



กรมทางหลวง

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกษ - หัวถนน

และทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไจรรำ

จัดทำโดย



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ธารา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 2

กรกฎาคม 2569



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ – หัวถนน

และทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไทรคร้า

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการพัฒนทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของแผนการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในแต่ละฉบับ โดยงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ๆ ซึ่งเป็นงบประมาณการก่อสร้างและบำรุงทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงให้เป็นชั้นพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบำรุงและปรับปรุงผิวจราจร งานก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งเป็นการกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการพัฒนาให้มีความสมบูรณ์และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในการดำเนินการดังกล่าว กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนการพัฒนา โดยเฉพาะงานทางด้านการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ส่งผลให้กรมทางหลวงมีความประสงค์ที่จะจ้าง “ที่ปรึกษา” เพื่อให้บริการในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินราคา ประเมินราคา และการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนการพัฒนากของกรมทางหลวงต่อไป

ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ รวมทั้งอยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังนั้นจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ในลำดับที่ 20.3 และ 20.5) และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณท้องที่ ตำบลลิ้งงาม ตำบลบ่อผุด ตำบลมะเร็ด ตำบลแม่น้ำ ตำบลหน้าเมือง ตำบลอ่างทอง ตำบลลิปะน้อย



อำเภอเกาะสมุย และตำบลเกาะพะงัน ตำบลบ้านใต้ ตำบลเกาะเต่า อำเภอพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2568 จึงเข้าช่วยจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ - หัวถนน และทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมโจรคร่ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีระยะทางประมาณ 19.753 กิโลเมตร

2.1.2 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

2.1.3 เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

2.2.1 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชน และข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายรวมถึงให้ครอบคลุมข้อห่วงกังวลของประชาชนอย่างครบถ้วนต่อไป

2.2.3 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. ช่วยให้การเดินทางของผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้นรวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต
2. ช่วยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ
3. พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเติมเต็มโครงข่ายถนนเดิมในอำเภอเกาะสมุยให้สมบูรณ์มากขึ้น



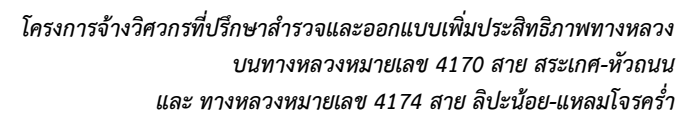
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 4174 ที่กม.0+000 ถึง กม.3+407 และทางหลวงหมายเลข 4170 ที่กม.0+000 ถึง กม.16+346 ในพื้นที่ 4 ตำบล อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีระยะทางรวมประมาณ 19.753 กิโลเมตร แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน	แนวเส้นทางโครงการ
สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	ต.ตลิ่งงาม	หมู่ที่ 1 ตลิ่งงาม	ชุมชนสระเกศ	ทล.4170 สาย สระเกศ - หัวถนน
			หมู่ที่ 3 ตลิ่งงาม	ชุมชนตลิ่งงาม	
			หมู่ที่ 4 ตลิ่งงาม	ชุมชนท้องโตนดพังกา	
				ชุมชนพังกาเมืองใหม่	
			หมู่ที่ 5 ตลิ่งงาม	ชุมชนท้องกรุดบ้านบน	
				ชุมชนท้องกรุดบ้านกลาง	
				ชุมชนท้องกรุดท่าเรือร่วมใจ	
		ต.หน้าเมือง	หมู่ที่ 3 หน้าเมือง	ชุมชนบ้านทะเล	
				ชุมชนบ้านใหม่	
			หมู่ที่ 4 หน้าเมือง	ชุมชนบ้านแหลมสอ	
				ชุมชนบางเก่า	
		ต.มะเร็ด	หมู่ที่ 1 มะเร็ด	ชุมชนตลาดหัวถนน	ทล.4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไจคร่ำ
				ชุมชนอิสลามหัวถนน	
				ชุมชนนาซุดหัวถนน	
				ชุมชนบางน้ำจืดหัวถนน	
			หมู่ที่ 2 มะเร็ด	ชุมชนบ้านห่านหน้าค่าย	
				ชุมชนบ้านห่านนาตรอก	
				ชุมชนบ้านห่านเขาปูก	
		ต.ลิปะน้อย	หมู่ที่ 1 ลิปะน้อย	ชุมชนบ้านดอนรูป	
				ชุมชนกรอกพันรา	
			หมู่ที่ 2 ลิปะน้อย	ชุมชนนาราเจริญสุข	
				ชุมชนแหลมไจคร่ำ	
				ชุมชนนาราบ้านทุ่ง	
			หมู่ที่ 3 ลิปะน้อย	ชุมชนร่วมใจพัฒนา	
				ชุมชนลิปะน้อยพัฒนา	
				ชุมชนแหลมดินลิปะน้อย	
			หมู่ที่ 4 ลิปะน้อย	ชุมชนลิปะน้อยรวมใจ	
				ชุมชนในบ้าน	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	12 หมู่บ้าน	28 ชุมชน	-

ที่มา : สำนักงานเทศบาลนครเกาะสมุย, 2569



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

5.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

ทางหลวงหมายเลข 4170 (ถนนเชื่อมสาย บ้านสระเกศ-หัวถนน) เป็นส่วนหนึ่งของถนนรอบเกาะสมุย ซึ่งมีการพัฒนาและขยายเส้นทางเป็น 4 ช่องจราจรในช่วงต้นและปลายแนวเส้นทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมและรองรับการท่องเที่ยว ผิวดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนตอนกลางของแนวเส้นทางเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ผิวดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ระยะทางรวมทั้งหมด 16.346 กิโลเมตร ส่วนทางหลวงหมายเลข 4174 (ถนนแยกลิปะน้อย – แหลมไจ้คร่ำ) เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ผิวดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ระยะทาง 3.407 กิโลเมตร สองข้างทางมีชุมชนตลอดแนวและมีบางส่วนเลียบกับชายทะเล เชื่อมต่อไปท่าเรือเฟอร์รี่และทางหลวงแหลมไจ้คร่ำ รวมทางหลวงทั้ง 2 เส้นทางมีระยะทางประมาณ 19.753 กิโลเมตร รูปที่ 5-1



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการ

5.2 จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ

● บริเวณทางหลวงหมายเลข 4170 มีจุดเริ่มต้นโครงการที่กม. 0+000 อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4170 กับ ทางหลวงหมายเลข 4169 ในพื้นที่ตำบลลี้แง อําเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 5-2 และมีจุดสิ้นสุดโครงการประมาณ กม.ที่ 16+300 อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4170 กับ ทางหลวงหมายเลข 4169 ในพื้นที่ตำบลมะเร็ต อําเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 5-3



● บริเวณทางหลวงหมายเลข 4174 มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ กม. 0+000 อยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4174 กับ ทางหลวงหมายเลข 4169 ในพื้นที่ตำบลลิปะน้อย อําเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 5-4 และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีเรือสมุย กองทัพเรือ ประมาณ กม.ที่ 3+400 อยู่ในพื้นที่ตำบลลิปะน้อย อําเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 5-5





5.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลเพื่อตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ศึกษา และพื้นที่อ่อนไหวต่อต้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems : GIS) และข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยทำการเปรียบเทียบกับเงื่อนไขในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับลักษณะโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566, ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 พบว่าโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในลำดับที่ 20.3 และ 20.5

และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณท้องที่ตำบลลี้ลงาม ตำบลบ่อผุด ตำบลมะเร็ด ตำบลแม่น้ำ ตำบลหน้าเมือง ตำบลอ่างทอง ตำบลลิปะน้อย อำเภอเกาะสมุย และตำบลเกาะพะงัน ตำบลบ้านใต้ ตำบลเกาะเต่า อำเภอพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2568 จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2-1



ตารางที่ 5.2-1 ตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	การศึกษา EIA	
		ทล.4170 สาย สระเกศ - หัวถนน	ทล.4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไจคร้า
ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (2566 และ 2568) ^{1/}			
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร พาดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 (รูปที่ 5.2-1)	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
20.4	พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเล ขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ติดกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร (รูปที่ 5.2-2)	เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ติดกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร (รูปที่ 5.2-2)
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร ไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ



ตารางที่ 5.2-1 ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ต่อ)

