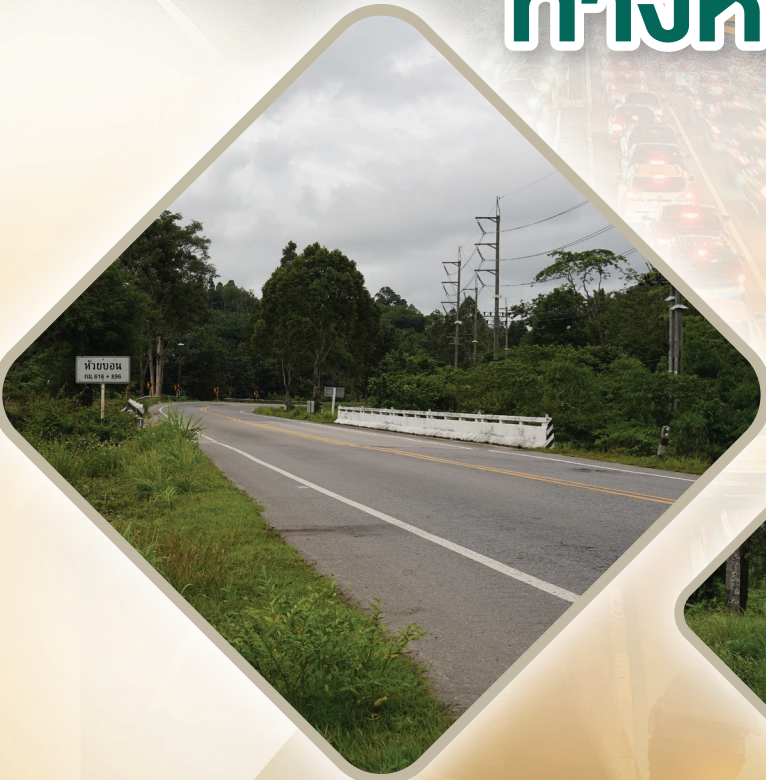




กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 บ.หงาว – บ.ละออง จ.ระนอง



บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด

แผนผังประชาสัมพันธ์ชุดที่ 2

เดือนกรกฎาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นโครงข่ายทางสายหลักเชื่อมโยงภาคกลางสู่ภาคใต้ โดยเส้นทางในช่วง จ.ระนอง - จ.พังงา มีทางหลวงหมายเลข 4 เป็นเส้นทางหลัก เพียงเส้นทางเดียว ซึ่งในปัจจุบันมีสภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร และมีปริมาณจราจรสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นต้องขยายช่องจราจรเป็นขนาด 4 ช่องจราจร ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อให้โครงข่ายมีความสมบูรณ์ และเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่งระหว่างพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันตก อีกทั้งเพื่อสนับสนุนแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน

โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ขยายทางหลวงในพื้นที่ จ.ระนอง ให้เป็นขนาด 4 ช่องจราจรแล้วจนถึง กม.614+583 และในช่วง กม.618+000 ถึง กม.673+800 ได้มีการสำรวจและออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ รวมถึงได้เริ่มก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องจราจร แล้วในช่วง คงเหลือ ในช่วง กม.614+583 ถึง กม.618+000 ที่ต้องเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการ แต่จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่า มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ อยู่ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบุรี - ปากคลองกะเปอร์ ดังนั้นจึงเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ

กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ซีดี แพลง โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 บ.หงาว - บ.ละออง จ.ระนอง เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.

เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการและแผนการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



2.

เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ



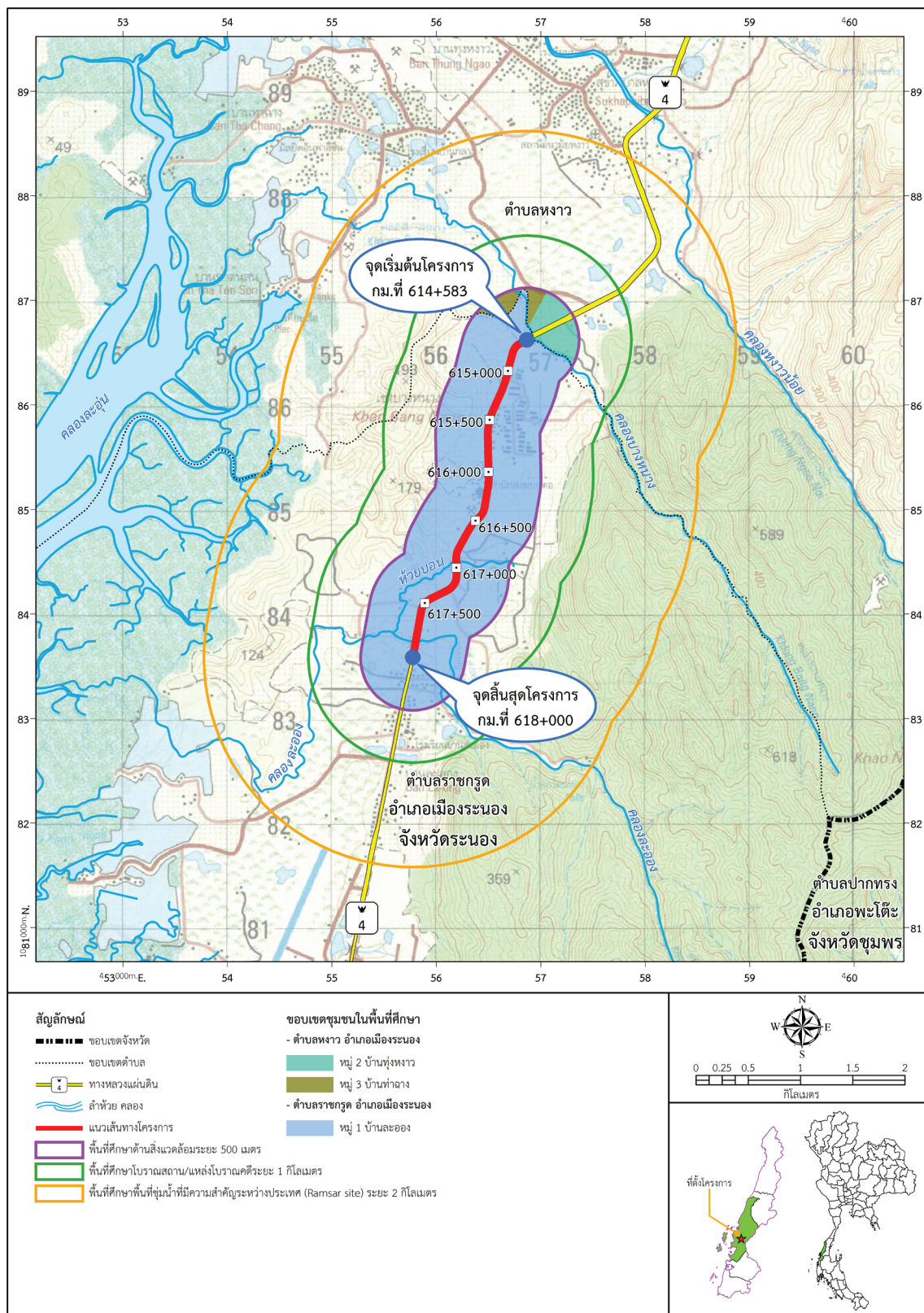
3.

เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง



พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 มีจุดเริ่มต้นที่บริเวณ กม.614+583 และมีจุดสิ้นสุดที่บริเวณ กม.618+000 รวมระยะทาง 3.417 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 2 หมู่บ้านในเขตตำบลหงาว ได้แก่ หมู่ 2 บ้านทุ่งหงาว และหมู่ 3 บ้านท่าฉาง และ 1 หมู่บ้านในเขตเทศบาลตำบลราชกรูด ได้แก่ หมู่ 1 บ้านละออง ของอำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และสำหรับพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี จะครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาด้านพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) จะครอบคลุมในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



