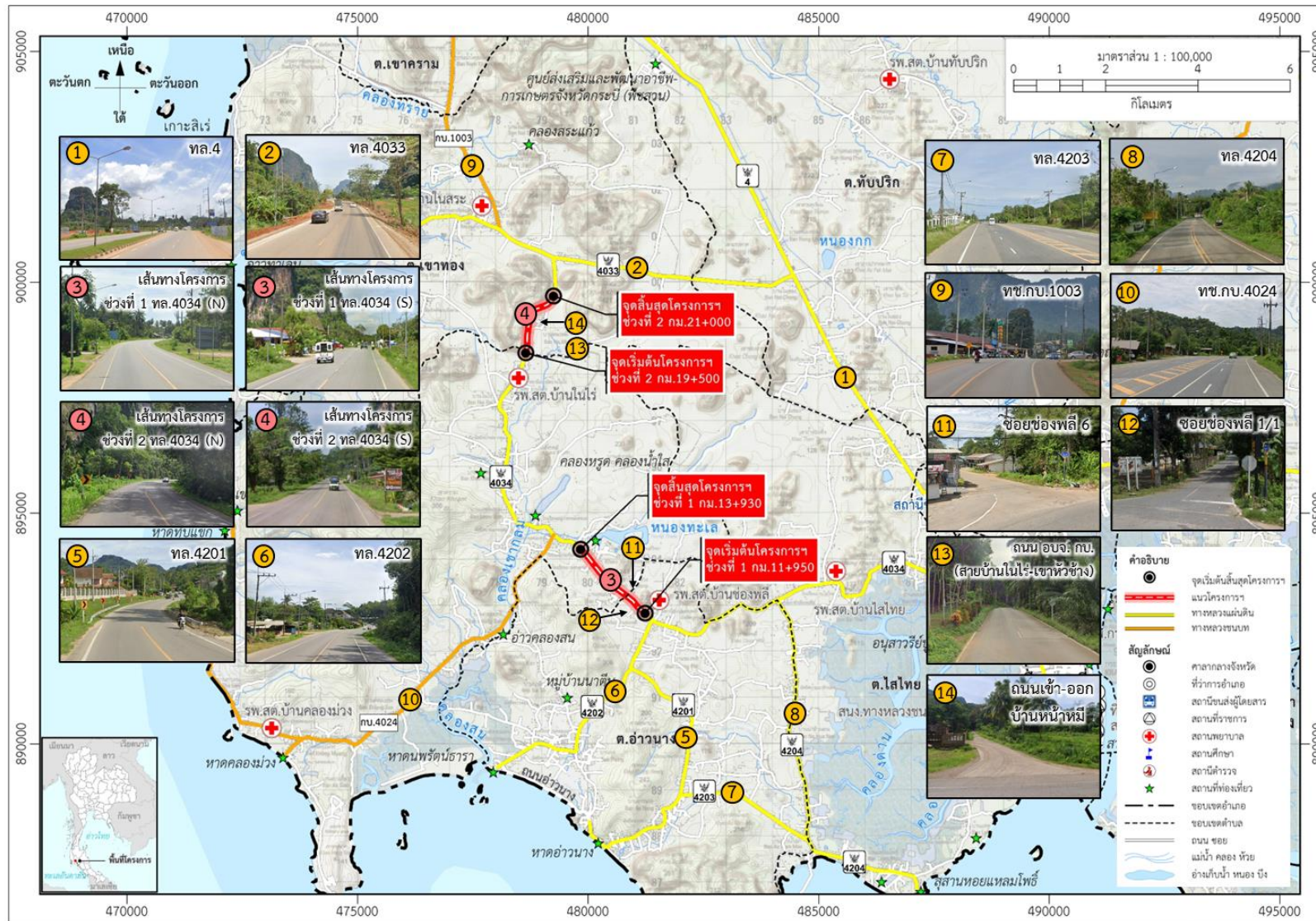
รูปที่ 5.2-5 สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000

5.3 โครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ

โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทั้งทางหลวงแผ่นดิน และถนนท้องถิ่น ซอย โดยมีรายละเอียดแต่ละสายทาง (รูปที่ 5.3-1) ดังนี้

1) ทางหลวงแผ่นดิน

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ตอน เขาคราม - ตลาดเก่า) เริ่มต้นบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่ กม.948+127 ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครอง อำเภออ่าวลึกกับอำเภอเมืองกระบี่ และไปสิ้นสุดที่ กม.972+727 บริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กับถนนอุตรกิจและถนนเมืองเก่า ตำบลกระบี่ใหญ่ อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 24.6 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4033 (ตอน ในช่อง - ไนไร่) เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4033 ที่ กม.0+000 ตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ สิ้นสุดที่ กม.5+310 ซึ่งบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 ระยะทางรวม 5.310 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็น พื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนและร้านค้า
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4201 (ตอน ช่องพลี - อ่าวพระนาง) เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4202 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4201 ที่ กม.0+000 ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ สิ้นสุดที่ กม.3+465 ซึ่งบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4203 ระยะทางรวม 3.465 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2-4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนและร้านค้า



- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4202 (ตอน ช้องพลี - หาดนพรัตน์ธารา)** เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4202 ที่ กม.000+000 ตำบลอ่าวนาง อำเภอมือกระบี่ จังหวัดกระบี่ สิ้นสุดที่ กม.5+462 ระยะทางรวม 5.462 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2-4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนและร้านค้า

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4203 (ตอน อ่าวน้ำเมา - หาดนพรัตน์ธารา)** เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4204 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4203 ที่ กม.000+000 ตำบลไสไทย อำเภอมือกระบี่ จังหวัดกระบี่ สิ้นสุดที่ กม.4+590 ระยะทางรวม 4.590 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง รูปแบบเกาะกลางแบบเกาะสี่ พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนและร้านค้า

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4204 (ตอน ไสไทย - สุสานหอย 75 ล้านปี)** เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4204 ที่ กม.000+000 ตำบลไสไทย อำเภอมือกระบี่ จังหวัดกระบี่ สิ้นสุดที่ กม.8+180 ระยะทางรวม 8.180 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2-4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนและร้านค้า

2) ทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงชนบท กบ.1003 (แยก ทล.4 (กม.954+800)-บ้านในสระ)** เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่ กม. 954+800 กับ ทางหลวงชนบท กบ.1003 ที่ตำบลเขาคราม อำเภอมือกระบี่ จังหวัดกระบี่ จนบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 ระยะทางรวม 9.800 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง

- **ทางหลวงชนบท กบ.4024 (แยก ทล.4034 (กม. 12+850)-บ้านทับแขก)** เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 ที่ กม. 12+850 กับ ทางหลวงชนบท กบ.4024 ที่ตำบลหนองทะเล อำเภอมือกระบี่ จังหวัดกระบี่ ระยะทางรวม 14.500 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง มีรูปแบบเกาะกลางแบบเกาะสี่

3) ถนนท้องถิ่น

- **ซอยช้องพลี 6** เป็นถนนเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4034 เข้าสู่เขตชุมชนบ้านช้องพลี ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนคอนกรีต มีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ไม่มีการแบ่งทิศทาง

- **ซอยช้องพลี 1/1** เข้าสู่เขตชุมชนบ้านช้องพลี ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ)

- **ถนน อบจ. กบ. (สายบ้านในไร่-เขาหัวช้าง)** เป็นถนนท้องถิ่นเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4034 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4033 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตสลับกับถนนคอนกรีตมีขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)

- **ถนนท้องถิ่น** ถนนเข้า-ออกบ้านหน้าหมี่ ลักษณะทางกายภาพผิวทางเป็นคอนกรีต มีขนาด 1 ช่องจราจร (ไป-กลับ)

6. การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่โครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติและนานาชาติในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยกรมทรัพยากรน้ำ สรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** แนวเส้นทางโครงการทั้งหมด รวมระยะทาง 1.980 กิโลเมตร ซ้อนทับในพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ จำนวน 1 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี แสดงดังรูปที่ 6-1

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติและนานาชาติในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการแต่อย่างใด

2) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในลุ่มน้ำสาขาภาคใต้ฝั่งตะวันตกส่วนที่ 2 ของลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก เมื่อจำแนกพื้นที่ศึกษาของโครงการตามการแบ่งเขตชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แสดงดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-2 สรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 ส่วนในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B เป็นระยะทางที่ตัดผ่าน 0.457 กิโลเมตร และแนวเส้นทางโครงการช่วงที่เหลือตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 โดยพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5

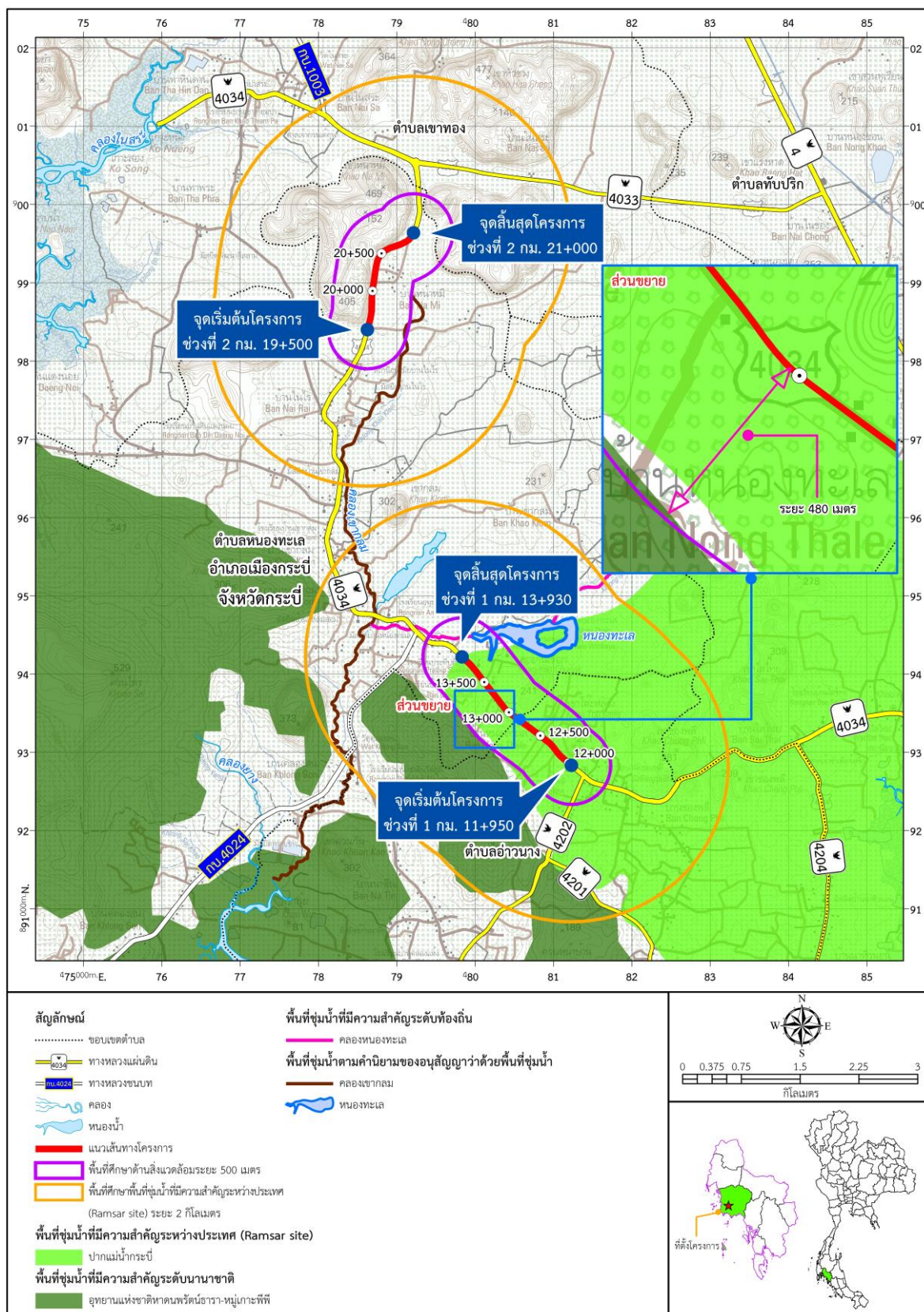


ตารางที่ 6-1

พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

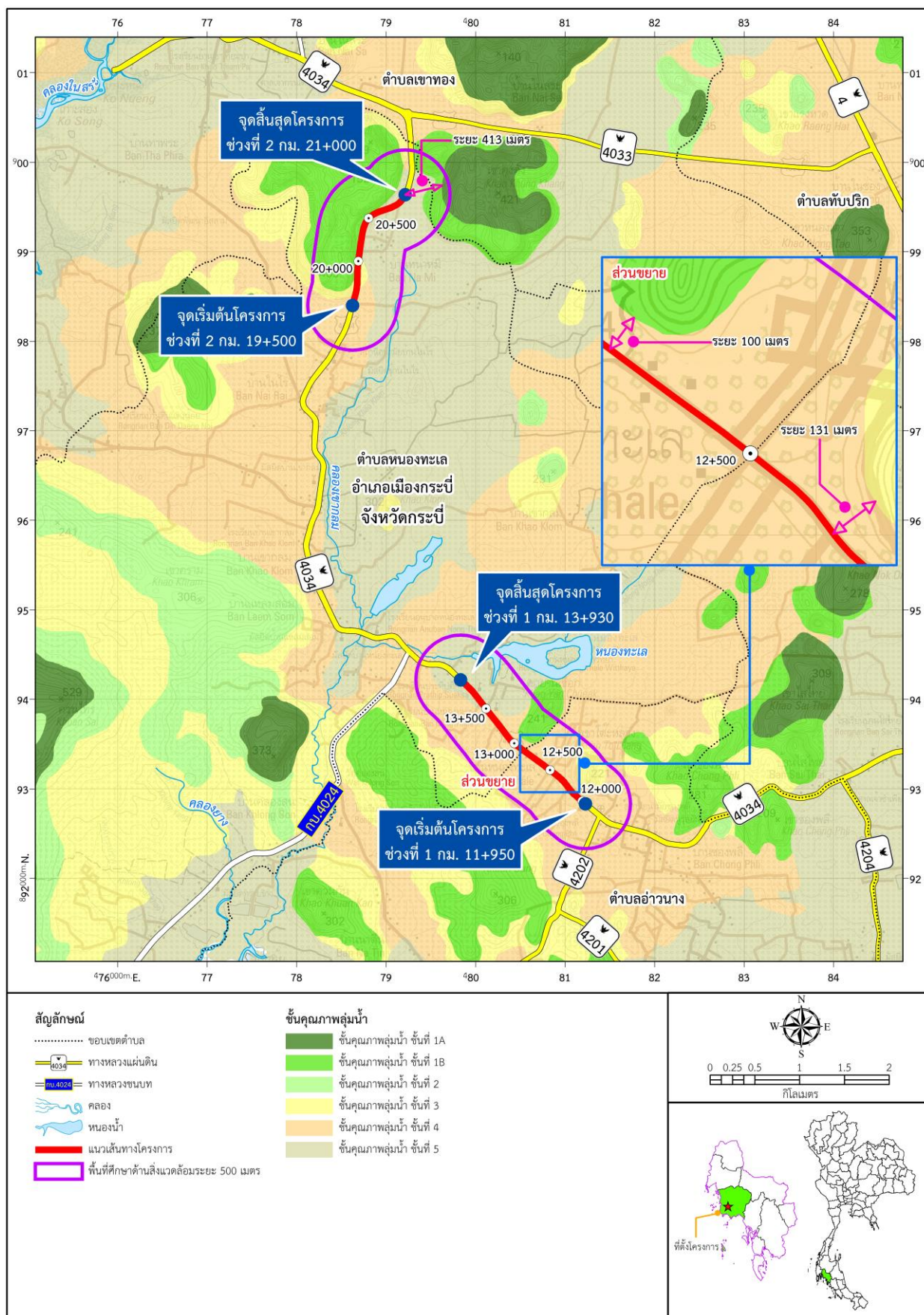
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน		พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ		
	ช่วง กม.	ระยะทาง (กม.)	ช่วง กม.	ระยะทาง (ม.)	เนื้อที่ (ไร่)
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)					
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B	-	-	12+748 - 13+297	100	75.00
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3	-	-	11+950 - 12+373	131	81.25
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4	11+950 - 13+460	1.510	11+950 - 13+930	ประชิดเขตทาง	1,168.75
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	13+460 - 13+930	0.470	13+186 - 13+930	ประชิดเขตทาง	406.25
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)					
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1A	-	-	21+000	413	12.50
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B	19+899 - 20+274 20+345 - 20+427	0.457	19+663 - 21+000	ประชิดเขตทาง	593.75
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3	19+653 - 19+899	0.246	19+574 - 20+034	ประชิดเขตทาง	62.50
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4	19+500 - 19+653	0.153	19+500 - 19+814	ประชิดเขตทาง	256.25
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5	20+274 - 20+345 20+427 - 21+000	0.644	19+500 - 21+000	ประชิดเขตทาง	500.00