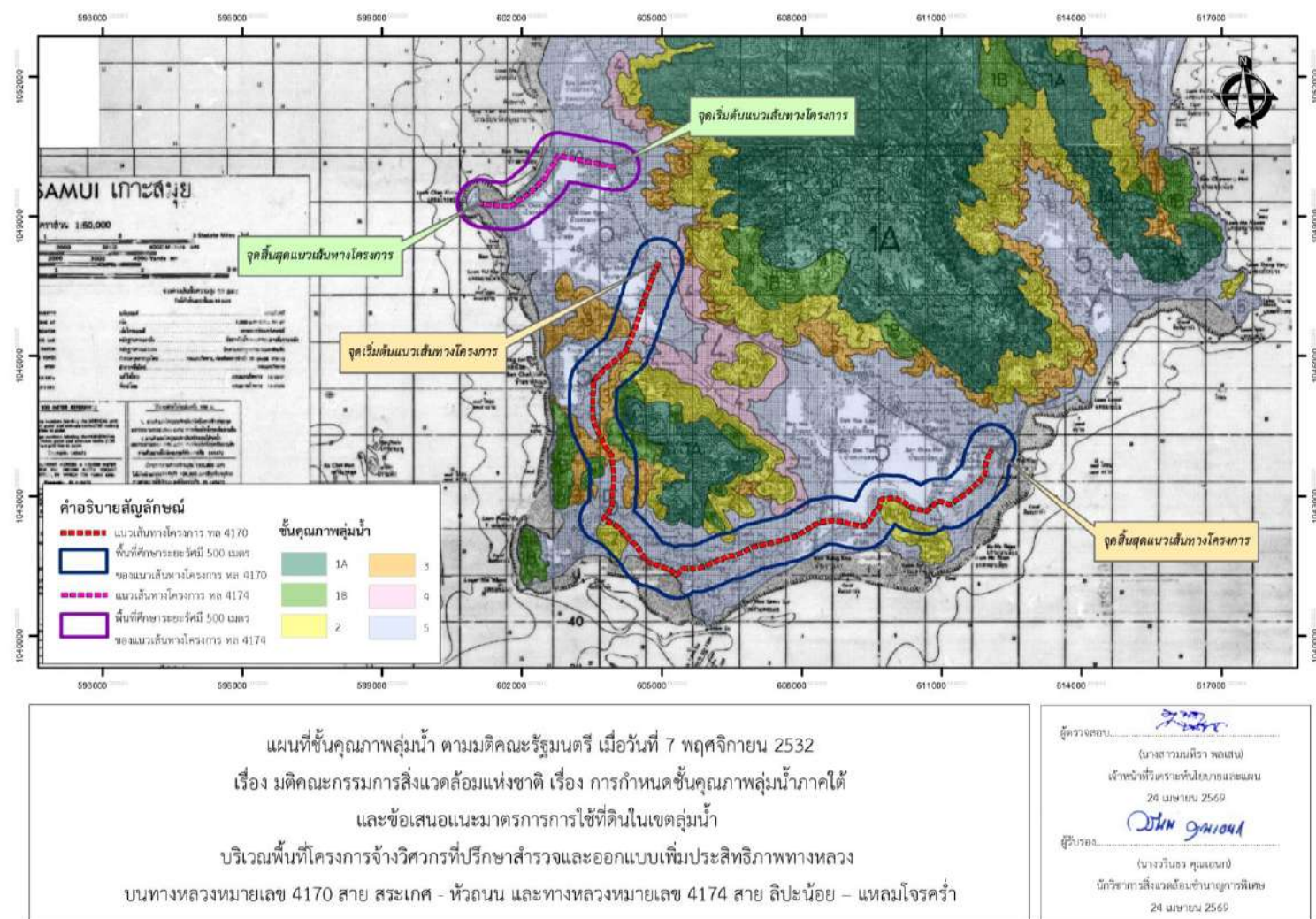
ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	การศึกษา EIA	
		ทล.4170 สาย สระเกศ - หัวถนน	ทล.4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมโจรคร้า
33	โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 (ยกเว้น)		
	33.1 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ การพัฒนาชุมชน และการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรี	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร พบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1B แต่แนวเส้นโครงการไม่ตัดผ่านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 1B จึงไม่เข้าข่าย	ไม่เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1
	33.2 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
	33.3 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ของหน่วยงาน ของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการ ขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		
ตามท้ายประกาศประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พื้นที่คุ้มครอง ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2568 ^{2/}			
3	ทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความ ก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 35 หรือบนถนน พื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเกินกว่า 150 เมตร ซึ่งมีความยาวตั้งแต่ 1,000 เมตรขึ้นไป	เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า อยู่ในเขตพื้นที่ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (รูปที่ 5.2-3)	เข้าข่าย จากการตรวจสอบโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) พบว่า อยู่ในเขตพื้นที่ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (รูปที่ 5.2-3)

หมายเหตุ : 1/ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

2/ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณท้องที่ตำบลลี้จาง ตำบลบ่อผุด ตำบลมะเร็ด ตำบลแม่น้ำ ตำบลหน้าเมือง ตำบลอ่างทอง ตำบลลิปะน้อย อำเภอเกาะสมุย และตำบลเกาะพะงัน ตำบลบ้านใต้ ตำบลเกาะเต่า อำเภอพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2568

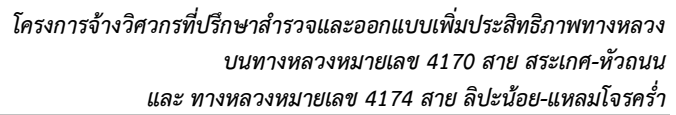


โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ-หัวถนน
และ ทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย-แหลมไจคร้า



ที่มา : สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2569

รูปที่ 5.2-1 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงการและชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ



รูปที่ 5.2-3 แผนที่แสดงตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม
จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2568)



(2) ตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ดังนี้

การพิจารณาข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ ระยะจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร (แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)) พบว่า บริเวณพื้นที่การศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบอยู่ในแนวเส้นทางโครงการจำนวน 29 แห่ง แสดงดังตารางที่ 5.2-2 ถึงตารางที่ 5.2-3 และรูปที่ 5.2-4 โดยจำแนกตามแนวเส้นทางโครงการได้ดังนี้

ทล.4170 สาย สระเกศ – หัวถนน พบพื้นที่อ่อนไหว รวมจำนวน 19 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 4 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 6 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และ หมู่บ้าน 8 แห่ง (แบ่งย่อยออกเป็น 18 ชุมชน)

ทล.4174 สาย ลิปะน้อย – แหลมโจรคร้า พบพื้นที่อ่อนไหว รวมจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง สถานที่ราชการ 3 แห่ง และหมู่บ้าน 4 แห่ง (แบ่งย่อยออกเป็น 10 ชุมชน)



ตารางที่ 5.2-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ - หัวถนน

ลำดับ	ชื่อแหล่ง	ที่ตั้ง			ระยะห่าง จากโครงการ (เมตร)	พิกัด		
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		X	Y	กม.
ทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ - หัวถนน								
สถานศึกษา								
1	โรงเรียนเทศบาล 2 (วัดสระเกศ)	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	279.157	604649.52	1048067.40	0+100
2	โรงเรียนวัดสันติวราราม	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	200.191	605265.81	1041589.21	7+950
3	โรงเรียนวัดกลาง	หน้าเมือง	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	48.831	608127.77	1042236.14	11+200
4	โรงเรียนบ้านหน้าค่าย	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	145.002	611990.41	1043315.43	15+600
ศาสนสถาน								
5	วัดสระเกศ	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	432.766	604531.65	1048187.26	0+000
6	วัดสันติวราราม (วัดท้องกรุด)	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	199.306	605153.89	1041638.43	7+850
7	วัดพระพุทธรูปเขาเล่	หน้าเมือง	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	32.009	610391.55	1042766.89	13+850
8	วัดขามโพธิเจริญ	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	126.238	611689.34	1043389.79	15+600
9	มัสยิดนูรุลเอียะซาน (เกาะสมุย)	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	310.751	612258.96	1043654.09	16+000
10	สมาคมศาลเจ้ากวนอูเกาะสมุย	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	450.446	612464.01	1044255.36	16+346
สถานพยาบาล								
11	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลิ่งงาม	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	15.342	603512.05	1045298.84	3+150
ชุมชน								
12	หมู่ที่ 1 ตลิ่งงาม ● ชุมชนสระเกศ	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	206.51	604748.13	1048117.11	0+000
13	หมู่ที่ 3 ตลิ่งงาม ● ชุมชนตลิ่งงาม	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	209.78	603457.54	1045699.22	2+800



ตารางที่ 5.2-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ – หัวถนน (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อแหล่ง	ที่ตั้ง			ระยะห่าง จากโครงการ (เมตร)	พิกัด		
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		X	Y	กม.
ทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ - หัวถนน								
14	หมู่ที่ 4 ตลิ่งงาม - ชุมชนท้องโตนดพังกา - ชุมชนพังกาเมืองใหม่	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	315.14	603489.82	1042321.57	6+100
15	หมู่ที่ 5 ตลิ่งงาม - ชุมชนท้องกรุดบ้านบน - ชุมชนท้องกรุดบ้านกลาง - ชุมชนท้องกรุดท่าเรือร่วมใจ	ตลิ่งงาม	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	193.65	605000.55	1041688.50	7+700
16	หมู่ที่ 3 หน้าเมือง - ชุมชนบ้านทะเล - ชุมชนบ้านใหม่	หน้าเมือง	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	171.55	609173.91	1042195.11	12+300
17	หมู่ที่ 4 หน้าเมือง - ชุมชนบ้านแหลมสอ - ชุมชนบางเก่า	หน้าเมือง	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	254.52	607352.88	1041741.10	10+300
18	หมู่ที่ 1 มะเร็ต - ชุมชนตลาดหัวถนน - ชุมชนอิสลามหัวถนน - ชุมชนนาขุดหัวถนน - ชุมชนบางน้ำจืดหัวถนน	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	56.41	612003.71	1043687.97	16+000
19	หมู่ที่ 2 มะเร็ต - ชุมชนบ้านทานหน้าค่าย - ชุมชนบ้านทานนาตรอก - ชุมชนบ้านทานเขาปูก	มะเร็ต	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	175.32	601958.31	1049409.16	15+100