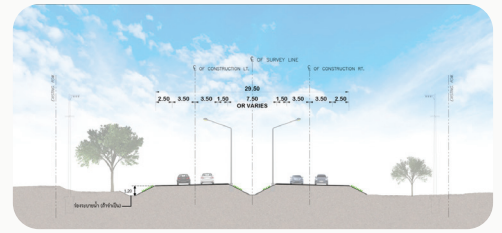
รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงทางหลวง 4 ช่องจราจรเดิม และการขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร โดยมีรายละเอียดของรูปแบบโครงการ 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจรในปัจจุบัน

➤ กม.614+583 ถึง กม.614+900

ปัจจุบันเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างเกาะกลาง 7.50 เมตร โดยจะออกแบบปรับปรุงทางหลวงเดิมให้มีการติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบระบายน้ำด้านข้าง เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของผู้ใช้ทาง

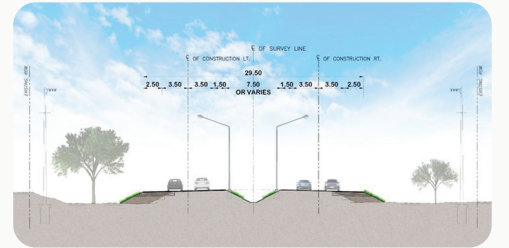


รูปแบบปรับปรุงทางหลวง 4 ช่องจราจรเดิม

รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างคันทางใหม่ทั้งสองข้าง

➤ กม.614+900 ถึง กม.616+702

ออกแบบขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างคันทางใหม่ทั้งสองข้างผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างเกาะกลาง 7.50 เมตร มีความสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ ทำให้มีระยะมองเห็นที่ดี และปลอดภัยความกว้างเกาะกลางดังกล่าวสามารถรองรับการออกแบบช่องจราจรเพื่อรถอเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอและปลอดภัย นอกจากนี้บริเวณทางโค้งออกแบบให้มีอัตราทางยกโค้งที่เหมาะสมเพื่อรองรับกับความเร็วที่ออกแบบเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง

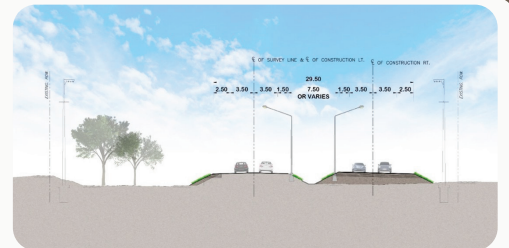


รูปแบบก่อสร้างคันทางใหม่ทั้งสองข้าง

รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างคันทางใหม่ ด้านขวาทางของคันทางเดิม

➤ กม.616+702 ถึง กม.618+000

ออกแบบถนนขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร โดยก่อสร้างคันทางใหม่ด้านขวาทางของคันทางเดิม ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างเกาะกลาง 7.50 เมตร สำหรับคันทางเดิมด้านซ้าย ทางพิจารณาปรับปรุงขยายลาดคันทางออกจากคันทางเดิม 1.00 เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบพัฒนาโครงการ



รูปแบบก่อสร้างคันทางใหม่ ด้านขวาทางของคันทางเดิม

รูปแบบจุดกลับรถ

เนื่องจากโครงการได้ออกแบบขยายช่องจราจรโดยมีการแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางกว้าง 7.50 เมตร จึงต้องกำหนดให้มีจุดกลับรถเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งรูปแบบจุดกลับรถของโครงการได้พิจารณาออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ที่ใช้เส้นทาง อีกทั้งการออกแบบยังให้ความสำคัญกับช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยว โดยขยายช่องจราจรของช่องรถอเลี้ยวให้เพียงพอต่อวงเลี้ยวของรถประเภทต่าง ๆ ทั้งรถยนต์ขนาดเล็ก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยการพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ความปลอดภัย ดังนี้

จุดกลับรถแห่งที่ 1 บริเวณ กม.615+800

กำหนดเป็นรูปแบบจุดกลับรถระดับดินแบบเปิดเกาะกลาง รองรับการเดินทางของรถที่มาจากบริษัท ซี พี เอฟ ฟาร์มระนอง (ฟาร์มสุกรบางหนาง) ที่ต้องการเดินทางไปยัง อ.เมืองระนอง และชุมชนบริเวณสำนักสงฆ์บักต้อ ที่ต้องการเดินทางไปยัง อ.กะเปอร์ และชุมชนบ้านละออง