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), 2568



ที่มา : จากการตรวจสอบแนวเขตโดยกรมทรัพยากรน้ำ, 2568

รูปที่ 6-1 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ
ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), 2568

รูปที่ 6-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

3) พื้นที่ป่าอนุรักษ์

จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าอนุรักษ์ โดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช พบว่า แนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วงไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์แต่อย่างใด แต่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์จำนวน 1 แห่ง บริเวณแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930) ได้แก่ อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 480 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังตารางที่ 6-2 และรูปที่ 6-3

4) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ โดยสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 กระบี่ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6-2 และรูปที่ 6-3 สรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการไม่พบว่าตัดผ่านในเขตป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด แต่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าอ่าวนาง และป่าหางนาศ

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านในเขตป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเขาทอง ป่าไผ่ไทย และป่าอ่าวนาง ส่วนในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติจำนวน 1 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเขาทอง ป่าไผ่ไทย และป่าอ่าวนาง

5) พื้นที่ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี

จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ถาวรบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านป่าไม้ถาวร จำนวน 2 แห่ง และในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีป่าไม้ถาวรจำนวน 2 แห่ง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6-2 และรูปที่ 6-3 สรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการพบว่าตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวร จำนวน 1 แห่ง คือ ที่ดินของรัฐตำบลอ่าวนาง (ร.7) ส่วนในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ป่าไม้ถาวร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ที่ดินของรัฐตำบลเขาทอง-ไผ่ไทย-กระบี่ใหญ่ (ร.6) และที่ดินของรัฐตำบลอ่าวนาง (ร.7)

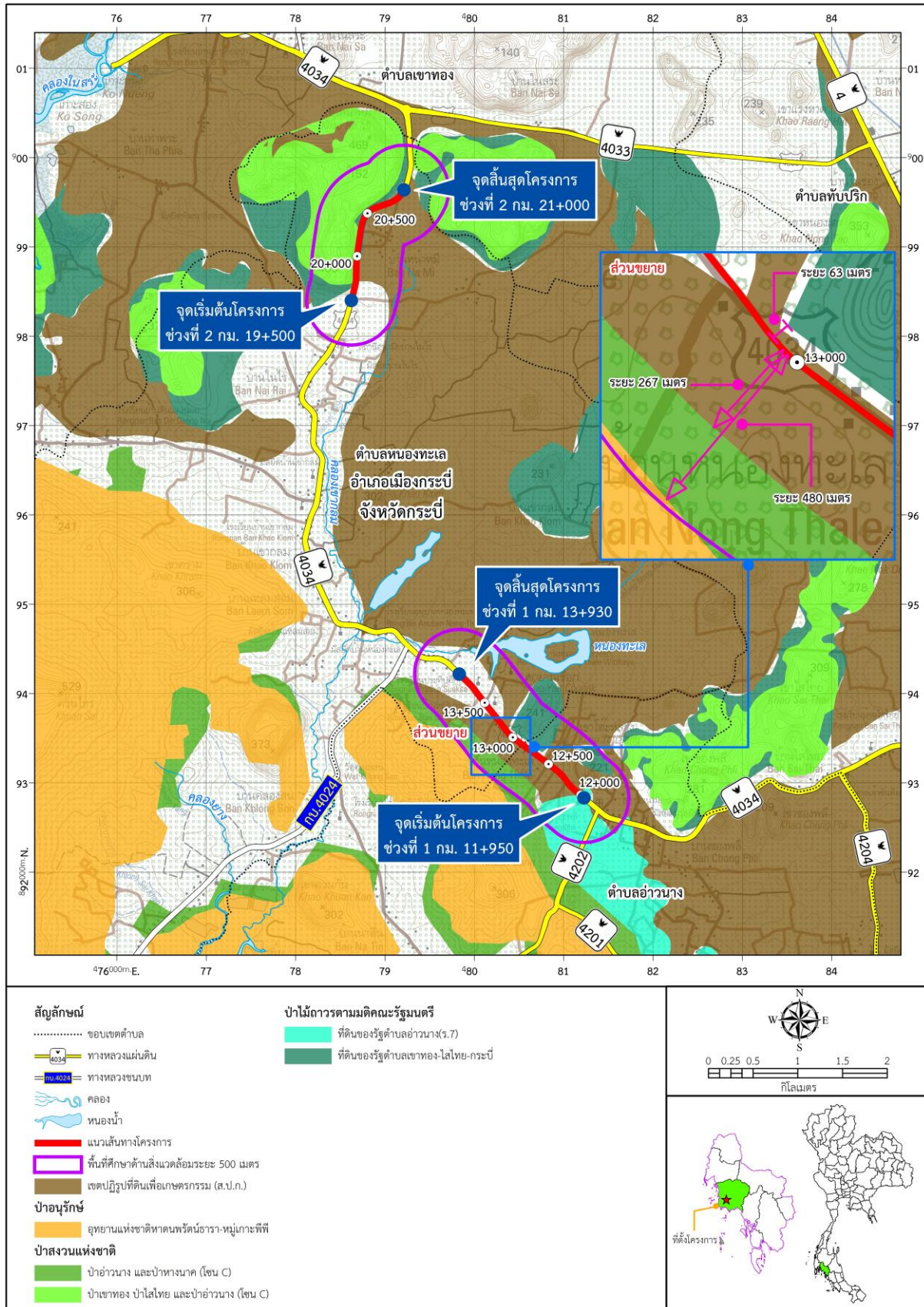
- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการพบว่าตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ที่ดินของรัฐตำบลเขาทอง-ไผ่ไทย-กระบี่ใหญ่ (ร.6) ส่วนในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่ป่าไม้ถาวร จำนวน 1 แห่ง คือ ที่ดินของรัฐตำบลเขาทอง-ไผ่ไทย-กระบี่ใหญ่ (ร.6)



ตารางที่ 6-2

พื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และป่าไม้ถาวรที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน
และอยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่ป่าอนุรักษ์ และป่าสงวนแห่งชาติ	ช่วง โครงการ	แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน		พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	
		ช่วง กม.	ระยะทาง (ม.)	ช่วง กม.	ระยะทาง (ม.)
1.1 ป่าอนุรักษ์ (รับผิดชอบโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช)					
- อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา- หมู่เกาะพีพี	ช่วงที่ 1	-	-	กม.12+966 ถึง กม.13+396	480
1.2 ป่าสงวนแห่งชาติ (รับผิดชอบโดยกรมป่าไม้)					
- ป่าสงวนแห่งชาติป่าอ่าวนาง และป่า หางนก	ช่วงที่ 1	-	-	กม.12+145 ถึง กม.13+626	267
- ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาทอง ป่าไผ่ ไทย และป่าอ่าวนาง	ช่วงที่ 2	กม.19+705 ถึง กม.20+100	395	กม.19+629 ถึง กม.21+000	ประชิดเขตทาง
1.3 ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี (รับผิดชอบโดยกรมป่าไม้)					
- ที่ดินของรัฐตำบลอ่าวนาง (ร.7)	ช่วงที่ 1	กม.11+950 ถึง กม.12+024	74	กม.11+950 ถึง กม.12+307	ประชิดเขตทาง
- ที่ดินของรัฐตำบลเขาทอง-ไผ่ไทย- กระบี่ใหญ่ (ร.6)	ช่วงที่ 1	-	-	กม.11+950 ถึง กม.12+335	258
				กม.12+612 ถึง กม.13+290	63
- ที่ดินของรัฐตำบลเขาทอง-ไผ่ไทย- กระบี่ใหญ่ (ร.6)	ช่วงที่ 2	กม.20+100 ถึง กม.20+712	612	กม.19+500 ถึง 21+000	ประชิดเขตทาง



ที่มา : จากการตรวจสอบแนวเขตโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และกรมป่าไม้, 2568

รูปที่ 6-3 พื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และป่าไม้ถาวรบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

6) เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่ 4 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2568 แสดงดังรูปที่ 6-4 โดยการดำเนินโครงการจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ประกาศกระทรวงกำหนดไว้

7) พื้นที่ที่กำหนดเป็นโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จากการตรวจสอบโดยสำนักศิลปากรที่ 12 นครศรีธรรมราช ไม่พบโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการแต่อย่างใด

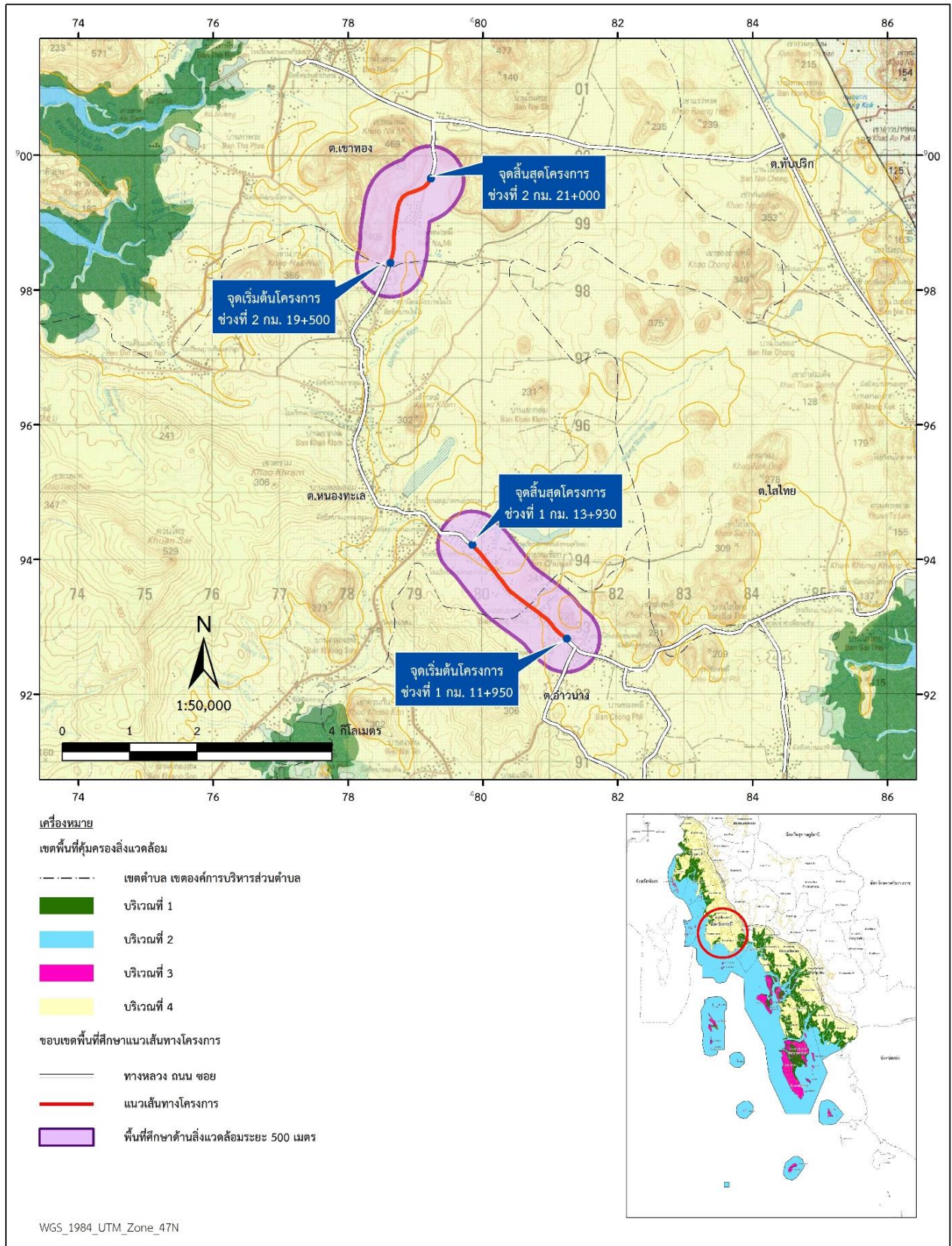
อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการสำรวจในภาคสนาม อย่างละเอียดโดยผู้เชี่ยวชาญด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง

8) พื้นที่เมืองเก่า ตามประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า และแหล่งธรรมชาติและศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์

จากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า

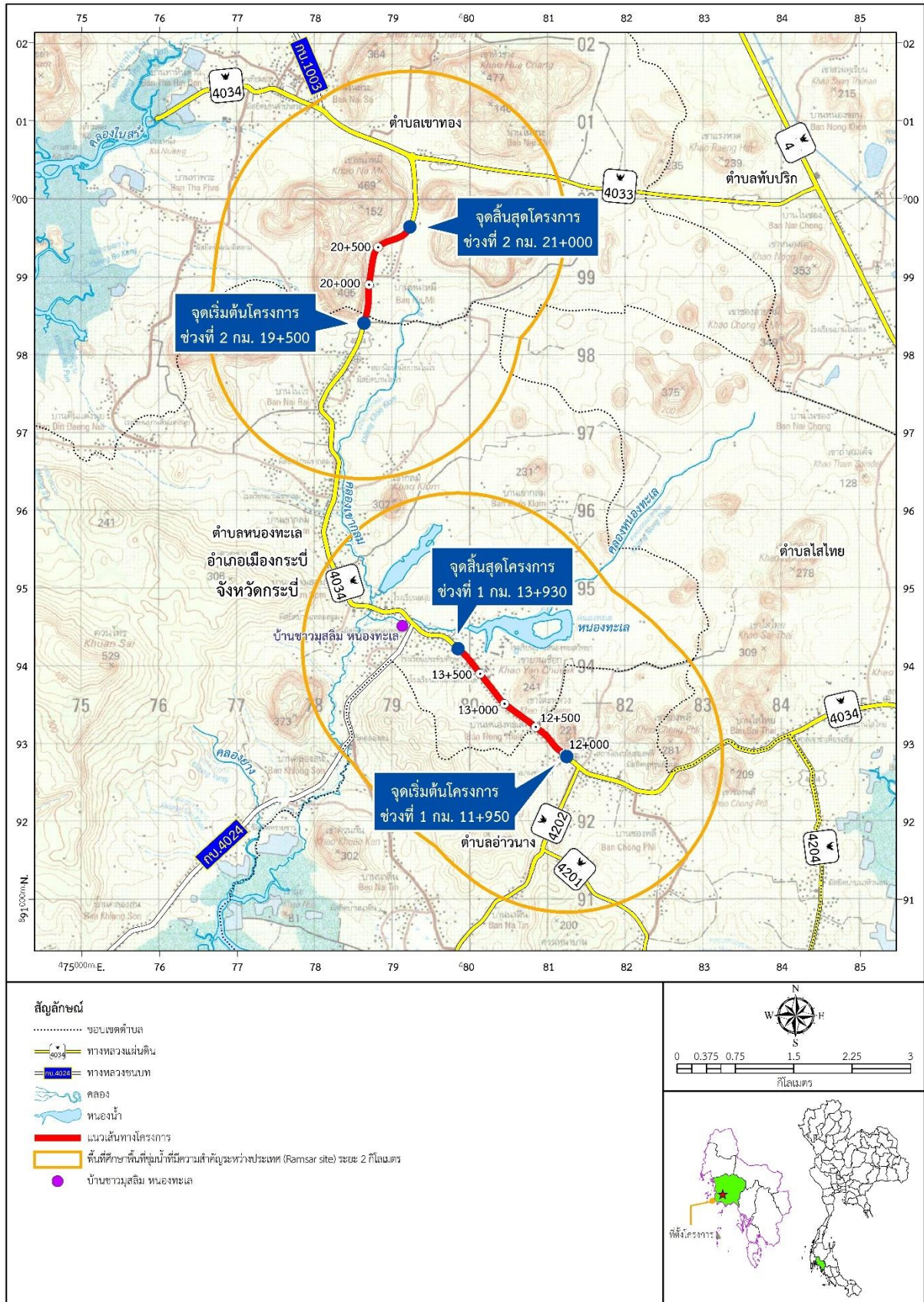
(1) บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่เมืองเก่า ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ. 2564

(2) บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ไม่ปรากฏแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 และแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น แต่ในช่วงที่ 1 ปรากฏแหล่งศิลปกรรมประเภทพิพิธภัณฑสถานปัตยกรรม พระราชวัง จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บ้านชาวมุสลิม หนองทะเล มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประมาณ 684 เมตร แสดงดังรูปที่ 6-5



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568

รูปที่ 6-4 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

รูปที่ 6-5 แหล่งศิลปกรรมในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

9) ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6-3 และรูปที่ 6-6 สามารถสรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** ประกอบด้วย ชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ หมู่ 1 บ้านช่องพลี และหมู่ 1 บ้านหนองทะเล และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านช่องพลี และสถานศึกษา จำนวน 5 แห่ง คือ โรงเรียนมุสลิมันพรัตน์วิทยา โรงเรียนบ้านช่องพลี โรงเรียนบ้านหนองทะเล โรงเรียนหนองทะเล วิทยา และโรงเรียนประทีปศึกษา

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** ประกอบด้วย ชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ หมู่ 5 บ้านในไร่ และหมู่ 1 บ้านในสระ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านในไร่ และศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง คือ มัสยิดสะอาดดี อัดดัยยียี (บ้านหน้าหมี่)

10) แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น พบว่าแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำ แต่อย่างใด อย่างไรก็ตามในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ในแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930) พบแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ หนองทะเล โดยมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประมาณ 229 เมตร และลำรางสาธารณะ มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประมาณ 318 เมตร ส่วนแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21+000) ไม่พบแหล่งน้ำ ที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 6-7

11) ผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่

จากการตรวจสอบโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่ (รูปที่ 6-8) สรุปได้ดังนี้

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)** อยู่ในบริเวณหมายเลข 5.3 ซึ่งกำหนดให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์สภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว (สีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีขาว) และบริเวณหมายเลข 7.23 ซึ่งกำหนดให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว)

- **แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)** อยู่ในบริเวณหมายเลข 3.17 และ 3.18 ซึ่งกำหนดให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และบริเวณหมายเลข 7.20 ซึ่งกำหนดให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559

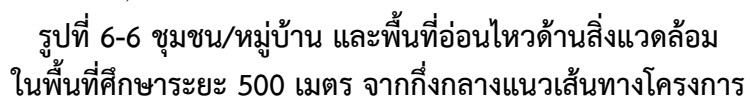
ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ตั้งอยู่บนเขตทางหลวงหมายเลข 4034 เดิม มีความกว้างเขตทาง 30 เมตร โดยการพัฒนาโครงการจะดำเนินการปรับปรุงและขยายช่องจราจรภายในแนวเขตทางเดิม จัดว่าเป็นการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งสามารถดำเนินการพัฒนาโครงการได้โดยไม่ขัดต่อข้อกำหนดตามผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559

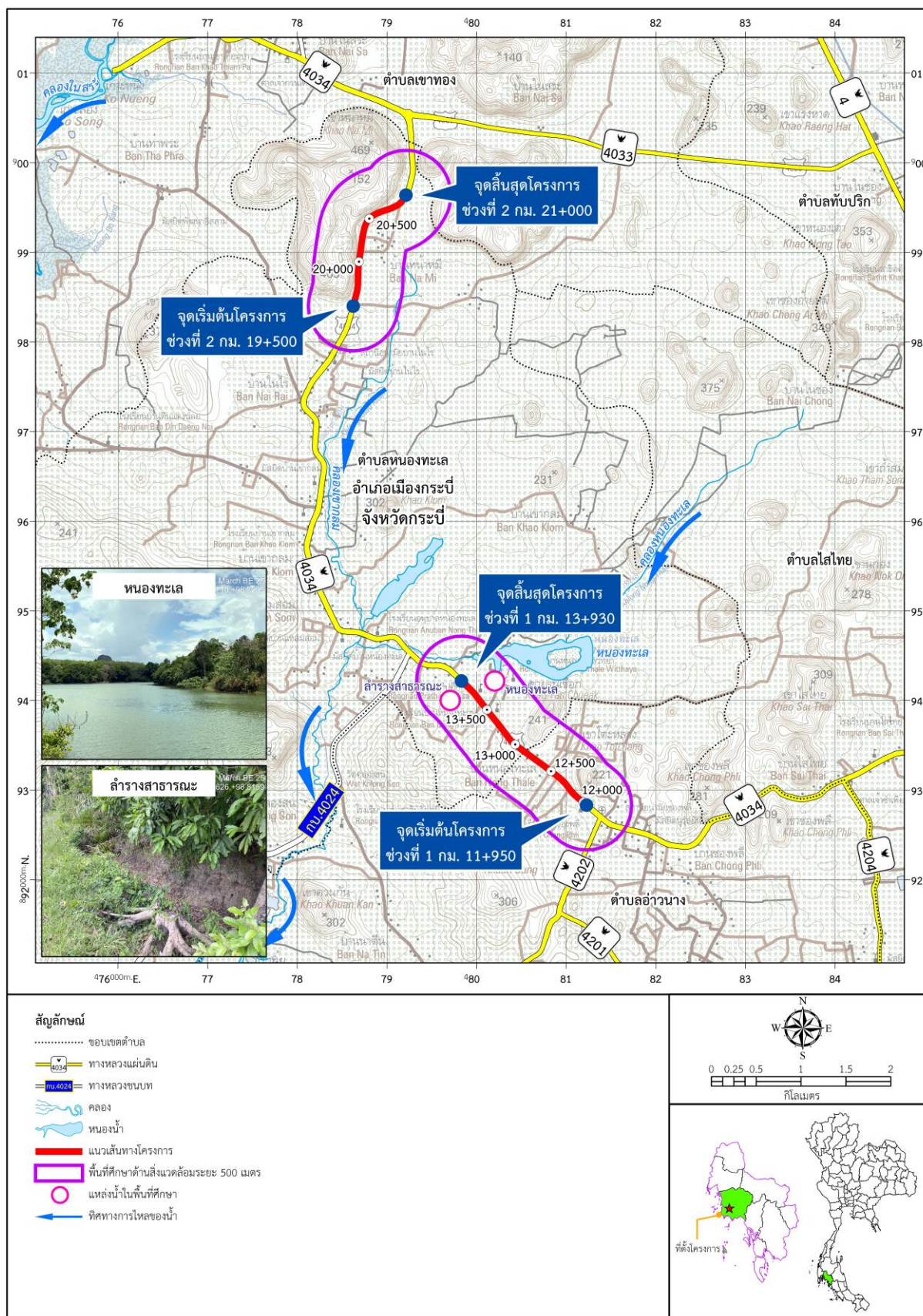


ตารางที่ 6-3
ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	กม.	ตำแหน่ง	พิกัด		ที่ตั้ง			ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)
					E	N	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 - กม.13+930)										
1	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านช่องพลี	สถานพยาบาล	11+950	ขวาทาง	481371	892758	กระบี่	เมืองกระบี่	อ่าวนาง	160
2	โรงเรียนมุสลิมนพรัตนวิทยา	สถานศึกษา	11+950	ซ้ายทาง	481323	892519	กระบี่	เมืองกระบี่	อ่าวนาง	326
3	โรงเรียนบ้านช่องพลี	สถานศึกษา	11+960	ซ้ายทาง	481212	892828	กระบี่	เมืองกระบี่	อ่าวนาง	ประชิดเขตทาง
4	หมู่ 1 บ้านช่องพลี	หมู่บ้าน	12+649	ซ้ายทาง	480704	893285	กระบี่	เมืองกระบี่	อ่าวนาง	ประชิดเขตทาง
5	หมู่ 1 บ้านหนองทะเล	หมู่บ้าน	13+445	ซ้ายทาง	480028	893975	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	ประชิดเขตทาง
6	โรงเรียนบ้านหนองทะเล	สถานศึกษา	13+617	ขวาทาง	480163	893862	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	ประชิดเขตทาง
7	โรงเรียนหนองทะเลวิทยา	สถานศึกษา	13+632	ขวาทาง	480254	894167	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	275
8	โรงเรียนประทีปศึกษา	สถานศึกษา	13+683	ขวาทาง	480016	894048	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	ประชิดเขตทาง
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 - กม.21+000)										
1	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโนไร่	สถานพยาบาล	19+500	ขวาทาง	478490	897955	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	464
2	หมู่ 5 บ้านโนไร่	หมู่บ้าน	20+166	ขวาทาง	478695	899061	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	ประชิดเขตทาง
3	มัสยิด สะอาดีย์ อัดตัยยิบีย์ (บ้านหน้าหมี่)	ศาสนสถาน	20+136	ขวาทาง	479003	898984	กระบี่	เมืองกระบี่	หนองทะเล	298
4	หมู่ 1 บ้านโนสระ	หมู่บ้าน	21+100	ขวาทาง	479536	899802	กระบี่	เมืองกระบี่	เขาทอง	307

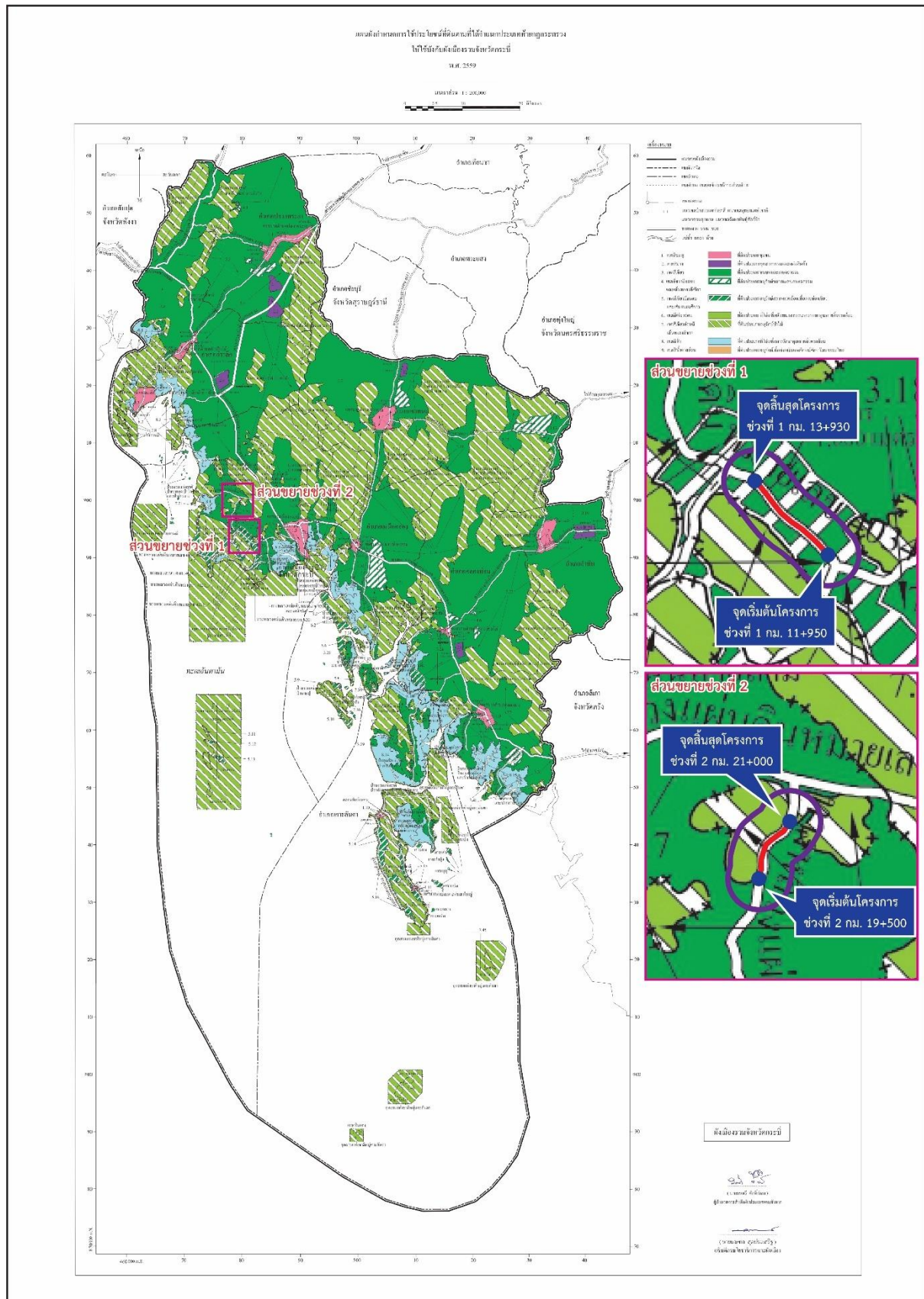
ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568





ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

รูปที่ 6-7 แหล่งน้ำที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
ช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930)



ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่, 2568

รูปที่ 6-8 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559

7. แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

7.1 รูปแบบทางหลวงโครงการ

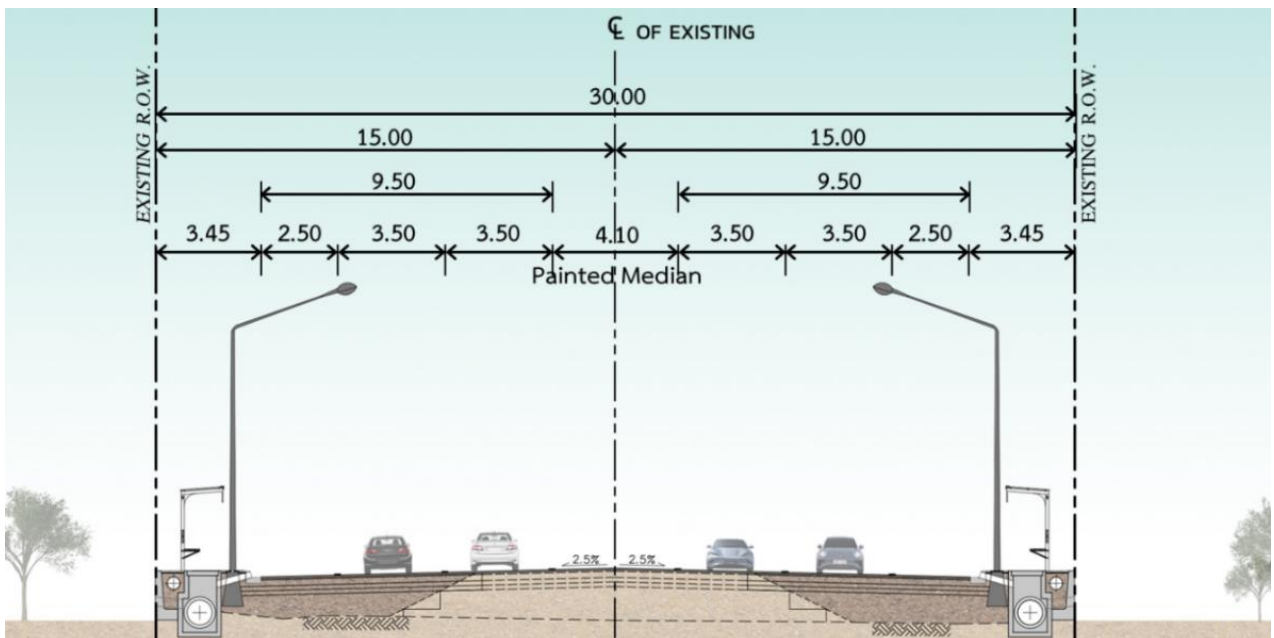
รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข 4034 จาก 2 ช่องจราจร (รถวิ่งสวนทาง) เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ช้างละ 2 ช่องจราจร) โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ซึ่งจะกำหนดรูปแบบเกาะกลางถนนให้สอดคล้องตามรูปแบบของทางหลวงหมายเลข 4034 ส่วนที่ต่อเนื่องสามารถสรุปได้ดังนี้

- ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930

เป็นช่วงที่มีสภาพพื้นที่สองข้างทางมีสภาพเป็นชุมชนสลัมพื้นที่โล่ง แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

- รูปแบบที่ 1 ช่วง กม.11+950 ถึง กม.12+070

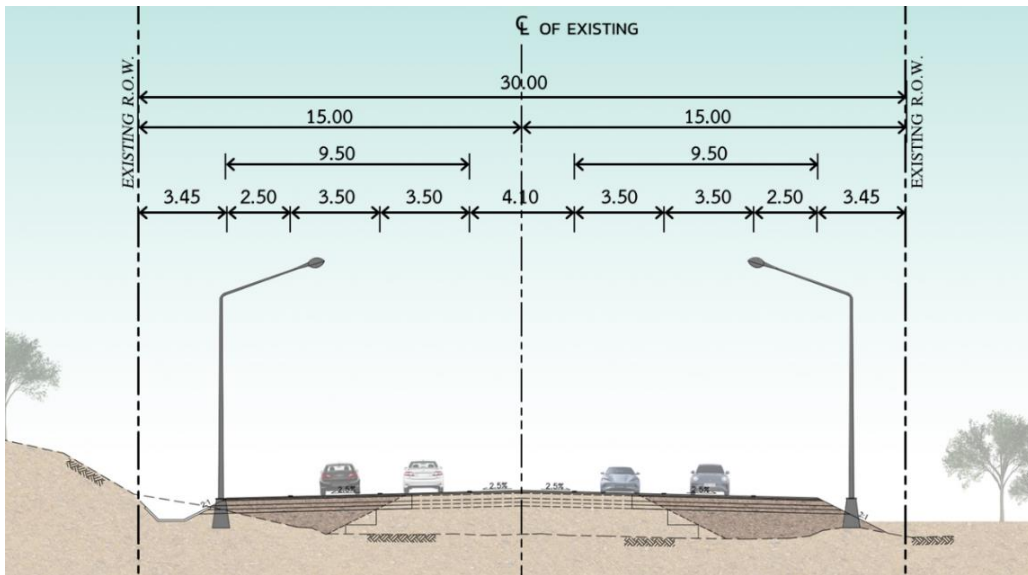
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างขยายคันทางใหม่ทั้งสองข้าง ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) ความกว้าง 4.10 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.45 เมตร ในบริเวณที่เป็นชุมชนสามารถแสดงรูปตัดถนนของโครงการช่วง กม.11+950 - กม.12+070 ได้ดังรูปที่ 7.1-1



รูปที่ 7.1-1 รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.11+950 ถึง กม.12+070

- ช่วงที่ 2 กม.12+070 ถึง กม.13+380

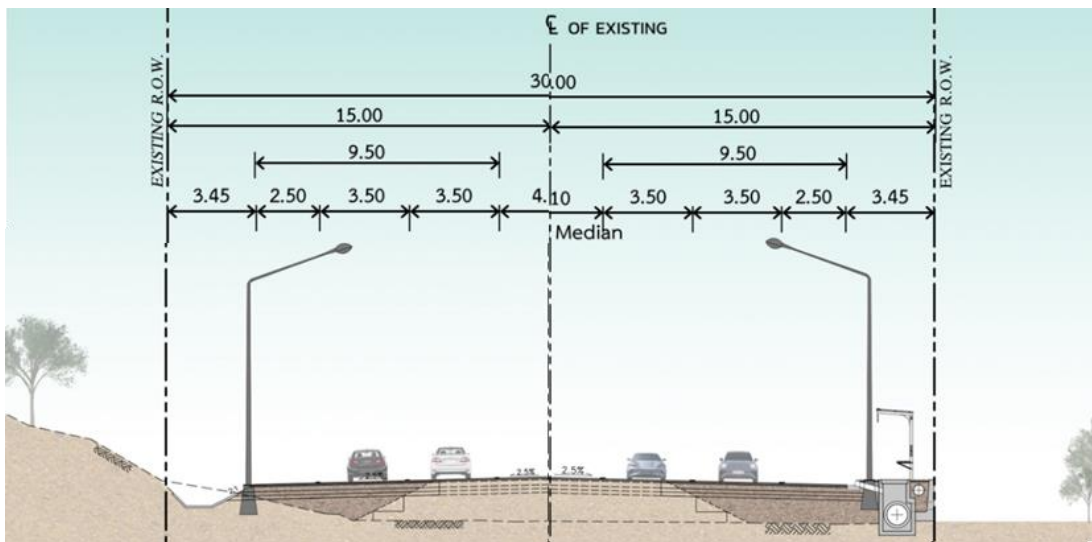
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างขยายคันทางใหม่ทั้งสองข้าง ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) ความกว้าง 4.10 เมตร ฝั่งซ้ายทางเป็นรางน้ำลาดคอนกรีต สามารถแสดงรูปตัดถนนของโครงการช่วง กม.12+070 ถึง กม.13+380 ได้ดังรูปที่ 7.1-2



รูปที่ 7.1-2 รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.12+070 ถึง กม.13+380

- ช่วงที่ 3 กม.13+380 ถึง กม.13+930

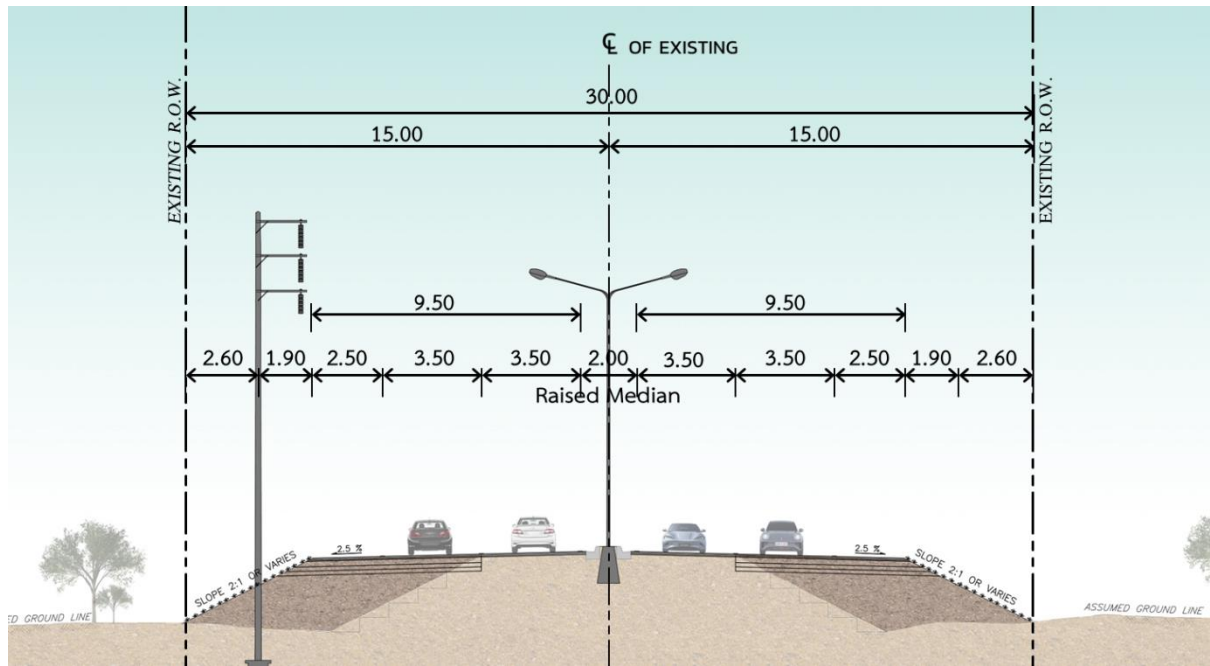
ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างขยายคันทางใหม่ทั้งสองข้าง ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) ความกว้าง 4.10 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.45 เมตร ฝังขัวทาง และมีรางน้ำลาดคอนกรีตในฝังขัวทาง สามารถแสดงรูปตัดถนนของโครงการช่วง กม.13+380 - กม.13+930 ได้ดังรูปที่ 7.1-3



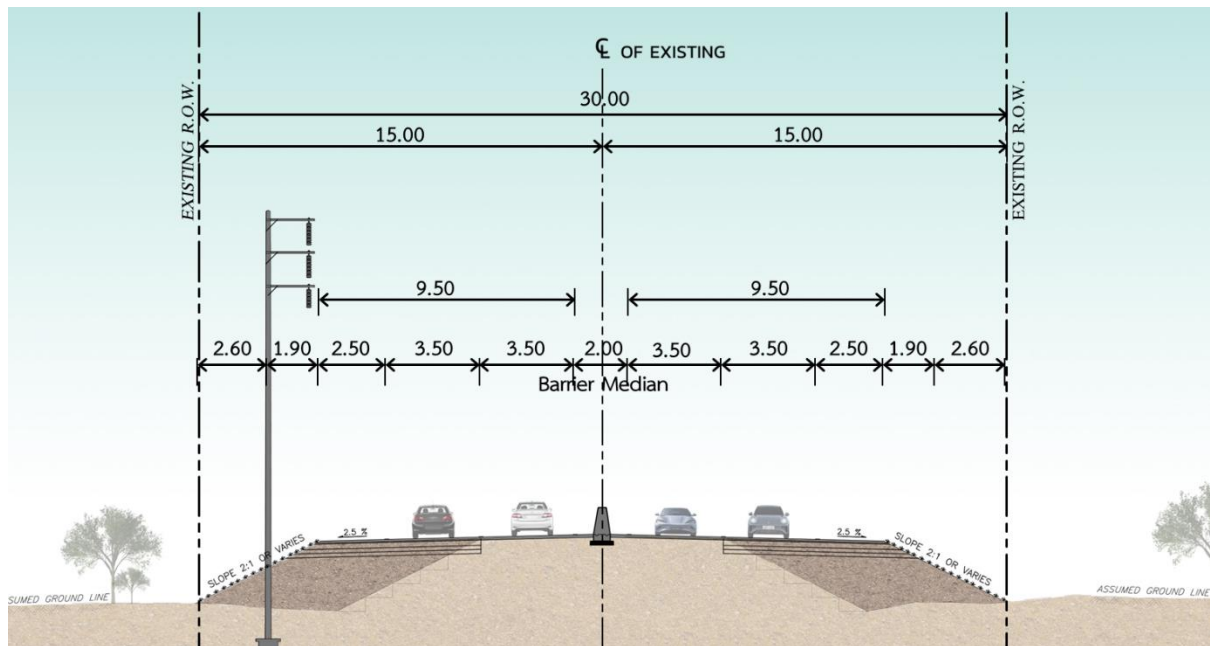
รูปที่ 7.1-3 รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วง กม.13+380 ถึง กม.13+930

● ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างขยายคันทางใหม่ทั้งสองข้าง ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต กำหนดรูปแบบเกาะกลางถนนเป็น 2 รูปแบบในช่วง กม.19+500 - กม.19+700 แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) เพื่อให้สอดคล้องกับช่วงต่อเนื่องบริเวณ กม.19+500 (จุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2) และช่วง กม. 19+700 - กม. 21+000 เป็นเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เพื่อให้สอดคล้องกับช่วงต่อเนื่องบริเวณ กม.21+000 (จุดสิ้นสุดโครงการ ช่วงที่ 2) สามารถแสดงรูปตัดถนนของโครงการช่วงที่ 2 ได้ดังรูปที่ 7.1-4



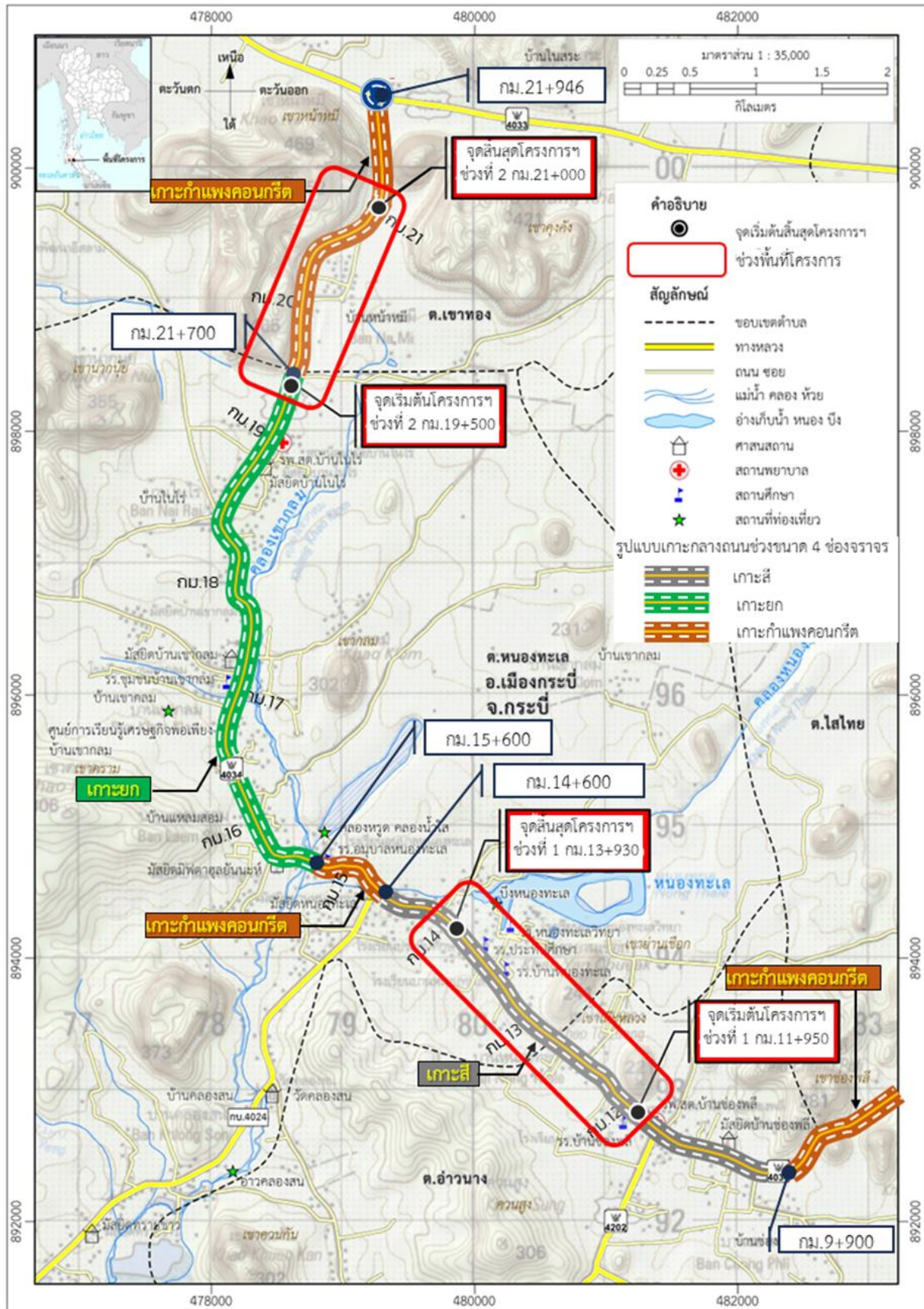
กม.19+500 ถึง กม.19+700 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



กม.19+700 ถึง กม.21+000 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

รูปที่ 7.1-4 รูปตัดการขยายทางหลวงของโครงการ ช่วงที่ 2

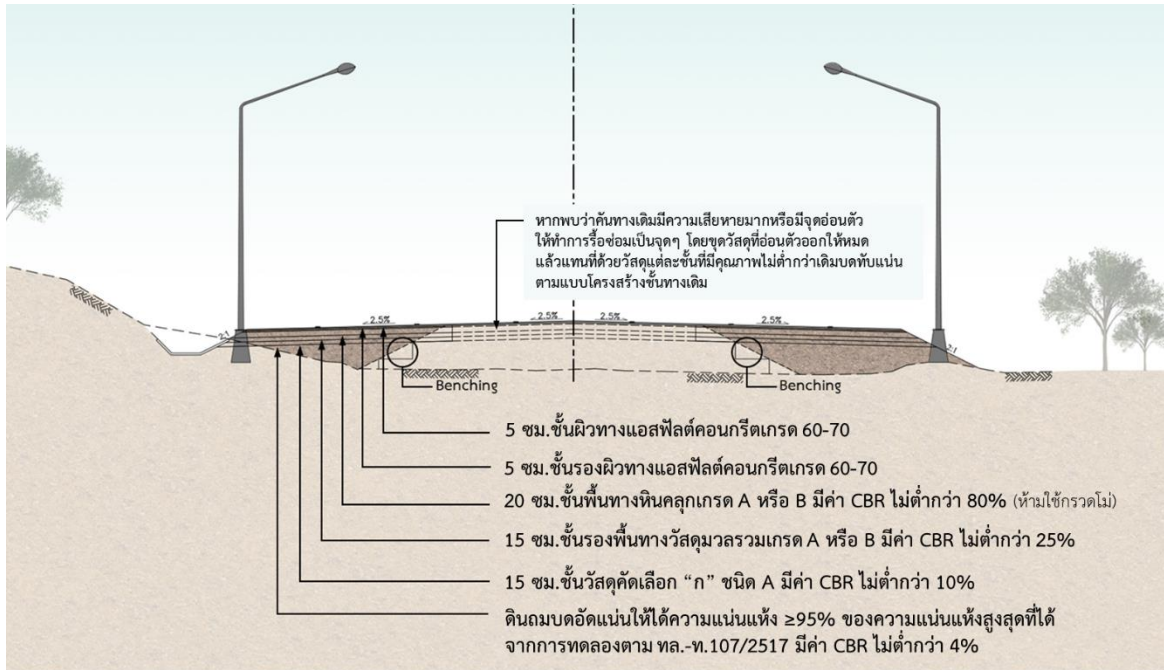
โดยสามารถสรุปรูปแบบทางหลวงหมายเลข 4034 หลังปรับปรุงได้ดังแสดงในรูปที่ 7.1-5



รูปที่ 7.1-5 รูปแบบเกาะกลางถนนบนทางหลวงหมายเลข 4034 หลังปรับปรุง

7.2 โครงสร้างชั้นทาง

โครงสร้างชั้นทางเป็นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดยมีชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตหนา 5 เซนติเมตร ชั้นรองผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตหนา 5 เซนติเมตร รองรับด้วยชั้นพื้นทางหินคลุก หนา 20 เซนติเมตร ค่า CBR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ชั้นรองพื้นทางด้วยวัสดุมวลรวม หนา 15 เซนติเมตร ค่า CBR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ชั้นวัสดุคัดเลือก “A” หนา 15 เซนติเมตร ค่า CBR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 และวางบนชั้นดินถมที่มีค่า CBR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 7.2-1



รูปที่ 7.2-1 รูปตัดโครงสร้างชั้นทางโครงการ

ทั้งนี้ ให้ทำการขุดไสผิวทางเดิม และทำการขุดคู้ (Scarify) ชั้นพื้นทางเดิมไม่ต่ำกว่า 100 มม. แล้วบดทับใหม่ให้ได้ความแน่นแห้งไม่น้อยกว่า 95% ของความแน่นแห้งสูงสุดที่ได้จากการทดลองตาม ทล.-ท.108/2517 ถ้าพบจุดอ่อนให้ตรวจสอบสภาพความเสียหายของถนนก่อนทำการก่อสร้างและก่อนทำการก่อสร้างชั้นแอสฟัลต์คอนกรีต หากพบว่าบนคันทางเดิมมีความเสียหายมาก หรือ มีจุดอ่อนตัว ให้ทำการขุดรื้อซ่อมเป็นจุดๆ โดยขุดวัสดุออกให้หมดแล้วแทนที่ด้วยวัสดุแต่ละชั้นที่มีคุณภาพไม่ต่ำกว่าเดิม บดทับแน่นตามแบบโครงสร้างเดิม ซึ่งสอดคล้องกับรายละเอียดมาตรฐานข้อกำหนดการก่อสร้างของกรมทางหลวง

7.3 ทางแยกและทางเชื่อมตามแนวเส้นทางโครงการ

ตามแนวเส้นทางโครงการทั้งสองช่วงไม่มีทางแยกจุดตัดทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทแต่อย่างใด มีเพียงจุดตัดกับถนนท้องถิ่น ซึ่งจะกำหนดให้รถในทิศทางเลี้ยวขวาจะต้องเลี้ยวซ้ายจากทางหลวงหมายเลข 4034 ก่อนและกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 4034 โดยจะพิจารณาปรับปรุงในลักษณะของทางเชื่อมให้มีความสะดวกปลอดภัยตามมาตรฐานกรมทางหลวง รวมถึงจัดให้มีระบบป้ายและเครื่องหมายจราจร ไฟกระพริบ และไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางเชื่อม ตามหลักการออกแบบที่ระบุในคู่มือมาตรฐานป้ายจราจร และคู่มือมาตรฐานการออกแบบและติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวง ฉบับเดือนมีนาคม 2561

ตำแหน่งถนนและสภาพของถนนท้องถิ่น ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930) และ ช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21+000) แสดงดังรูปที่ 7.3-1 และ รูปที่ 7.3-2 ตามลำดับ



รูปที่ 7.3-1 ตำแหน่งถนนและสภาพของถนนท้องถิ่น
ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930)



รูปที่ 7.3-2 ตำแหน่งถนนและสภาพของถนนท้องถิ่น
ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 4034 ช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21+000)

7.4 จุดกลับรถ

เนื่องจากโครงการได้ออกแบบขยายช่องจราจรโดยมีเกาะกลาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม ทั้งในด้านการมองเห็นและระยะหยุดรถที่ปลอดภัยไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาการเข้าออกของชุมชนในพื้นที่ ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 7.4-1

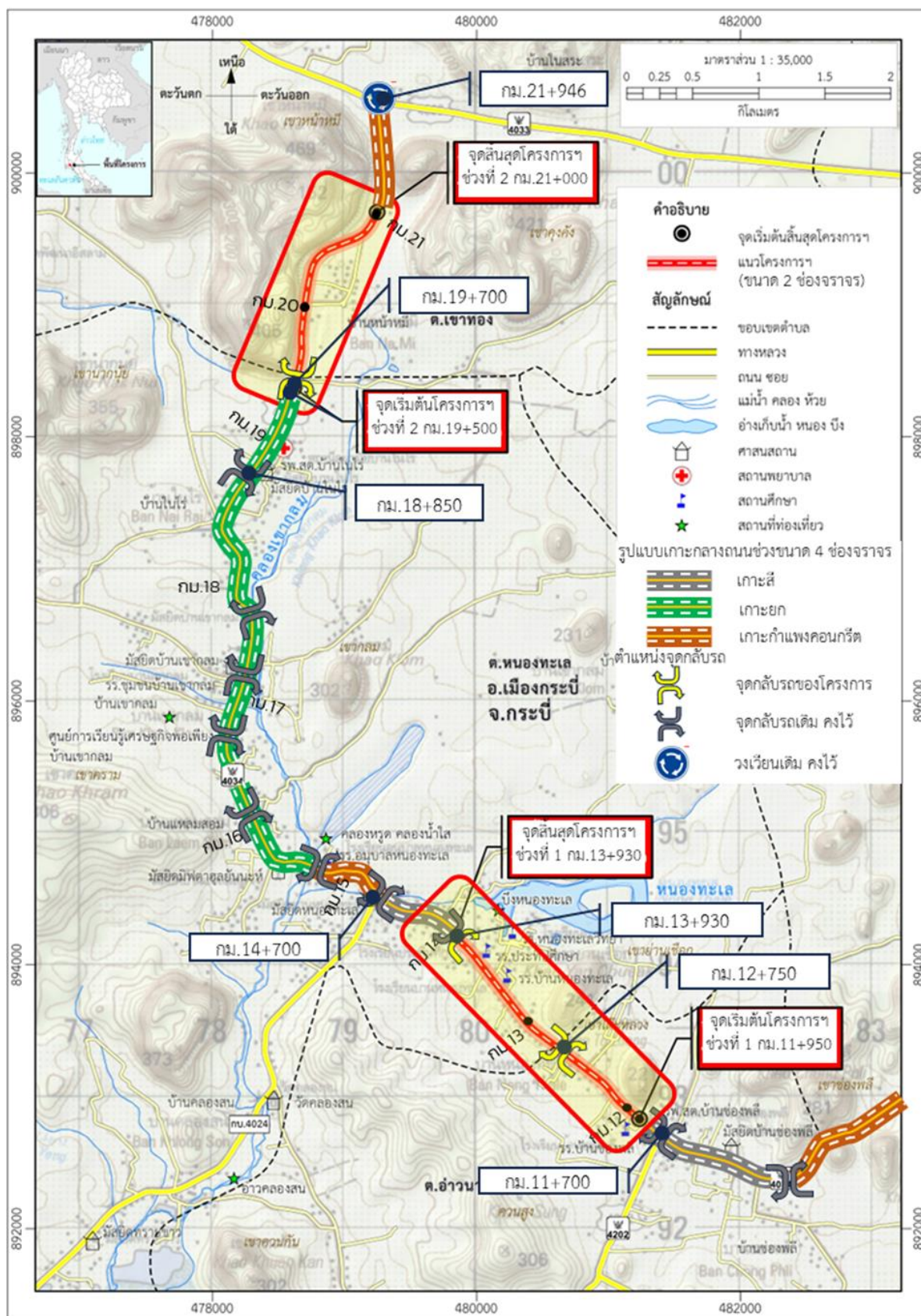
จากการตรวจสอบตำแหน่งจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 4034 ในช่วงที่ต่อเนื่องพบว่า มีจุดกลับรถที่ประมาณ กม.11+450 ห่างจากจุดเริ่มต้นโครงการ 500 เมตร และ ที่จุดเริ่มต้นของทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ประมาณ กม.13+930 โดยจุดกลับรถปัจจุบันดังกล่าวอยู่ห่างกันประมาณ 2.5 กม. ทั้งนี้ จากที่แนะนำไว้ในแบบมาตรฐานกรมทางหลวง ฉบับปี 2015 ว่า ควรกำหนดให้มีจุดกลับรถทุกระยะ 1.5 กิโลเมตร สำหรับพื้นที่ชุมชน ดังนั้น จึงกำหนดให้มีจุดกลับรถเพิ่มอีก 1 แห่ง ในช่วงแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 โดยกำหนดให้อยู่ที่ กม. 12+700 ในขณะที่แนวเส้นทางช่วงที่ 2 ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่ป่า โดยมีชุมชนเพียงชุมชนเดียวอยู่ทางฝั่งขวาชื่อชุมชนบ้านหน้าหมี่ และมีจุดกลับรถก่อนเข้าสู่โครงการช่วงที่ 2 อยู่ที่ประมาณ กม.18+850 และมีวงเวียนอยู่ที่ กม. 21+946 ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ 946 ม. ในเบื้องต้นกำหนดจุดกลับรถในแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 ไว้ที่ กม.19+700 บริเวณจุดเชื่อมบรรจบกับ ถนน อบต.กบ. สาย (สายบ้านโนไร่-เขาหัวช้าง) ดังแสดงในรูปที่ 7.4-2 และ ตารางที่ 7.4-1



กรณีเกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) สำหรับโครงการช่วงที่ 1



กรณีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) และแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) สำหรับโครงการช่วงที่ 2
รูปที่ 7.4-1 ตัวอย่างจุดกลับรถของโครงการ



รูปที่ 7.4-2 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการเบื้องต้น



ตารางที่ 7.4-1 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้น

กม.	ระยะห่างจากจุดกลับรถ ก่อนหน้า (กม.)	รูปแบบเกาะกลาง	รองรับการจราจรในพื้นที่
ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930			
11+700 ^{/1}	~0.80	เกาะสี่	บ้านช่องพลี
12+750	1.05	เกาะสี่	บ้านช่องพลี บ้านหนองทะเล
13+930 ^{/2}	1.18	เกาะสี่	บ้านหนองทะเล
14+700 ^{/1}	0.77	กำแพงคอนกรีต	บ้านหนองทะเล
ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000			
18+850 ^{/1}	~1.00	เกาะยก	บ้านในไร่
19+700	0.85	เกาะยกและกำแพงคอนกรีต	บ้านในไร่ บ้านหน้าหมี่
21+946 ^{/1}	2.25	วงเวียน	บ้านหน้าหมี่ บ้านในสระ

หมายเหตุ ^{/1} คือ จุดกลับรถ คงไว้

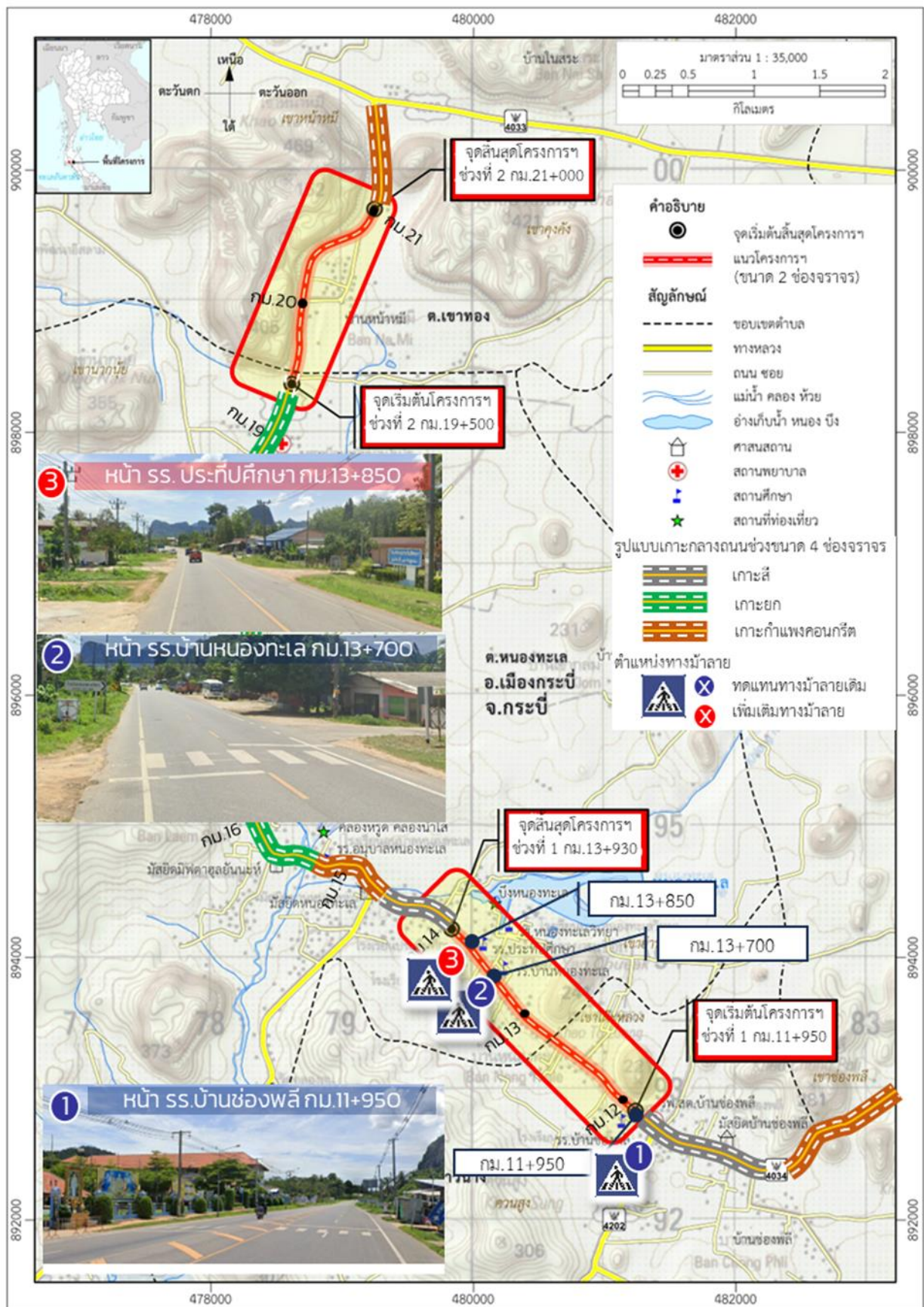
^{/2} คือ จุดกลับรถเดิมที่ศทางเดียว คงไว้ สร้างเพิ่มเติมอีกหนึ่งทิศทาง

7.5 ทางข้าม

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน จากจุดเริ่มต้นโครงการช่วงที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณ กม.11+950 ถึง กม.13+930 มีทางม้าลายเดิมอยู่ 2 แห่ง คือบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.11+950 หน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี และบริเวณ กม.13+700 หน้าโรงเรียนบ้านหนองทะเล นอกจากนี้ จะกำหนดให้มีเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง ที่บริเวณ กม.13+850 หน้าโรงเรียนประทีปวิทยา รวมเป็น 3 แห่ง สำหรับช่วงที่ 2 ไม่พบทางม้าลายเดิม และในเบื้องต้นไม่พบบริเวณที่จำเป็นต้องมีทางม้าลายเนื่องจากไม่มีชุมชนอยู่ริมสองข้างทาง ดังแสดงตำแหน่งทางม้าลายในเบื้องต้นในตารางที่ 7.5-1 และรูปที่ 7.5-1 โดยกำหนดให้ติดตั้งระบบป้ายและเครื่องหมายจราจรตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 7.5-2

ตารางที่ 7.5-1 ตำแหน่งทางม้าลาย

กม.	ตำแหน่ง	รูปแบบ ทางข้าม	รูปแบบเกาะ กลางถนน	สภาพพื้นที่ซ้ายทาง	สภาพพื้นที่ขวาทาง
11+950	หน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี	ทางม้าลาย	แบบสี่	รร.บ้านช่องพลี	ร้านค้า
13+700	หน้าโรงเรียนบ้านหนองทะเล	ทางม้าลาย	แบบสี่	ร้านค้า	รร.บ้านหนองทะเล
13+850	หน้าโรงเรียนประทีปวิทยา	ทางม้าลาย	แบบสี่	อาคารบ้านเรือน	รร.ประทีปวิทยา



รูปที่ 7.5-1 ตำแหน่งทางม้าลายของโครงการ



กรณีรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบเกาะสี่



ตัวอย่างเครื่องหมายจราจรลดความเร็ว

รูปที่ 7.5-2 ตัวอย่างการติดตั้งระบบป้ายและเครื่องหมายจราจร
ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงบริเวณทางม้าลาย

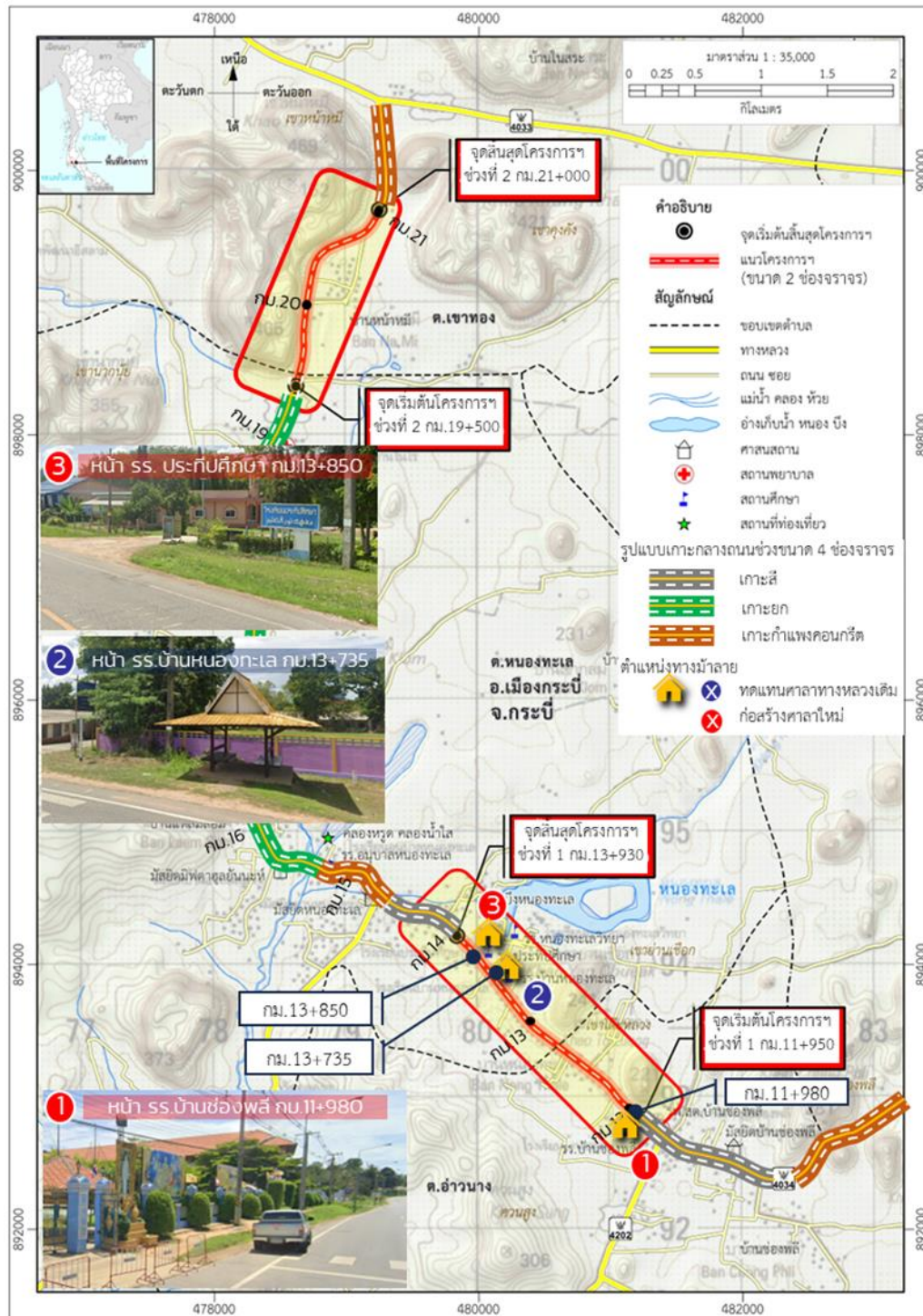
7.6 ศาลาทางหลวง

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่จากจุดเริ่มต้นโครงการช่วงที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 4034 บริเวณ กม. 11+950 ถึง กม.13+930 พบศาลาทางหลวงเดิม 1 แห่ง คือบริเวณ กม.13+735 (ขวาทาง) หน้าโรงเรียนบ้านหนองทะเล โดยจะก่อสร้างศาลาทางหลวงทดแทนของเดิม นอกจากนี้ จะกำหนดให้มีเพิ่มเติมอีก 2 แห่ง ที่บริเวณ กม.11+980 (ซ้ายทาง) หน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี และกม.13+850 (ขวาทาง) หน้าโรงเรียนประทีปวิทยา รวมเป็น 3 แห่ง สำหรับช่วงที่ 2 ไม่พบศาลาทางหลวงเดิม และไม่พบบริเวณที่จำเป็นต้องมีศาลาทางหลวงเนื่องจากไม่มีชุมชนอยู่ริมสองข้างทาง

ตำแหน่งศาลาทางหลวงในเบื้องต้น แสดงดังตารางที่ 7.6-1 และรูปที่ 7.6-1

ตารางที่ 7.6-1 การปรับปรุงศาลาทางหลวง

กม.	ตำแหน่ง	รูปแบบศาลา	ตำแหน่งก่อสร้าง	หมายเหตุ
11+980 ข้ายาง	หน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี	Type E	ริมทางเท้า	ก่อสร้างใหม่
13+735 ขวาทาง	หน้าโรงเรียนบ้านหนองทะเล	Type E	ริมทางเท้า	ทดแทนศาลาเดิม
13+850 ขวาทาง	หน้าโรงเรียนประทีปศึกษา	Type E	ริมทางเท้า	ก่อสร้างใหม่



รูปที่ 7.6-1 ตำแหน่งศาลาทางหลวงของโครงการ

โดยกำหนดให้ติดตั้งศาลาทางหลวง Type E ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางหลวงเดิมโดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เหมาะสมกับทางหลวงที่มีเขตทาง 30 เมตรดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 7.6-2



ศาลาทางหลวง Type E

รูปที่ 7.6-2 ตัวอย่างรูปแบบศาลาทางหลวงหลังปรับปรุง

7.7 ระบบไฟฟ้าของโครงการ

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนน เลือกใช้เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 250 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งเดี่ยวหรือกิ่งคู่ ขนาดความสูง 9 เมตร ตลอดแนวโครงการ ดังแสดงตัวอย่างการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ดังรูปที่