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569



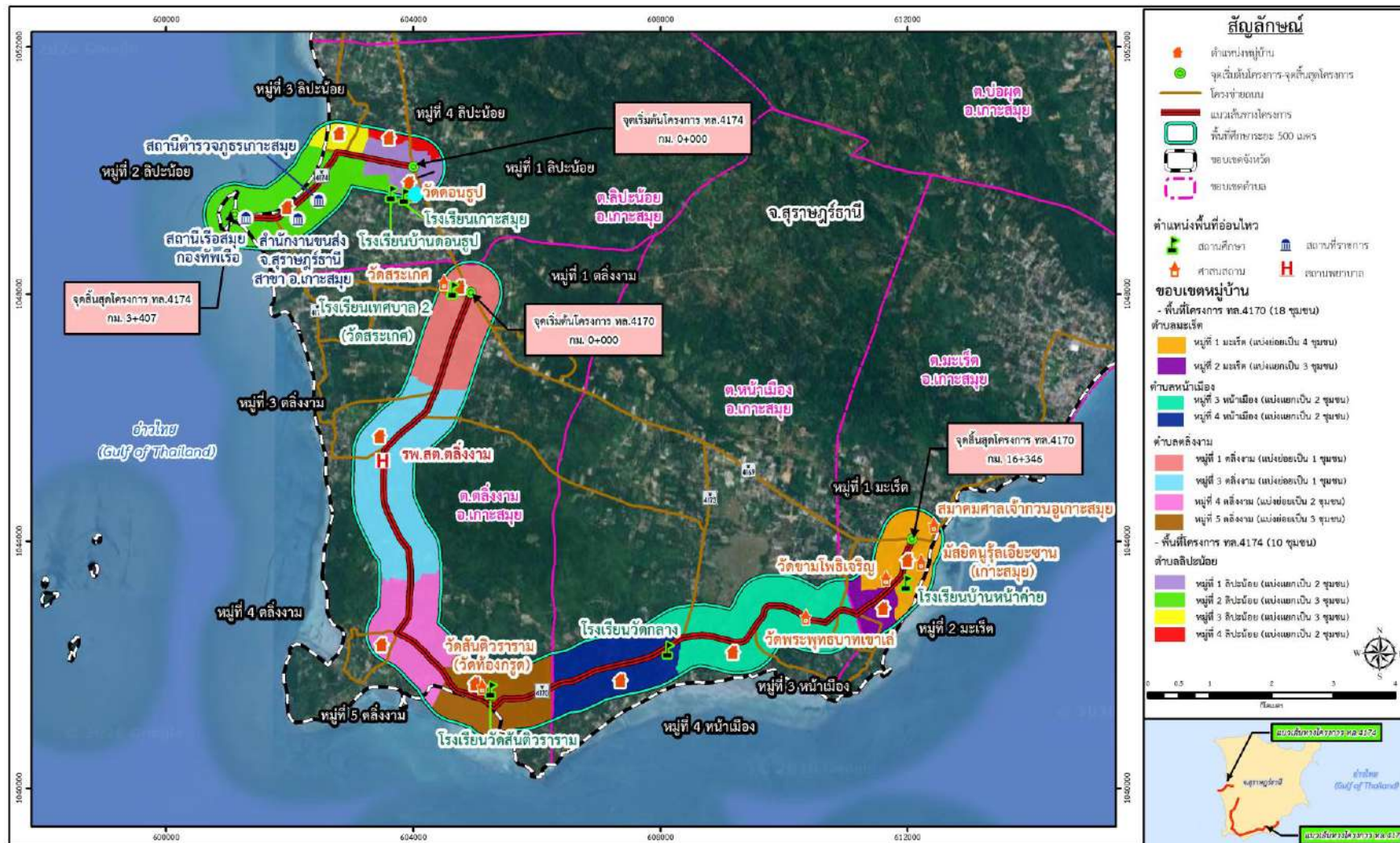
ตารางที่ 5.2-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไทรคร้า

ลำดับ	ชื่อแหล่ง	ที่ตั้ง			ระยะห่าง จากโครงการ (เมตร)	พิกัด		
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		X	Y	กม.
ทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย - แหลมไจอร์คร้า								
สถานศึกษา								
1	โรงเรียนเกาะสมุย	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	489.983	603863.29	1049587.65	0+100
2	โรงเรียนบ้านดอนรูป	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	487.3	603653.35	1049631.31	0+300
ศาสนสถาน								
3	วัดดอนรูป	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	444.106	604037.92	1049615.83	0+000
สถานที่ราชการ								
4	สถานีตำรวจภูธรเกาะสมุย	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	198.876	602467.93	1049518.69	2+100
5	สำนักงานขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาอำเภอเกาะสมุย	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	217.102	602134.28	1049215.48	2+500
6	สถานีเรือสมุย กองทัพเรือ	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	17.52	601293.17	1049231.62	3+300
ชุมชน								
7	หมู่ที่ 1 ลิปะน้อย - ชุมชนบ้านดอนรูป - ชุมชนกรอกพันรา	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	262.68	603933.78	1049808.69	0+100
8	หมู่ที่ 2 ลิปะน้อย - ชุมชนนาราเจริญสุข - ชุมชนแหลมไจอร์คร้า - ชุมชนนาราบ้านทุ่ง	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	44.11	601958.31	1049409.16	2+500
9	หมู่ที่ 3 ลิปะน้อย (ชุมชนลิปะน้อยพัฒนา) - ชุมชนร่วมใจพัฒนา - ชุมชนลิปะน้อยพัฒนา - ชุมชนแหลมดินลิปะน้อย	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	303.76	602800.51	1050605.10	1+300
10	หมู่ที่ 4 ลิปะน้อย - ชุมชนลิปะน้อยรวมใจ - ชุมชนโนบ้าน	ลิปะน้อย	เกาะสมุย	สุราษฎร์ธานี	383.81	603606.74	1050530.33	0+500

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ-หัวถนน
และ ทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย-แหลมไจคร้า



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5.2-4 พื้นที่อันโหวในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

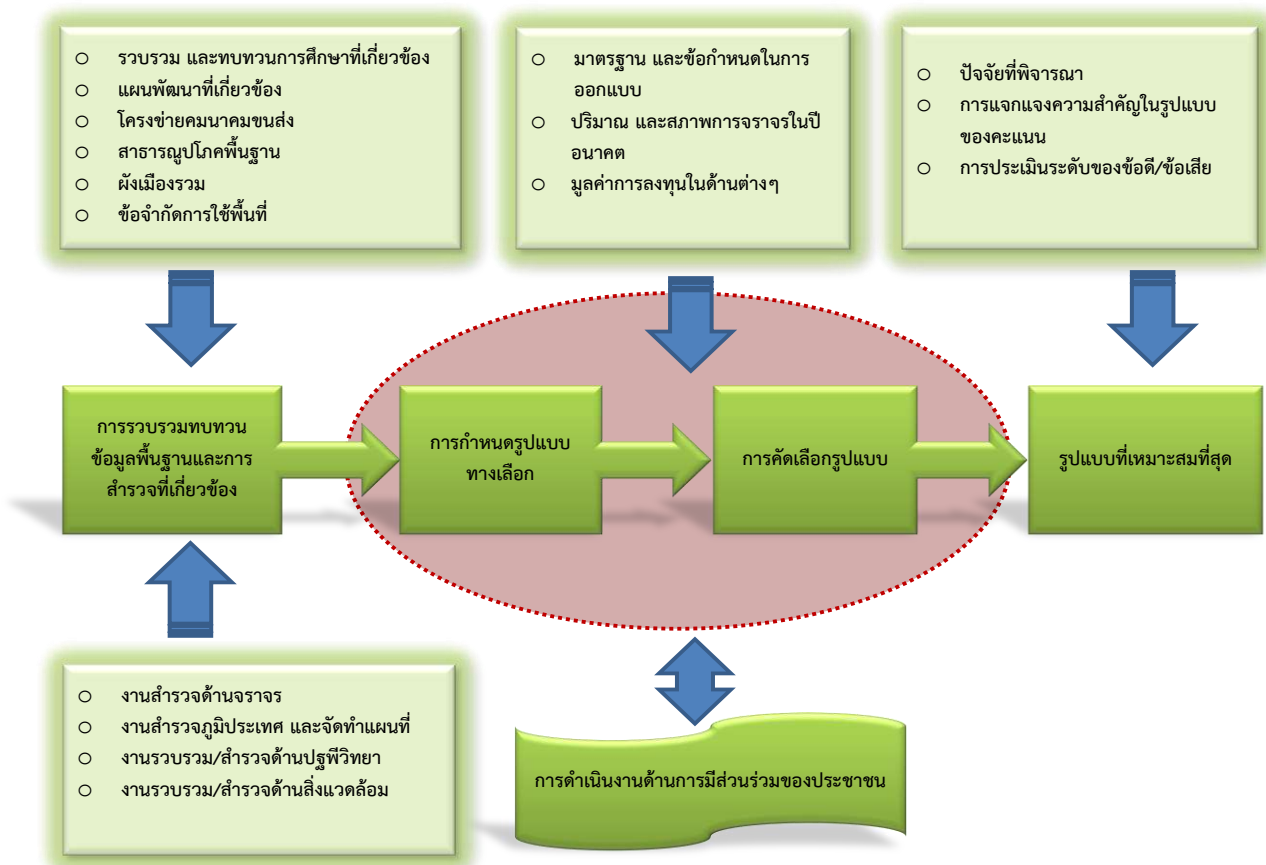
TECC / DHARA / TL

6. การศึกษารูปแบบทางหลวงที่เป็นไปได้ของโครงการ

งานคัดเลือกรูปแบบเป็นส่วนสำคัญในการศึกษาความเหมาะสม ตลอดจนการออกแบบด้านงานทาง ซึ่งมีปัจจัยที่ต้องพิจารณาในด้านต่างๆ เช่น วิศวกรรมและการจราจร การลงทุนและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