จุดกลับรถแห่งที่ 2 บริเวณ กม.617+678

กำหนดเป็นรูปแบบจุดกลับรถระดับดินแบบเปิดเกาะกลาง (ทิศทางเดียว) ในทิศทางจากชุมชนบ้านละออง (ด้านขวาทาง) กลับรถไปยัง อ.กะเปอร์ เนื่องจากรูปแบบพัฒนาโครงการช่วงดังกล่าวจะเป็นการก่อสร้างคันทางใหม่ ด้านขวาทางของคันทางเดิมตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ จึงกำหนดให้มีการขยายพื้นที่ด้านซ้ายเพื่อให้สามารถกลับรถได้ โดยตำแหน่งจุดกลับรถดังกล่าวมีช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยวที่เพียงพอสามารถรองรับรถได้ทุกประเภท อีกทั้งตำแหน่งจุดกลับรถดังกล่าวอยู่ในตำแหน่งที่มีระยะมองเห็นหยุดรถได้โดยปลอดภัย (Stopping Sight Distance)



จุดกลับรถระดับดินแบบเปิดเกาะกลาง กม.กม.615+800



จุดกลับรถระดับดินแบบเปิดเกาะกลาง (ทิศทางเดียว) กม.617+678

ตัวอย่างรูปแบบจุดกลับรถโครงการ

รูปแบบโครงสร้างสะพาน

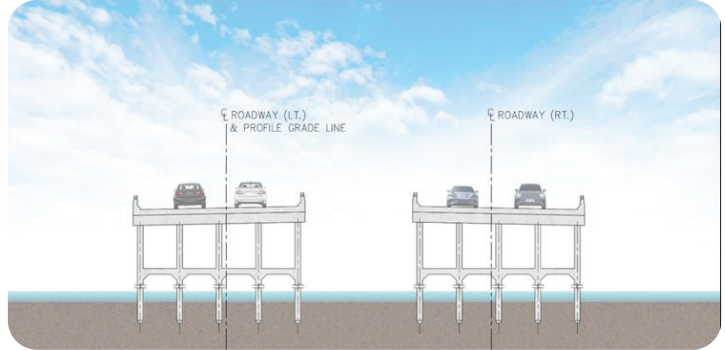
จากการสำรวจแนวเส้นทางโครงการ พบว่า สะพานข้ามลำน้ำมีจำนวนทั้งหมด 2 แห่ง คือ สะพานข้ามห้วยบอน (กม.616+896) และสะพานข้ามคลองละออง (กม.617+848) ทั้งนี้ โครงสร้างสะพานในปัจจุบันก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร แล้วเสร็จในปี 2563-2564 จากการตรวจสอบสภาพสะพานทั้ง 2 แห่ง มีสภาพดี และสามารถใช้งานได้ จึงไม่มีความจำเป็นจะต้องมีการก่อสร้างสะพานใหม่ โดยจะพิจารณาการปรับปรุงสะพานโครงการ เช่น งานทาสี งานเสริมผิวทาง เพิ่มเติมแผ่นพื้นเชิงลาดสะพาน (Approach Slab) เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การออกแบบโครงสร้างสะพานของกรมทางหลวง



สะพานข้ามห้วยบอน (กม.616+896)



สะพานข้ามคลองละออง (กม.617+848)