7.7-1



โครงการช่วงที่ 1 : ช่วง กม.11+950 ถึง กม.13+930

รูปที่ 7.7-1 ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ



ตัวอย่างสำหรับถนนโครงการช่วงที่ 2 : ช่วง กม.19+500 ถึง กม.19+700

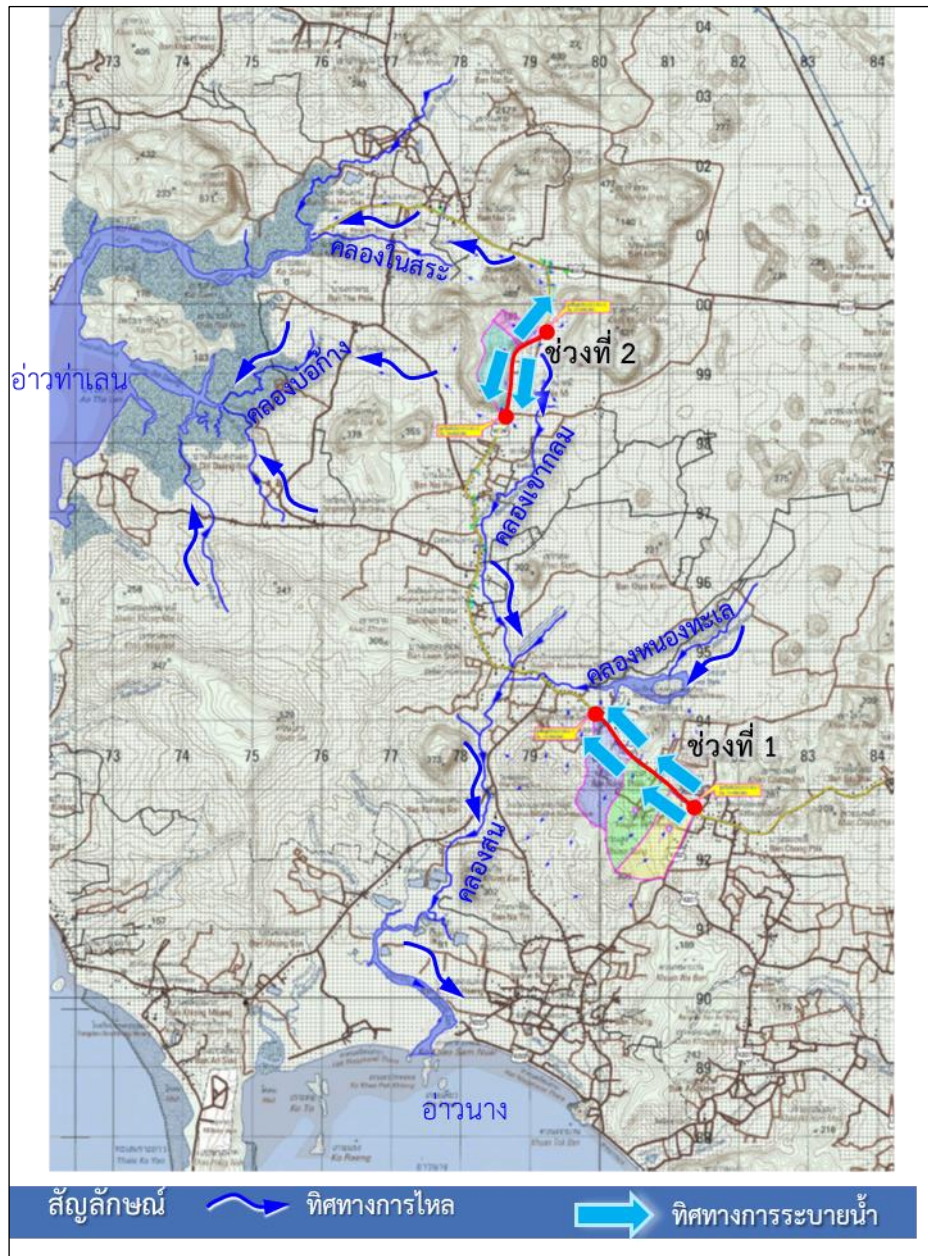


ตัวอย่างสำหรับถนนโครงการช่วงที่ 2 : ช่วง กม.19+700 ถึง กม.21+000

รูปที่ 7.7-1 ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ (ต่อ)

7.8 ระบบระบายน้ำ

จากการตรวจสอบทิศทางการไหลของน้ำตามลักษณะสภาพภูมิประเทศและจากการสำรวจทิศทางการไหลของน้ำบริเวณพื้นที่โครงการพบว่า ทิศทางการไหลของน้ำบริเวณถนนโครงการช่วงที่ 1 (กม.11+950 ถึง กม.13+930) จะไหลลงคลองหนองทะเล และไหลลงคลองสนก่อนลงสู่ทะเลบริเวณอ่าวนาง สำหรับทิศทางการไหลของน้ำบริเวณถนนโครงการช่วงที่ 2 (กม.19+500 ถึง กม.21+000) ชำยทางจะไหลลงคลองหนองในสระ คลองบ่อกำ ก่อนลงสู่ทะเลบริเวณอ่าวท่าเลน ในขณะที่ขาทิศทางจะไหลลงคลองเขากลม และไหลลงคลองสนก่อนลงสู่ทะเลบริเวณอ่าวนาง เช่นเดียวกับถนนโครงการช่วงที่ 1 โดยสามารถแสดงทิศทางการไหลของน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ได้ดังรูปที่ 7.8-1



รูปที่ 7.8-1 ทิศทางการไหลของน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ

ระบบระบายน้ำของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ระบบคือ ระบบระบายน้ำตามขวางและระบบระบายน้ำตามยาว ดังนี้

1) ระบบระบายน้ำตามขวาง

ระบบระบายน้ำตามขวางของโครงการ จะเป็นอาคารระบายน้ำชนิดท่อลอดกลม ดังแสดงในตารางที่ 7.8-1 ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะทำการตรวจสอบประสิทธิภาพการรองรับน้ำของอาคารระบายน้ำตามขวางของโครงการว่าสามารถรองรับปริมาณน้ำหลากในพื้นที่รับน้ำย่อยครอบคลุมพื้นที่โครงการได้หรือไม่ โดยจะกำหนดให้มีส่วนเผื่อความปลอดภัย (Factor of Safety) มากกว่า 1.50 นอกจากนี้ จะพิจารณาเพิ่มขนาดท่อลอดกลมให้มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.00 เมตรทุกแห่ง ซึ่งจะทำให้น้ำในท่อไหลได้อย่างสะดวกและง่ายต่อการซ่อมบำรุงท่อที่มีความยาวค่อนข้างมาก สำหรับทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร

ตารางที่ 7.8-1 ตำแหน่งอาคารระบายน้ำตามขวางปัจจุบัน

ลำดับ	ตำแหน่ง	อาคารระบายน้ำ			ทางน้ำ
		ประเภท	ขนาด	ความยาว (ม.)	
ช่วงที่ 1 กม.11+950 ถึง กม.13+930					
1	กม.12+152	ท่อลอดกลม	1 - Ø 1.00	22.00	-
2	กม.12+536	ท่อลอดกลม	1 - Ø 1.00	20.00	-
3	กม.12+945	ท่อลอดกลม	1 - Ø 0.80	21.00	-
4	กม.13+222	ท่อลอดกลม	1 - Ø 0.60	20.00	-
ช่วงที่ 2 กม.19+500 ถึง กม.21+000 - ไม่พบอาคารระบายน้ำตามขวาง					

2) ระบบระบายน้ำตามยาว

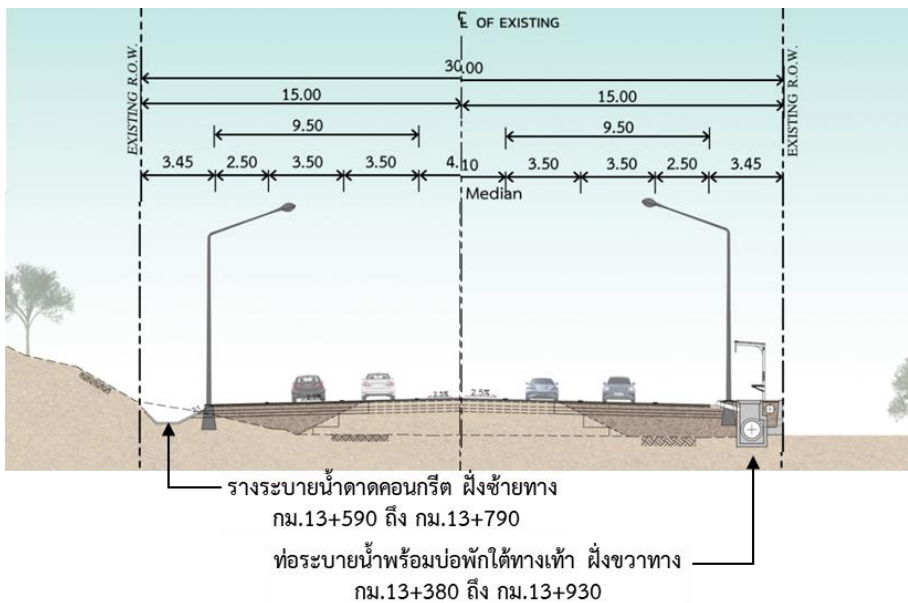
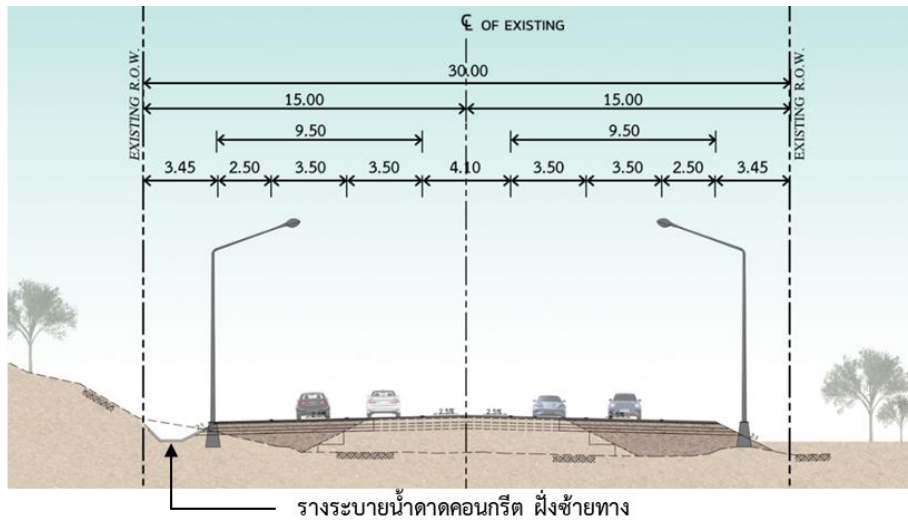
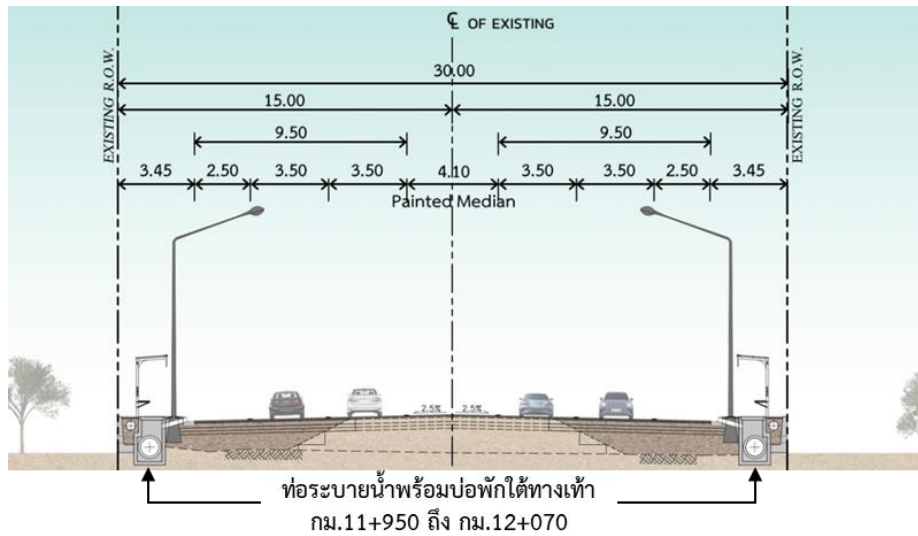
จากการสำรวจพื้นที่โครงการในเบื้องต้น ระบบระบายน้ำตามยาวในพื้นที่โครงการในปัจจุบัน จะมีลักษณะขุดดินเปิดเป็นร่อง ดังรูปที่ 7.8-2



รูปที่ 7.8-2 ตัวอย่างระบบระบายน้ำตามยาวบริเวณพื้นที่โครงการ

ในการออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการ จะออกแบบเป็นระบบท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพักใต้ทางเท้าและรางระบายน้ำข้างถนน สำหรับพื้นที่รับน้ำในการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากสำหรับระบบระบายน้ำตามยาวประกอบด้วยพื้นที่รับน้ำในเขตทางและพื้นที่รับน้ำในพื้นที่ประชิดเขตทางภายในระยะ 50 เมตรจากเขตทาง รวมถึงน้ำที่มาจากอาคารบ้านเรือนซึ่งจะคำนวณจากความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่

รูปตัดทั่วไปแสดงระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการ ช่วงที่ 1 และ ช่วงที่ 2 แสดงดังรูปที่ 7.8-3 และรูปที่ 7.8-4 ตามลำดับ



รูปที่ 7.8-3 รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ ช่วงที่ 1



รางระบายน้ำข้างทาง - เกาะกลางแบบยก กม.19+500 ถึง กม.19+700



รางระบายน้ำข้างทาง - เกาะกลางแบบ Barrier Median

รูปที่ 7.8-4 รูปตัดแสดงการระบายน้ำตามยาวของโครงการ ช่วงที่ 2

8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

จากแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังรูปที่ 4.6-1 ในหน้าที่ 8 สามารถสรุปผลการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาได้ดังนี้