การคัดเลือกรูปแบบสามารถแยกการดำเนินงานได้เป็น 3 ขั้นตอนหลัก ดังแสดงในรูปที่ 6-1 ประกอบด้วย

- การรวบรวม ทบทวนข้อมูลพื้นฐาน และการสำรวจที่เกี่ยวข้อง
- การกำหนดรูปแบบทางเลือก
- การคัดเลือกรูปแบบ



รูปที่ 6- 1 ขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบ



6.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณา

ในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ เพื่อปรับปรุงถนนเดิมให้ได้มาตรฐานทางหลวงและมีความสะดวกปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่ม จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ของโครงการมีดังนี้

- รูปแบบจะต้องสามารถรองรับและเหมาะสมกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- รูปแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานทางวิศวกรรม มีความปลอดภัยในการใช้งาน และมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง
- ควรหลีกเลี่ยงรูปแบบการพัฒนาที่จะกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสถานที่สำคัญ ได้แก่ โบราณสถาน ศาสนสถาน โรงเรียน สถานที่ราชการ และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ รวมทั้งเขตพื้นที่ชุมชนสำคัญๆ
- รูปแบบที่กำหนดจะพิจารณาการปรับปรุงภายในเขตทางหลวงเดิม สำหรับในบางช่วงที่มีเขตทางแคบ และมีความจำเป็นต้องขยายความกว้างเขตทางเพื่อให้ได้ทางหลวงที่มีรูปแบบสอดคล้องกันและเป็นตามมาตรฐานที่กำหนด โดยจะต้องมีการเวนคืนเขตทางเพิ่มเติม นั้น จะต้องดำเนินการเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงหรือผลกระทบต่อชุมชน สถานที่สำคัญ และพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

6.2 รูปแบบแนวทางเลือกการพัฒนาทางหลวงเบื้องต้น

ในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ของโครงการ ได้พิจารณาตามลักษณะภูมิประเทศ และตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบข้างต้น ซึ่งสามารถกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ ดังแสดงในรูปที่ 6-1 ถึง รูปที่ 6-3 และการเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบดังตารางที่ 6-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบทางเลือกที่ 1 : รูปแบบตัดขวางถนน (2 ช่องจราจร | เขตทาง 16.00 เมตร) ดังแสดงในรูปที่ 6-2
เขตทางทั้งหมด (Right of Way) : กว้าง 16.00 เมตร

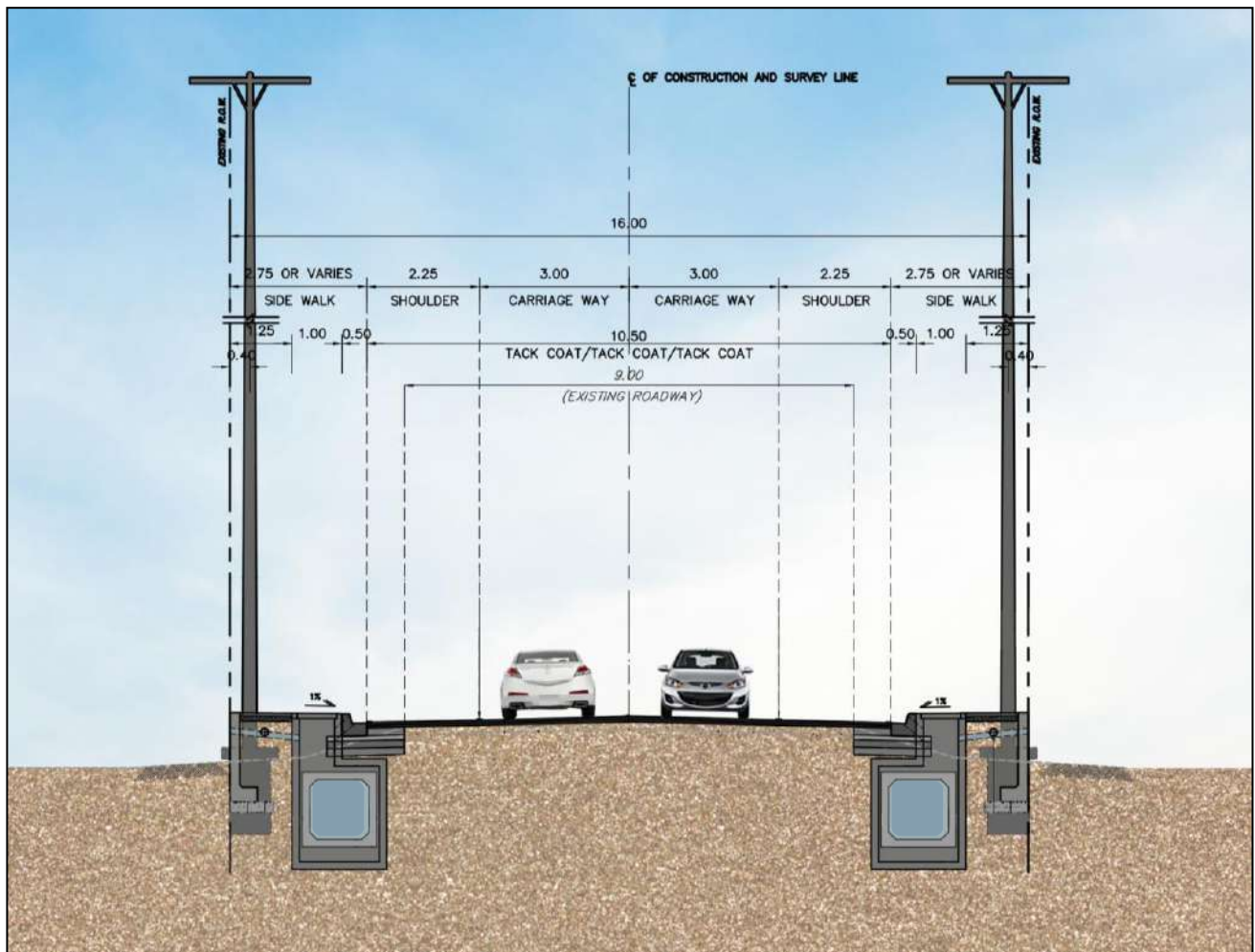
ช่องจราจรหลัก (Main Lanes) : จำนวน 2 ช่องจราจร (วิ่งสวนเลนกัน หรือทิศทางเดียว)
กว้างช่องละ 3.00 เมตร (รวม = 6.00 เมตร)

ไหล่ทางด้านนอก (Outer Shoulder) : กว้างข้างละ 2.25 เมตร (รวม 2 ข้าง = 4.50 เมตร)

- รองรับการจราจรฉุกเฉิน, เป็นพื้นที่ปลอดภัย (Clear Zone) และช่วยรองรับโครงสร้างชั้นทาง

ทางเท้า (Sidewalk) : กว้างข้างละ 2.75 เมตร (รวม 2 ข้าง = 5.50 เมตร)

- ระบบสาธารณูปโภค (ท่อประปา, สายไฟ/สายสื่อสาร) และระบบระบายน้ำ (ท่อรวบรวมน้ำฝน) ทั้งหมดจะถูกออกแบบและวางไว้ ใต้พื้นที่ทางเท้า เพื่อความเป็นระเบียบและง่ายต่อการบำรุงรักษาโดยไม่ต้องขุดเปิดผิวจราจร



รูปที่ 6-2 รูปแบบทางเลือกที่ 1

รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบตัดขวางถนน (4 ช่องจราจร | เขตทาง 16.00 เมตร) ดังแสดงในรูปที่ 6-3
เขตทางทั้งหมด (Right of Way) : กว้าง 16.00 เมตร