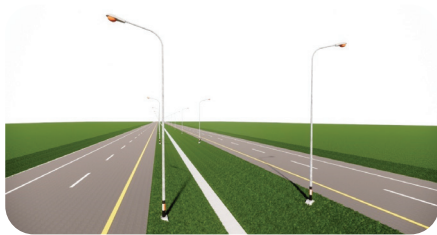


รูปตัดสะพานโครงการ

ตำแหน่งและสภาพปัจจุบันของสะพานโครงการ

ระบบไฟฟ้าของโครงการ

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



การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณเกาะกลาง



การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณจุดกลับรถโครงการ

ตัวอย่างการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

การออกแบบระบบระบายน้ำ

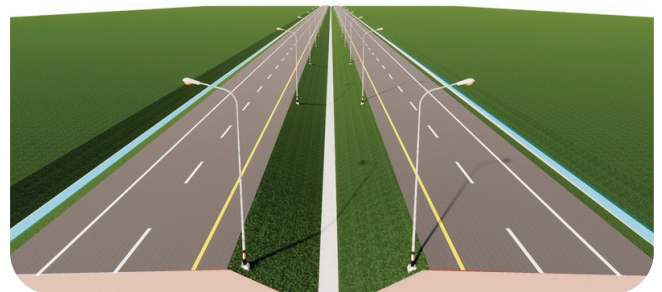
ระบบระบายน้ำโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ

1) ระบบระบายน้ำตามขวาง

แนวเส้นทางโครงการมีอาคารระบายน้ำ จำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย ท่อลอดกลม จำนวน 6 แห่ง และสะพานข้ามลำน้ำ 2 แห่ง ในการออกแบบจะพิจารณาเพิ่มขนาดท่อลอดกลมที่มีขนาดเล็กให้มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.00 เมตร จำนวน 4 แห่ง เปลี่ยนจากท่อลอดกลมเป็นท่อลอดเหลี่ยม 2 แห่ง และคงสะพานเดิมไว้ ซึ่งจะทำให้น้ำไหลได้อย่างสะดวก และง่ายต่อการซ่อมบำรุงท่อที่มีความยาวค่อนข้างมากสำหรับทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร

2) ระบบระบายน้ำตามยาว

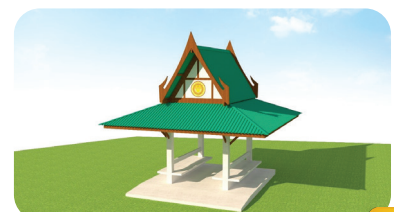
ในการปรับปรุงขยายทางหลวงจะมีการออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำตามยาว ตามรูปแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยจะวิเคราะห์ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่และออกแบบร่องน้ำสองข้างทางให้มีความสามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ รวมถึงออกแบบความลาดชันของการไหลให้สามารถระบายลงสู่ทางน้ำหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ตัวอย่างระบบระบายน้ำตามยาวทั่วไปของโครงการ

ศาลาพักคอย

สำหรับตำแหน่งศาลาพักคอยเดิม 2 แห่ง ได้แก่ กม.615+650 (ด้านขวาทาง) และกม.616+280 (ด้านขวาทาง) พิจารณารื้อและก่อสร้างใหม่ให้มีตำแหน่งใกล้เคียงกับตำแหน่งเดิม และจะพิจารณาให้สอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่โดยรูปแบบศาลาพักคอยที่ก่อสร้างใหม่ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง



ตัวอย่างรูปแบบศาลาพักคอย Type A

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จากการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เพื่อนำปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พบว่ามีจำนวน 20 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ และสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ภูมิอากาศ ผู้ใช้ทางโบราณสถานแหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และสุนทรียภาพและทัศนียภาพ โดยสามารถสรุปผลกระทบและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

น้ำผิวดิน



ผลกระทบ : กิจกรรมการก่อสร้าง ต้องมีการเปิดหน้าดินชุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำทั้ง 2 แห่ง ได้แก่ ห้วยบอน (กม.616+896) และคลองละออง (กม.617+848) โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน น้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดิน ไหลลงสู่แหล่งน้ำได้โดยง่ายจนทำให้เกิดการทับถมของตะกอนที่ท้องน้ำ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา น้ำผิวดินและอาจทำให้เพิ่มความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำ จนทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลงได้

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- ติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของลำน้ำ เพื่อกรองตะกอนที่ชะล้างจากกิจกรรมการก่อสร้างลงสู่ห้วยบอน (กม.616+896) และคลองละออง (กม.617+848) และหลีกเลี่ยงการดำเนินงานในช่วงที่มีฝนตกหนัก
- จัดวางกองดิน ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำทั้งสองแห่ง