8.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

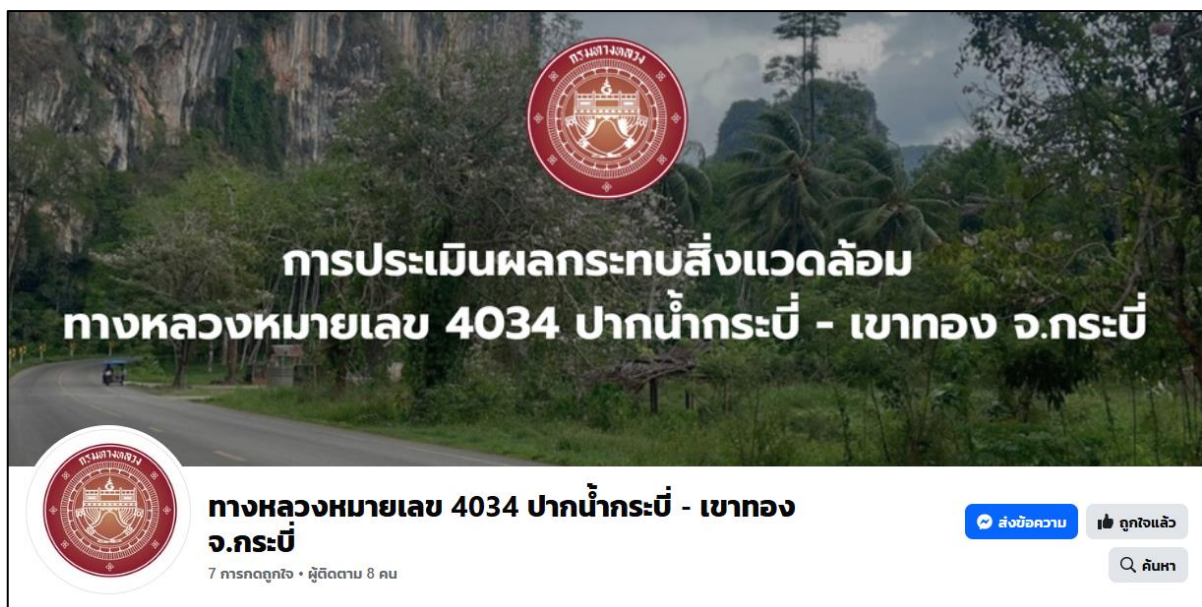
เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ โดยมีกิจกรรมการประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 8.1-1 ถึง รูปที่ 8.1-5

(1) Website : www.ทล4034กระบี่.com



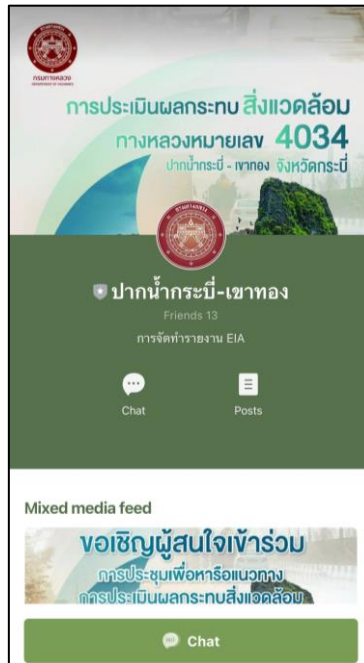
รูปที่ 8.1-1 Website : www.ทล4034กระบี่.com

(2) Facebook : ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่



รูปที่ 8.1-2 Facebook ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่

(3) Line Official : ปากน้ำกระบี่-เขาทอง (@836jfozx)



รูปที่ 8.1-3 Line Official : ปากน้ำกระบี่-เขาทอง (@836jfozx)

(4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม

โดยติดในหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ จำนวน 8 หน่วยงาน ประกอบด้วย ศาลากลางจังหวัดกระบี่ ที่ว่าการอำเภอเมืองกระบี่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ องค์การบริหารส่วนตำบล อ่าวนาง องค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล องค์การบริหารส่วนตำบลเขาทอง สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่) และแขวงทางหลวงกระบี่



รูปที่ 8.1-4 การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(5) วิทยุท้องถิ่น/เสียงตามสายในชุมชน

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ก่อนการประชุมล่วงหน้า 15 วันผ่านสื่อวิทยุท้องถิ่น รายการเปิดโลกยามเช้าชาวกระบี่สังกัด Krabi Hot News Radio (FM 93.50 MHz) วันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลา 08.30 - 09.00 น. และประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวของชุมชน โดยครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ตำบลอ่าวนาง ตำบลหนองทะเล และตำบลเขาทอง ของอำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่

8.2 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการกิจกรรมเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น วันที่ 2 - 3 เมษายน 2568 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้นให้รับทราบเกี่ยวกับโครงการรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งปรึกษาหารือเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เหมาะสม รายละเอียดดังตารางที่ 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 10.30 น. ณ ร้านอาหารนางแอ่นซีฟู้ด จังหวัดกระบี่		
 นายวงษ์วิชัย กิตติธรรกุล (กำนันตำบลอ่าวนาง/ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านช่องพลี)	- ขอให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้เพียงพอ มีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณน้ำในช่วงฝนตกได้ - ควรเพิ่มทางเบี่ยงสำหรับรถกลับรถ - บริเวณที่เป็นชุมชนและโรงเรียนควรมีทางเท้าเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของประชาชน - ควรมีการติดตั้งป้ายชะลอความเร็ว ไฟเตือนหรือสัญญาณเตือนต่าง ๆ ก่อนถึงบริเวณพื้นที่ชุมชนและโรงเรียน - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีความต้องการให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทาง เพื่อความสะดวกในการเดินทาง	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการต่อไป
วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 13.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอเมืองกระบี่		
 นายปรีชา สอิ้งทอง (นายอำเภอเมืองกระบี่)	- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ - ขอให้มีการออกแบบรูปแบบเกาะกลางให้เหมาะสมโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการต่อไป

ตารางที่ 8.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 09.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาทอง		
 นายไพโรจน์ ดินแดง (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาทอง) นายประเสริฐ ภิญญ (ผู้อำนวยการกองช่างองค์การบริหารส่วนตำบลเขาทอง)	- การขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ขอให้ขยายในระดับดินเดิม เพราะถ้ามีการยกระดับถนนให้สูงขึ้น อาจทำให้ประชาชนเข้า-ออกบ้านลำบาก เพราะทำให้มีความชันเพิ่มมากขึ้น รวมถึงอาจทำให้น้ำไหลจากผิวถนนเข้าไปยังบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ติดเขตทาง	- รูปแบบการพัฒนาโครงการจะดำเนินการก่อสร้างในเขตทางของกรมทางหลวง โดยรูปแบบการก่อสร้างจะเป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เมื่อมีการขยายช่องจราจร ค่าระดับถนนจะอยู่ในระดับเดิม และร่องระบายน้ำเดิมจะทำการปรับปรุงใหม่ให้สามารถระบายน้ำได้คงเดิม โดยขนาดร่องระบายน้ำจะเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 09.30 น. ณ ที่ทำการกำนันตำบลเขาทอง		
 นายจร พวงนุ่น (กำนันตำบลเขาทอง/ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านในสระ)	- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และไม่มีข้อห่วงกังวล	-
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 10.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล		
 นายสุชกาย จันทรอ่อน (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล) และคณะ นายสมิทร รักโอ (กำนันตำบลอ่าวนาง/ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองทะเล) นายอดิเรก เขตนคร (ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านโนไร่)	- เสนอให้มีศาลาพักคอยบริเวณหน้าโรงเรียนหนองทะเล โดยไม่กีดขวางทางเท้า - การออกแบบการระบายน้ำในพื้นที่ ขอให้คำนึงถึงปริมาณน้ำหลาก และพื้นที่รับน้ำ - เสนอให้ติดตั้งไฟกระพริบ/สัญญาณเตือนก่อนถึงบริเวณหน้าโรงเรียนหนองทะเล - เสนอให้มีการบูรณาการร่วมกันระหว่าง อบต. และกรมทางหลวง ในด้านการระบายน้ำจากพื้นที่ด้านทิศใต้ของแนวเส้นทางโครงการที่ไหลลงสู่หนองทะเล - ให้มีการติดตั้งไฟส่องสว่างตลอดแนวเส้นทางเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการต่อไป

ตารางที่ 8.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ)

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 11.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง		
 นายพันคำ กิตติธรรกุล (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง)	- เสนอให้มีทางม้าลายบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี - เสนอให้มีทางเท้าบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านช่องพลี - เสนอให้มีการติดตั้งไฟกระพริบ/สัญญาณไฟก่อนถึงบริเวณโรงเรียนบ้านช่องพลี - เสนอให้มีศาลาพักคอยบริเวณโรงเรียนบ้านช่องพลี	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 13.00 น. ณ แขวงทางหลวงกระบี่		
 นายสุวัชชัย สิงห์พันธ์ (รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่) นายอนุวัฒน์ มะศิริ (หัวหน้าหมวดทางหลวงอ่าวนาง) นายจิระศักดิ์ สีนคศิริ (นายช่างโยธาชำนาญงาน)	- เสนอให้ใช้ท่อระบายน้ำตามยาวตลอดแนวในช่วงที่ 1 ทั้งซ้ายทางและขวาทาง - มีความเห็นว่ารูปแบบเกาะกลางที่เป็นเกาะสี่ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนที่ข้ามทาง เสนอให้เปลี่ยนเป็นรูปแบบเกาะยกหรือ barrier - เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายในการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานราชการ ดังนั้นสถานที่จัดประชุมที่กำหนดไว้ที่ศาลากลางจังหวัดจึงมีความเหมาะสม	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการต่อไป - ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมตามสถานที่ที่ได้เสนอแนะไว้แล้ว
วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 11.00 น. ณ สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)		
 นายอุดร เกื้อเลี้ยง (ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน) นายศุภวิชญ์ โสภณสุขสถิตย์ (วิศวกรโยธาปฏิบัติการ) นายสิทธิพร สัจจารักษ์ (วิศวกรโยธาชำนาญการ)	- เสนอให้รูปแบบเกาะกลางเป็นเกาะยกตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการต่อไป

8.3 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่

ดำเนินการเข้าพบระหว่างวันที่ 1 - 2 เมษายน 2568 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น ตลอดจนชี้แจงให้ทราบถึงเหตุผลความจำเป็นและรายละเอียดต่าง ๆ ของโครงการรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่อนุรักษ์ในพื้นที่ และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และป่าไม้ถาวร รายละเอียดดังตารางที่ 8.3-1

ตารางที่ 8.3-1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 10.20 น. ณ สำนักงานพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช)		
 นายธนากร รักธรรม (เจ้าพนักงานป่าไม้อาวุโส) นางสาวลักขณา แสงอุไรเพ็ญ (นักวิชาการป่าไม้ชำนาญการ) นางสาวศุภลักษณ์ ขวัญทอง (เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป)	- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ	-
วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 14.00 น. ณ สำนักงานจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่		
 นายฐิติวัชร สติธิชินนท์ (ผู้อำนวยการสำนักงานจัดการ ทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่) นายสุคนธ์ บัวกิ่ง (ผู้อำนวยการศูนย์ป่าไม้กระบี่)	- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ - ขอให้ตรวจสอบว่าในพื้นที่เขตทางโครงการได้มีการขออนุญาตการทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้หรือไม่	- กรมทางหลวงจะดำเนินการตรวจสอบในประเด็นดังกล่าวและในกรณีที่เขตทางเดิมซ้อนทับกับป่าสงวนแห่งชาติและป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี แขวงทางหลวงกระบี่จะดำเนินการขออนุญาตการทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 ต่อไป

ตารางที่ 8.3-1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่ (ต่อ)

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 15.30 น. ณ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่		
 นายนิธวุฒิ ระวีวรรณ (ผู้อำนวยการสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดกระบี่) นางสาวสุนิ ลำสา (นายช่างเทคนิค ชำนาญงาน)	- ในการพัฒนาโครงการขอให้ตรวจสอบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2568 ว่าขัดกับประกาศดังกล่าวหรือไม่ - ขอให้ตรวจสอบว่าพื้นที่เขตทางโครงการได้มีการขอผ่อนผันการทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้หรือไม่ หากยังไม่ได้ยื่นขออนุญาตให้แนวทางหลวงเร่งดำเนินการภายในวันที่ 25 สิงหาคม 2568	- จากการตรวจสอบพบว่า พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่ 4 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2568 โดยกรมทางหลวงจะนำมาตราที่กำหนดมาพิจารณาดำเนินการต่อไป - กรมทางหลวงจะดำเนินการตรวจสอบในประเด็นดังกล่าวและในกรณีที่ดินเขตทางเดิมซ้อนทับกับป่าสงวนแห่งชาติและป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี แนวทางหลวงกระบี่จะดำเนินการขอผ่อนผันการเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าไม้ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 ต่อไป
วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 เวลา 09.00 น. ณ อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี		
 นายลัญจกร สุขสวัสดิ์ (นักวิชาการ ป่าไม้ชำนาญการ) นายลัญจกร สุขสวัสดิ์ (นักวิชาการ ป่าไม้) และคณะ	- บริเวณพื้นที่อุทยานฯ ไม่พบสัตว์ใหญ่ แต่ขอให้เพิ่มเติมการสำรวจสัตว์เรื้อนยอด - ขอให้ดำเนินการศึกษาตามแนวทางของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

9. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมของการออกแบบด้านวิศวกรรมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน รวมถึงทบทวนรูปแบบการพัฒนาโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการเพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำแบบรายละเอียดในส่วนของมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

9.2 ด้านจราจรและขนส่ง

วิเคราะห์สภาพการจราจรขนส่งในปัจจุบัน คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตพร้อมทั้งวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนน

9.3 ด้านโบราณคดี

ดำเนินการศึกษา รวบรวมข้อมูล และสำรวจด้านโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งทำการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี

9.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

(1) ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นครอบคลุมองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 29 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

(2) ดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง และดำเนินการสำรวจด้านทรัพยากรป่าไม้ จำนวน 1 ครั้ง และด้านทรัพยากรสัตว์ป่า จำนวน 6 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทุกฤดูกาล รวมถึงสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม โดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจ และสำรวจด้านโบราณคดีและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดจะนำไปประกอบในการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

(3) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ไปศึกษาและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด ทั้งกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการและกรณีมีการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

9.5 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(1) สรุปผลการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการเผยแพร่สรุปผลการประชุมภายใน 15 วัน หลังจากการดำเนินการประชุมผ่านทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) ไลน์ออฟฟิเชียลโครงการ (Line Official) และตีพิมพ์สรุปผลการประชุมที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ

(2) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) และ ไลน์ออฟฟิเชียลโครงการ (Line Official)

(3) ดำเนินการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นทีโครงการ ก่อนการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(4) ดำเนินการจัดประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ คาดว่าจะดำเนินการประมาณเดือนมกราคม 2569

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง



กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 - 75 ต่อ 26504

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
288/172 ถนนสายไหม แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2003 5230
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : คุณสุนทรี ดุริยประทีป
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : คุณกมลชนก พรหมสุวรรณ



ด้านวิศวกรรมและจราจร
บริษัท อินเทลแพลน จำกัด
36/11 หมู่ 9 ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2278 0565 โทรสาร 0 2278 0565
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรมและจราจร : คุณศรศักดิ์ แก้วแบน



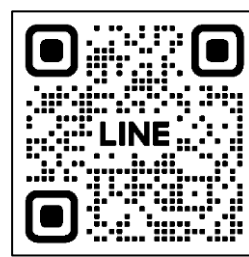
Website

www.ทล4034กระบี่.com



Facebook

ทางหลวงหมายเลข 4034
ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง จ.กระบี่



Line Official

ปากน้ำกระบี่-เขาทอง
(@836jfozx)