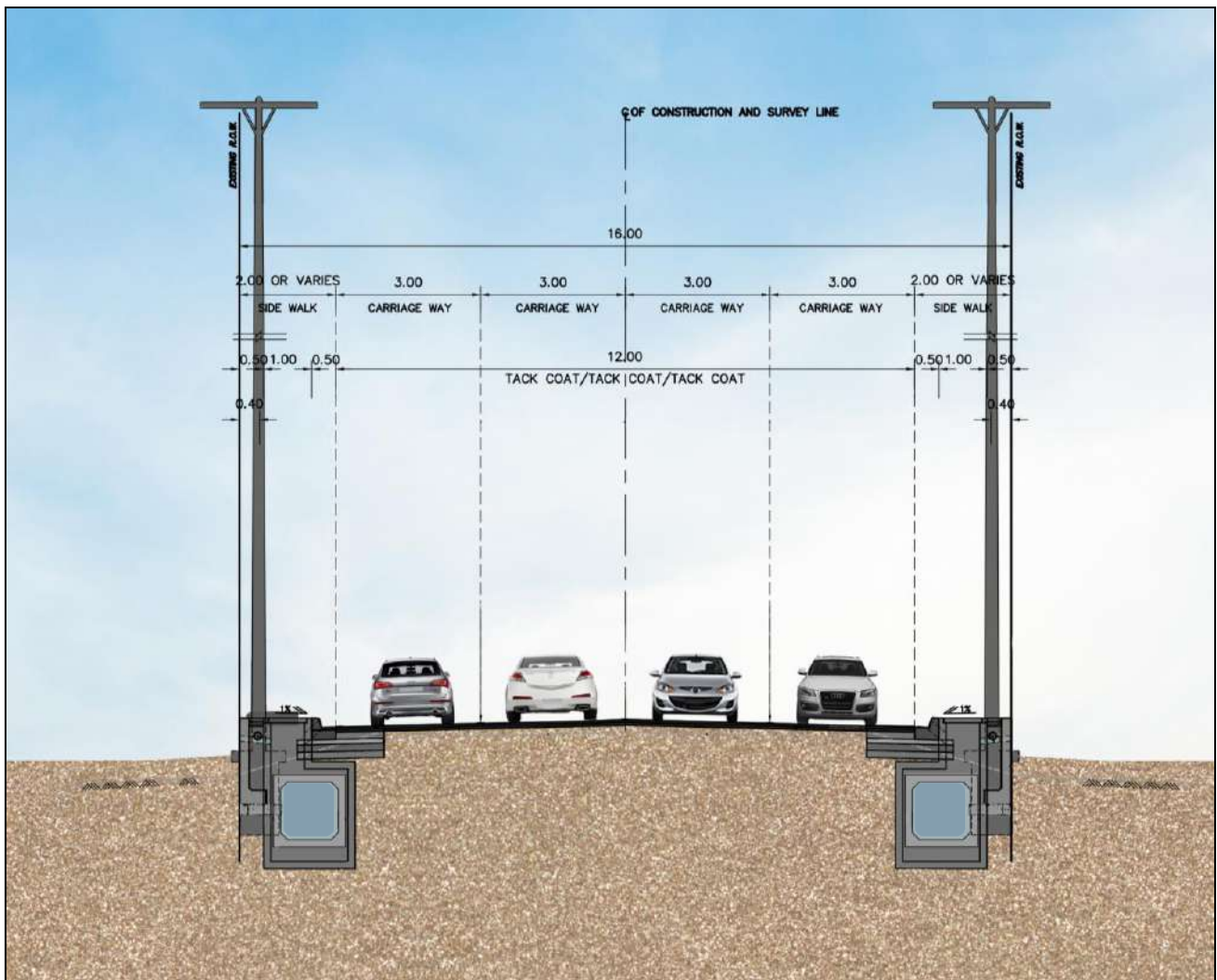
ช่องจราจรหลัก (Main Lanes) : จำนวน 4 ช่องจราจร (ฝั่งละ 2 ช่องจราจร)

กว้างช่องละ 3.00 เมตร (รวม = 12.00 เมตร)

- ช่องจราจรด้านนอกสุด (เลนซ้าย) จะทำหน้าที่เสมือนไหล่ทางในสำหรับการหยุดรถฉุกเฉินหรือชะลอความเร็ว

ทางเท้า (Sidewalk) : กว้างข้างละ 2.00 เมตร (รวม 2 ข้าง = 4.00 เมตร)

- ระบบใต้ดิน : ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน (ไฟฟ้า, ประปา, สื่อสาร) และท่อระบายน้ำหลักจะถูกฝังไว้ใต้พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่ง เพื่อป้องกันความเสียหายจากน้ำหนักรถบรรทุกบนผิวทางและสะดวกต่อการซ่อมบำรุง



รูปที่ 6-3 รูปแบบทางเลือกที่ 2

รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบตัดขวางถนน (4 ช่องจราจร | เขตทาง 16.00 เมตร) ดังแสดงในรูปที่ 6-4
เขตทางทั้งหมด (Right of Way) : กว้าง 16.00 เมตร

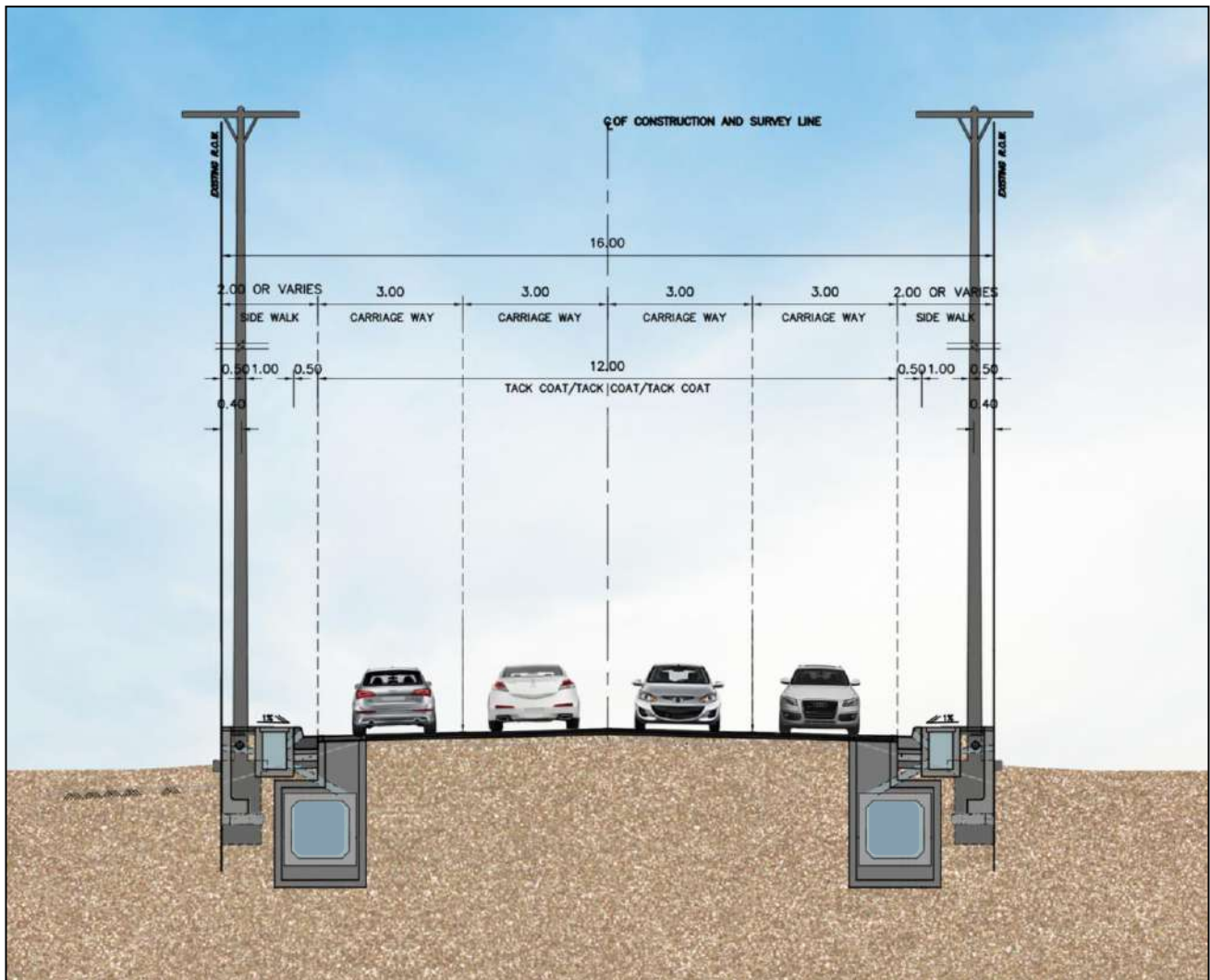
ช่องจราจรหลัก (Main Lanes) : จำนวน 4 ช่องจราจร (ฝั่งละ 2 ช่องจราจร)

กว้างช่องละ 3.00 เมตร (รวม = 12.00 เมตร)

- ระบบใต้ดิน: ระบบระบายน้ำหลัก (Drainage System) ทั้งท่อรวบรวมและบ่อพัก จะถูกออกแบบและก่อสร้างไว้ลึกลงไปใต้ชั้นโครงสร้างผิวทางจราจร

ทางเท้า (Sidewalk) : กว้างข้างละ 2.00 เมตร (รวม 2 ข้าง = 4.00 เมตร)

- ระบบใต้ดิน : เป็นพื้นที่สำหรับ ระบบสาธารณูปโภค (Utility Corridor) เช่น สายไฟฟ้า, สายสื่อสารและท่อประปา ช่วยให้ทางเท้ามีความยืดหยุ่นในการขุดเจาะซ่อมบำรุงระบบบริการพื้นฐานได้ง่าย