ทรัพยากรดิน



ผลกระทบ : กิจกรรมการเตรียมพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ซึ่งบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีจุดที่มีความเสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดิน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ช่วงกม. 616+250 ถึง กม.616+400 บริเวณทางโค้งถัดจากสำนักสงฆ์บักต้อ

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินในช่วงฤดูฝนโดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน
- กำหนดให้ปลูกหญ้าแบบปลูกเป็นแถบ (Strip Sodding) ตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน

อากาศและบรรยากาศ



ผลกระทบ : กิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลให้เกิดฝุ่นละออง และมลสารจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) ซึ่งจากการประเมินผลกระทบ พบว่ามลสารทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- กำหนดให้มีการรดน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- ผู้รับเหมาต้องดูแลรักษาเครื่องยนต์ เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการปล่อยมลพิษ

เสียง



ผลกระทบ : เสียงที่เกิดจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง จากการขนส่ง และจากการจราจร จะส่งผลกระทบต่อชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวในบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้จากการคาดการณ์จากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่ามีค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างภายในช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. เท่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนการพักผ่อนของประชาชน
- ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงรบกวน ให้ผู้รับเหมาต้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว

นิเวศวิทยาทางบก

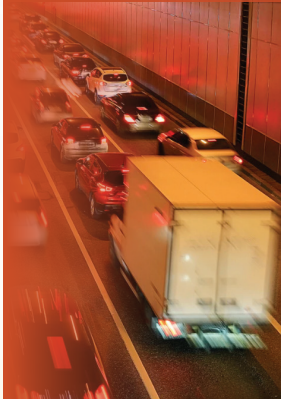


ผลกระทบ : งานเตรียมพื้นที่และตัดฟันต้นไม้ จะมีการเคลื่อนย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้างในแนวเขตทางทั้งสิ้น 50 ชนิด จำนวน 326 ต้น ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เป็นแหล่งอาศัยหากินของสัตว์อาจส่งผลต่อการลดลงของแหล่งอาหารทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยสัตว์ที่พบในเขตทางที่มีสถานภาพถูกคุกคาม ได้แก่ งูสิงธรรมดา (Ptyas korros) รวมถึงสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมขนาดกลาง ได้แก่ หมูป่า

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- การดำเนินงานเตรียมพื้นที่และตัดฟันต้นไม้และงานขุดดินและงานปรับถมพื้นที่ ผู้รับเหมาก่อสร้างโดยการกำกับของกรมทางหลวง ต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น
- ให้แนวทางหลวงระนอง ดำเนินการขออนุญาตทำไม้หวงห้ามต่ออธิบดีกรมป่าไม้ ตามระเบียบในกฎกระทรวง เรื่อง การขออนุญาตและการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ.2560
- กำหนดให้ใช้สะพานและอาคารระบายน้ำตามขวางของโครงการเป็นทางลอดสำหรับสัตว์ป่า และดำเนินการติดตั้งรั้วกันงูสิงธรรมดาในช่วง กม.614+534 - กม.614+634 โดยทำเป็นรั้ว Metal Sheet ชนิดแผ่นเรียบ ความสูง 50 เซนติเมตร
- ต้องควบคุมคนงานก่อสร้าง ไม่ให้จับหรือทำอันตรายแก่สัตว์ทุกชนิดที่พบในพื้นที่ก่อสร้าง

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง



ผลกระทบ : กิจกรรมการก่อสร้างที่มีการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง กิจกรรมงานถมคันทาง กิจกรรมการขนส่งดินและวัสดุ อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของโครงข่ายคมนาคมในท้องถิ่น และอาจจะมีเศษวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง และเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า (07.00 - 09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00 - 18.00 น.)
- จัดทำป้ายเตือนรถบรรทุกทุกเข้า/ออก และไฟกระพริบ ก่อนเข้าถึงเขตการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งสัญญาณเตือน ประกอบด้วย แผงกัน กรวย ถึงกลม เครื่องหมายจราจรแขวนสูง
- จัดทำแผนการจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง โดยให้ก่อสร้างคันทางใหม่ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มปรับปรุงคันทางเดิม