รูปที่ 6-4 รูปแบบทางเลือกที่ 3



ตารางที่ 6-1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ข้อดี	ข้อด้อย
รูปแบบที่ 1	
● มีความปลอดภัยสูง (Forgiving Road) เนื่องจากการมีไหล่ทางกว้างถึง 2.25 เมตร มีพื้นที่ Clear Zone ให้รถที่เสียหลักหลบหลีกและมีที่จอดรถฉุกเฉินโดยไม่กีดขวางการจราจรหลัก ● เดินสบายและเป็นมิตรต่อคนเดินเท้า ทางเท้ากว้าง 2.75 เมตร สามารถเดินสวนกันได้สะดวก รองรับการจัดภูมิทัศน์ หรือติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก (Street Furniture) ได้ดี ● ซ่อมบำรุงง่ายที่สุด ระบบสาธารณูปโภคและระบายน้ำทั้งหมดอยู่ใต้ทางเท้า การซ่อมแซมขุดเจาะ หรือวางท่อเพิ่ม จะไม่กระทบต่อผิวจราจร ● ค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบที่ 2 และ 3	● มีจำนวนช่องจราจรหลัก 2 ช่องจราจร หากเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น หรือในช่วงโมงเร่งด่วน อาจเกิดปัญหาจราจรสะสมหรือติดขัดได้ง่าย
รูปแบบที่ 2	
● สามารถระบายการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีช่องจราจรจำนวน 4 ช่อง ทำให้รองรับปริมาณรถยนต์ได้มากกว่ารูปแบบที่ 1 ● ซ่อมบำรุงระบบไม่กระทบผิวทางทั้งสาธารณูปโภคและท่อระบายน้ำหลักอยู่ใต้ทางเท้า ทำให้เมื่อบำรุงรักษาไม่ต้องขุดปิดถนน ช่องจราจรยังใช้งานได้ครบ ● ปกป้องระบบใต้ดินได้ดี การเก็บระบบไปไว้ใต้ทางเท้าช่วยลดแรงกดทับและความเสียหายที่เกิดจากรถบรรทุกหนักบนผิวถนน	● ช่องจราจรซ้ายสุดจะเป็นไหล่ทางได้ ถ้ามีรถจอดถนนจะเหลือ 2 ช่องจราจร และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายเพราะไม่มีพื้นที่เผื่อด้านข้าง ● ทางเท้าแคบลง เหลือ 2.00 เมตร ซึ่งพอใช้งานได้ตามมาตรฐาน แต่หากมีเสาไฟ ป้ายจราจร หรือสิ่งกีดขวางจะส่งผลให้พื้นที่ทางเท้ามีจำกัด ● ต้องการการบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบที่ 1



ตารางที่ 6-1 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

ข้อดี	ข้อด้อย
รูปแบบที่ 3	
• สามารถระบายการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีช่องจราจรจำนวน 4 ช่อง ทำให้รองรับปริมาณรถยนต์ได้มากกว่ารูปแบบที่ 1 • ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทาง จะมีประสิทธิภาพมาก • ระบบสาธารณูปโภคทั้งหมดอยู่ใต้ทางเท้า ซ่อมบำรุงง่าย การซ่อมแซมบำรุงจะไม่กระทบต่อผิวจราจร	• ช่องจราจรซ้ายสุดจะเป็นไหล่ทางได้ ถ้ามีรถจอดถนนจะเหลือ 2 ช่องจราจร และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายเพราะไม่มีพื้นที่เผื่อด้านข้าง • ทางเท้าแคบลง เหลือ 2.00 เมตร ซึ่งพอใช้งานได้ตามมาตรฐาน แต่หากมีเสาไฟ ป้ายจราจร หรือสิ่งกีดขวางจะส่งผลให้พื้นที่ทางเท้ามีจำกัด • การซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำส่งผลกระทบต่อจราจรค่อนข้างมาก เนื่องจากท่อระบายน้ำและบ่อพักอยู่ใต้ผิวจราจร เมื่อท่อเกิดการอุดตัน ชำรุด หรือต้องดำเนินการลอกท่อ จำเป็นต้องปิดช่องจราจรเพื่อปฏิบัติงาน • ราคาค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่นๆ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



6.3 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดของโครงการ ซึ่งในการพิจารณาคัดเลือกจะต้องพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายๆ ด้านประกอบกัน เพื่อให้ครอบคลุมในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนนเพื่อเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละช่วงหลัก โดยพิจารณาแบ่งตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งในการพิจารณาจะประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน 100 คะแนนเป็นพื้นฐาน และจัดสรรแบ่งคะแนนตามปัจจัยแต่ละด้านโดยรายละเอียดคะแนนรวมของแต่ละปัจจัยมีดังนี้

ตารางที่ 6- 2 ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเพื่อคัดเลือกรูปแบบเบื้องต้น

ที่	เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน
1.	ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร	35
1.1	ความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถ	
1.2	การรองรับปริมาณจราจร	
1.3	การรองรับปริมาณคนเดินเท้า	
1.4	ประสิทธิภาพการระบายน้ำ	
1.5	ความสอดคล้องกับรูปแบบทั่วไปของแนวสายทาง	
1.6	การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	
2.	ปัจจัยด้านการลงทุน	30
2.1	ค่าก่อสร้าง	
2.2	ค่าบำรุงรักษา	
3.	ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35
3.1	ทรัพยากรดิน	
3.2	คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
3.3	คมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง	
	รวมคะแนนทั้งสิ้น	100

หมายเหตุ : ปัจจัยในการใช้พิจารณารูปแบบทางเลือกเบื้องต้น อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม



7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Study)

การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยครอบคลุมขอบเขตการปกครองของเทศบาลนครเกาะสมุย พื้นที่ศึกษาประกอบด้วย ศาสนสถาน ชุมชน สถานศึกษา สถานที่ราชการและสถานประกอบการ ในการศึกษาจะมีการรวบรวมข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม / พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน จากข้อมูลทุติยภูมิ การลงสำรวจพื้นที่ และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยจะนำข้อมูลที่ได้มาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน มีรายละเอียดดังนี้

7.1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 4170 สาย สระเกศ – หัวถนน และทางหลวงหมายเลข 4174 สาย ลิปะน้อย – แหลมโจรคร้า แสดงดังรูปที่ 7.1-1 และรูปที่ 7.1-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การศึกษาสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จะทำการตรวจสอบภาคสนามและเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Environment) ทรัพยากรทางชีวภาพ (Biological Environment) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values) และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values) ประกอบด้วย องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 31 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีนัยสำคัญ ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of Road Scheme ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง เป็นกรอบในการศึกษา สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบในระดับปานกลาง – สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

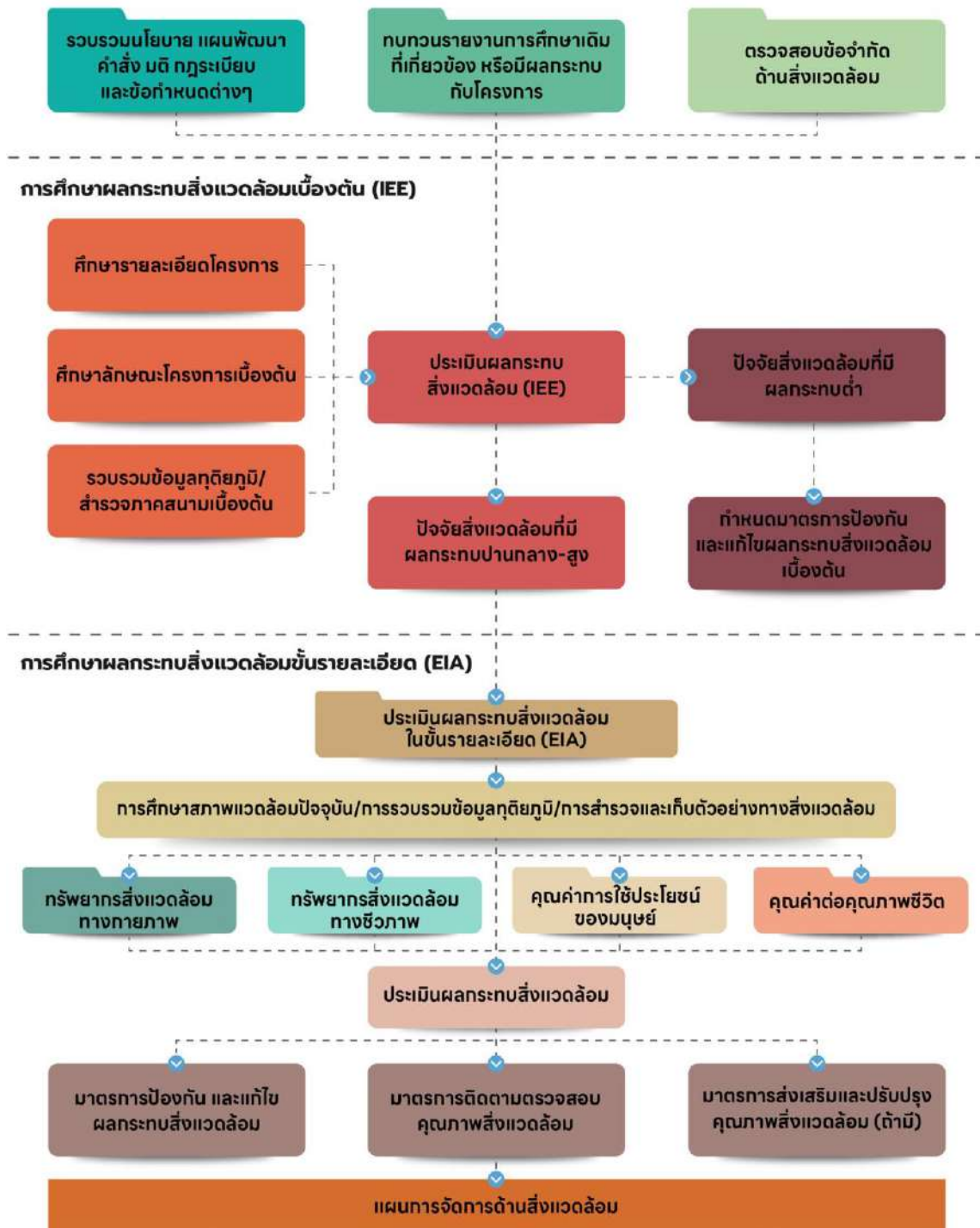
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

พิจารณาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่จะดำเนินการศึกษาขั้นรายละเอียดจากปัจจัยที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบในระดับปานกลาง – สูง จากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม ศึกษาลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการในแต่ละระยะของการพัฒนารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งประเมินว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการมาเป็นแนวทางในการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับน้อยที่สุดและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การทบทวนรายงานเดิม และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ, สิงหาคม 2567

รูปที่ 7.1-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
9 ปัจจัย	4 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย
✓ ภูมิสังคมฐาน ✓ ทรัพยากรดิน ✓ ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย ✓ น้ำผิวดิน ✓ น้ำใต้ดิน ✓ น้ำทะเล ✓ อากาศและบรรยากาศ ✓ เสียง ✓ ความสั่นสะเทือน	✓ นิเวศวิทยาทางบก ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ ✓ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ✓ พื้นที่ชุ่มน้ำ	✓ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค ✓ การคมนาคมขนส่ง ✓ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ✓ การเกษตรกรรม ✓ นันทนาการ ✓ การใช้ที่ดิน	✓ เศรษฐกิจ - สังคม ✓ การโยกย้ายและการเวนคืน ✓ การสาธารณสุข ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ✓ การแบ่งแยก ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย ✓ ความปลอดภัยในสังคม ✓ สุขภาพ ✓ ผู้ใช้ทาง ✓ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ✓ สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
รวมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย			

ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (GUIDELINES FOR PREPARATION OF ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT OF A ROAD SCHEME) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)

รูปที่ 7.1-2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก



8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 8-1

1. การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ แผ่นพับและป้ายประชาสัมพันธ์ วิทยุกระจายเสียง เสียงตามสายและบอร์ดประชาสัมพันธ์ ตลอดระยะเวลาการศึกษา

2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- เพื่อประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลโครงการเบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะเพื่อนำมาใช้ประกอบในการศึกษาโครงการ โดยมีการเข้าพบหน่วยงานในพื้นที่ศึกษา

3. การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- เมื่อวันศุกร์ที่ 5 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมลีลาวดี ชั้น 1 โรงแรมราชพฤกษ์ สมุย รีสอร์ท ตำบลลิปะน้อย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

4. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

- การประชุมแบ่งออกเป็นกลุ่มย่อย 3 กลุ่ม มีรายละเอียดดังนี้
กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 21 กรกฎาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมปะการัง ชั้น 2 สำนักงานเทศบาลนครเกาะสมุย ตำบลอ่างทอง อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
กลุ่มที่ 2 : วันพุธที่ 22 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ โรงเรียนวัดกลาง ตำบลหน้าเมือง อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 22 กรกฎาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ หอประชุมโรงเรียนบ้านหน้าค่าย โรงเรียนบ้านหน้าค่าย ตำบลมะเร็ต อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

5. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

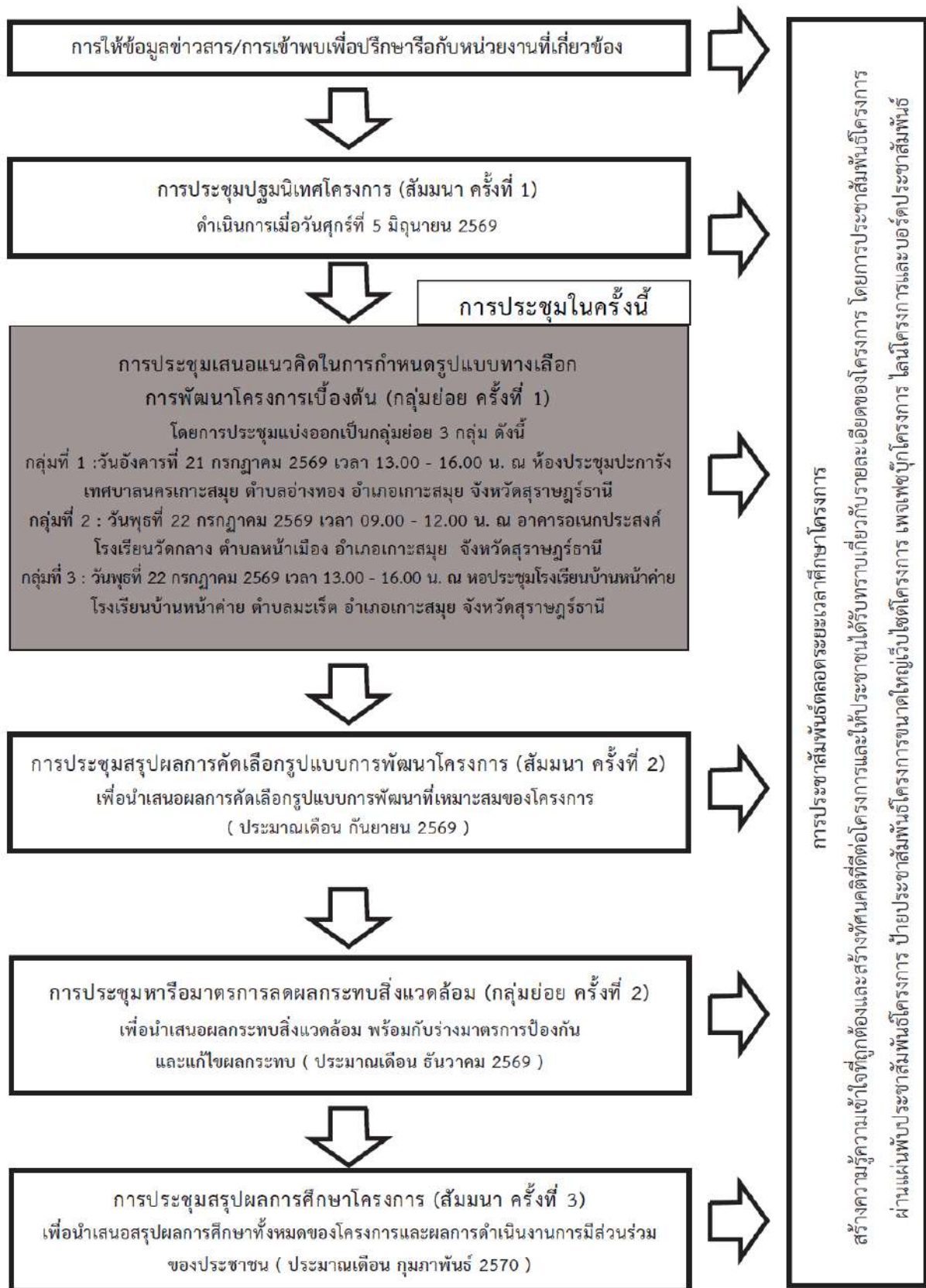
- เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ ประมาณเดือนกันยายน 2569

6. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

- เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมกับร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประมาณเดือนธันวาคม 2569

7. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

- เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570



รูปที่ 8-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

9.1 การเข้าพบปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในวันที่ 17 และ 21 เมษายน 2569 เพื่อชี้แจงให้ทราบถึงรายละเอียดข้อมูลโครงการเบื้องต้นรวมทั้งแผนการศึกษาของโครงการ พร้อมนำประเด็นข้อห่วงกังวล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะดังกล่าวมาประกอบการศึกษา ด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 รายละเอียดการเข้าพบหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดการเข้าพบ	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	รูปการเข้าพบ
1. วันศุกร์ที่ 17 เมษายน 2569 เวลา 10.00 น. นายอมร ชุ่มช่วย นายอำเภอเกาะสมุย	เห็นด้วยกับโครงการ เสนอให้มีการทำศาลาบังแดดรถประจำทาง (รถสองแถว) สำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยว	
2. วันศุกร์ที่ 17 เมษายน 2569 เวลา 13.30 น. นายรามเนตร ใจกว้าง นายกเทศมนตรี นครเกาะสมุย และผู้นำชุมชน	1. ห่วงกังวลเรื่องท่อระบายน้ำ และการระบายน้ำลงสู่ทะเล 2. ในช่วงศึกษาโครงการฯ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทางกรมทางหลวงสามารถดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมผิวการจราจร หรือมีมาตรการใดในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้หรือไม่เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความสะดวก	
3. วันอังคารที่ 21 เมษายน 2569 เวลา 10.00 น. นายธงชัย ชูกร ผอ.แขวงทางหลวง สุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)	1. พื้นที่ศึกษามีส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่กองทัพเรือ จึงควรมีการเข้าพบหน่วยงานเพื่อให้ข้อมูลโครงการและรับฟังความคิดเห็น 2. ควรมีการทบทวนการศึกษาควบคู่กับโครงการที่พัฒนาในบริเวณใกล้เคียง 3. ควรมีการหารือกับหน่วยงานสาธารณสุขภาคที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโครงการ	
4. วันอังคารที่ 21 เมษายน 2569 เวลา 13.00 น. นาย กล้าณรงค์ ยุติธรรม รองผู้ว่าราชการจังหวัด สุราษฎร์ธานี	ในการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการจัดประชุมสัมมนาควรเชิญกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาโครงการให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลโครงการอย่างครบถ้วนเพื่อเกิดประโยชน์กับโครงการอย่างสูงสุด	

9.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาและขอบเขตการศึกษา ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 5 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมลีลาวดี ชั้น 1 โรงแรมราชพฤกษ์ สมุย รีสอร์ท ตำบลลิปะน้อย อำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยได้รับเกียรติจาก นายจักรกฤษณ์ ฝั่งชลจิตร รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นประธานในการประชุมและโดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ณ สถานที่จัดประชุมจำนวน 93 คน และผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบออนไลน์จำนวน 15 คน รวมทั้งสิ้น 108 คน แสดงดังรูปที่ 9-1 และมีประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการดังตารางที่ 9-2



ผู้เข้าร่วมประชุม
ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาแนะนำรายละเอียด
โครงการ ที่บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ



ผอ.แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2
กล่าวรายงานการประชุม



ท่านประธาน
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอ
รายละเอียดโครงการเบื้องต้น



หน่วยงานราชการและที่ปรึกษา
ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟัง
การนำเสนอของบริษัทที่ปรึกษา



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนะ
และให้ข้อมูลแก่บริษัทที่ปรึกษา



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนะ
และให้ข้อมูลแก่บริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 9-1 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)



ตารางที่ 9-2 ประเด็นข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ

ประเด็นข้อเสนอแนะ	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. โครงการมีการวางแผนการดำเนินการอย่างไรกับพื้นที่ที่มีโครงการเข้าซ้อนกับแนวเส้นทางของโครงการ ได้แก่ ช่วงสามแยกสระเกศ และโครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย	การดำเนินการบริเวณที่เป็นแนวเส้นทางซ้ำซ้อนกันประมาณ 3 กิโลเมตร ดำเนินการโดยหน่วยงานเดียวกันคือ กรมทางหลวง บริเวณดังกล่าวจะเป็นการผนวกรวมกับโครงการ โดยบริเวณที่ดำเนินการเสร็จแล้วจะมีการปรับปรุงเพิ่มเติมป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ สำหรับอีกโครงการเจ้าของโครงการคือ การทางพิเศษ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวต้องมีการปรึกษาประสานงานกับกรมทางหลวงต่อไป
2. มีการจัดการอย่างไรบริเวณบ้านท้องกรูดที่มีแนวท่อประปาใต้ดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	หลังจากได้รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมแล้ว บริษัทที่ปรึกษาจะเข้าพบเพื่อหารือกับหน่วยงานระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาเพื่อหารือแนวทางการดำเนินการต่อไป
3. เสนอแนะให้แบ่งช่วงทำสั้นๆ เพื่อไม่ให้กระทบกับชุมชน	ที่ปรึกษารับนำความคิดเห็นไปประกอบการศึกษาโครงการเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณแนวเส้นทางน้อยที่สุด
4. เสนอให้มีเส้นทางระบายน้ำตรงจุดสิ้นสุดโครงการ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะมีน้ำไหลลงมาจากภูเขาและไหลลงสู่ทะเล	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป
5. เสนอให้มีการเพิ่มแนวเส้นทางจากจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณศาลเสด็จเตี้ย อีกประมาณ 200 เมตร เนื่องจากถนนปัจจุบันมีการชำรุดเสียหาย	
6. เห็นด้วยและขอขอบคุณโครงการสำหรับถนนเส้น 4174 ที่มีแนวเส้นทางที่จะสร้างเข้าไปยังสถานีเรือประมาณ 300 เมตร	
7. เสนอให้มีการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น ไฟส่องสว่าง การจำกัดความเร็ว เป็นต้น	
8. เสนอให้มีการออกแบบถนนให้รองรับน้ำหนักบรรทุก และรองรับการท่องเที่ยว เช่น ทางเดินเท้า จุดเชื่อมต่อจากถนนเข้าสู่บ้าน/สถานประกอบการ เป็นต้น	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป



ตารางที่ 9-2 ประเด็นข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ

ประเด็นข้อเสนอแนะ	การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
9. เสนอนแนะให้ทำขอบถนนเป็นแบบโค้ง เพื่อให้รถสามารถขึ้นไปได้ในช่วงที่ถนนแคบ	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำไปออกแบบกับบางพื้นที่ที่สามารถทำได้
10. ต้องการให้มีการออกแบบแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่แต่ละบริเวณ	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. กังวลเรื่อง ขยะ และน้ำเสีย ที่อาจจะลงสู่ทะเล ผ่านท่อระบายน้ำได้	โครงการจะมีการศึกษาและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อ สุขาภิบาล (ขยะและน้ำเสีย) และจะมีการนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนธันวาคม 2569
2. เสนอให้มีการออกแบบจุดดักขยะบริเวณท่อระบายน้ำก่อนปล่อยออกสู่ทะเล	ที่ปรึกษารับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปประกอบการศึกษาต่อไป



10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

- 1) งานคาดการณ์ด้านจราจรในอนาคต รวบรวมข้อมูลที่เป็นในการสร้างแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อจำลองพฤติกรรมการเดินทางและคาดการณ์ปริมาณจราจรภายในโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาใช้ในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม
- 2) งานสำรวจแนวทางและระดับ จัดเตรียมแผนที่ และภาพถ่ายดาวเทียม และจัดทำภาพถ่ายทางอากาศด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone) สำหรับงานวิศวกรรม และสำรวจอุปสรรคและสิ่งกีดขวางตามแนวสายทาง (Photo Identification) รวมถึงสำรวจโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม
- 3) งานตรวจสอบดินและวัสดุ สำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดินและสภาพใต้พื้นผิวดิน ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่างๆ ศึกษาการหลุดตัวของคันทางที่จะเกิดขึ้น เสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสม
- 4) งานออกแบบรายละเอียดงานทางทำการศึกษาทบทวนแนวเส้นทางปัจจุบันเพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่างๆ รวมถึงผลกระทบตามแนวเส้นทางปัจจุบันให้ชัดเจน และดำเนินการจัดทำรูปแบบเบื้องต้นของทางหลวงโครงการและรูปแบบโครงสร้าง เพื่อนำไปคัดเลือกรูปแบบ
- 5) งานออกแบบรายละเอียดระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องศึกษาหลักการในการออกแบบ เพื่อให้ครอบคลุมในส่วนของมาตรฐานการออกแบบและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยจะศึกษาทั้งมาตรฐานที่ใช้ภายในประเทศ และมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับของกรมทางหลวงทางหลวงโครงการให้แล้วเสร็จ

10.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ของทางเลือกเพื่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก และกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบในขั้นตอนการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด



10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย ศาลาว่าการจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ว่าการอำเภอเกาะสมุย เทศบาลนครเกาะสมุยและบอร์ดประชาสัมพันธ์ของชุมชนในพื้นที่ศึกษา ภายใน 15 วัน หลังจากดำเนินการจัดประชุมการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) แล้วเสร็จ
- 2) ดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลสรุปการคัดเลือกของรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากการดำเนินโครงการ และข้อเสนอแนะต่อด้านต่างๆ จากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด
- 3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ วิทยุท้องถิ่น/เสียงตามสายในชุมชน รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

11. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

สัญญาเลขที่ สป.16/2569 ลงนามสัญญา วันที่ 23 มีนาคม 2569 เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ 24 มีนาคม 2569 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 16 มิถุนายน 2570 รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น 450 วัน หรือ 15 เดือน



12. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-3546668-75 ต่อ 24038 / โทรสาร : 02-354-1034
EMAIL: surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 466/23 แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-279-2811 E-mail : info@tecconsultant.co.th
ผู้ประสานงาน กรรณิการ์ คนชื้อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



บริษัท ธารา คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 11-11/1 ซอยศรีสุข (ลาดพร้าว 34) ถนนลาดพร้าว แขวงสามเสนนอก
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 02-938- 2882-3 E-mail : dhara.consult@gmail.com
ผู้ประสานงาน ศุภิสรา คมสารพวงค์ โทร. 080-506-0814

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด
เลขที่ 113 ซอยรัตนานิเบศร์ 24 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง
นนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000 E-mail : envitharaline@gmail.com
ผู้ประสานงาน วีรวรรณ วิจิตชีพ โทรศัพท์ : 086-505-3463



Website :
www.ทางหลวง4170-4174.com



Facebook :
ทางหลวงหมายเลข 4170
สาย สระเกศ - หัวถนน
และทางหลวงหมายเลข 4174
สาย ลิปะน้อย - แหลมไทรคร่ำ



Line : ทางหลวง4170-4174
Line ID : @822vxgvp