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



ผลกระทบ : การรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ประกอบด้วย ไฟฟ้าแสงสว่างแบบกึ่งเดียวของกรมทางหลวง บริเวณช่วง กม.615+150 ถึง กม.615+250 จำนวน 8 ต้น และศาลาพักคอยเดิมของกรมทางหลวงจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กม.615+650 (ขาทาง) และกม.616+280 (ขาทาง)

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- ก่อนดำเนินการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระยะเวลาในการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่างผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ ป้ายประกาศ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ควรดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน 09.00 - 15.00 น. เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชน หรือดำเนินการในช่วงวันหยุดราชการ
- กำหนดให้ก่อสร้างศาลาพักคอยตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง Type A บริเวณใกล้เคียงตำแหน่งเดิม เพื่อทดแทนศาลาทางหลวงเดิม

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



ผลกระทบ : งานระบายน้ำตามขวางและงานระบบระบายน้ำตามยาวอาจก่อให้เกิดการกองเศษวัสดุและกองดินปิดขวางทางระบายน้ำ ทำให้ทางระบายน้ำมีโอกาสเกิดการอุดตันขึ้น

มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ :

- ออกแบบอาคารระบายน้ำของกรมทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในอาคารระบายน้ำของถนนโครงการ โดยมีค่าส่วนเผื่อความปลอดภัย (Factor of Safety) มากกว่า 1.50
- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งรั้วตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของลำน้ำบริเวณห้วยบอน (กม.616+896) และคลองละออง (กม.617+848)

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของการประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ข้อมูล และร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะ ต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ รายละเอียด ดังนี้

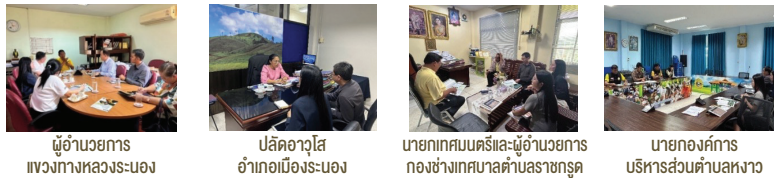
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา

- เว็บไซต์โครงการ (www.hwy4ngao-laong.com)
- Line Official : ทล.4 บ.พว-บ.ล-อง (@083lggdv)
- เพจ Facebook (การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 บ.พว - บ.ล-อง จ.หวัดระนอง)
- การติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ
- เสียสละสายในชุมชน
- วิทยุท้องถิ่น



2. การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการวันที่ 7 สิงหาคม 2567



3. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ กับหน่วยงานอนุรักษ์ในพื้นที่

ดำเนินการเข้าพบระหว่าง วันที่ 5 - 6 สิงหาคม 2567



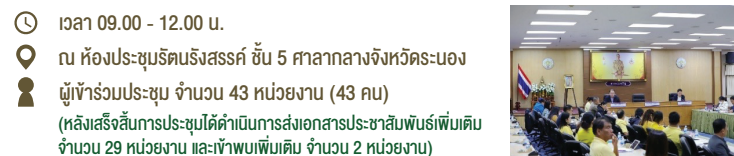
4. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ กับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่

ดำเนินการวันที่ 6 สิงหาคม 2567



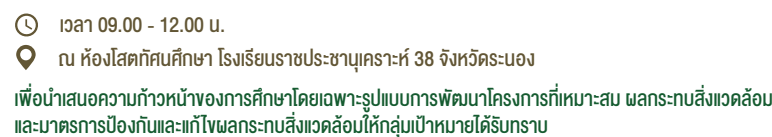
5. การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันพฤหัสบดีที่ 8 สิงหาคม 2567



6. การประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568



7. การประชุมเพื่อสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คาดว่าจะดำเนินการ เดือนธันวาคม 2568

เพื่อนำเสนอข้อมูลสรุปผลของการศึกษาด้านต่าง ๆ และสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

ช่องทางการติดต่อสื่อสาร



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



ด้านสิ่งแวดล้อมและ การมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
288/172 ถนนสายใหม่ แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 0 2003 5230

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม :
คุณหยาดพิรุณ ปอละคร-โก
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :
คุณจิรพร หายทุกข์



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด
1199 อาคารปิยะมหาราชาลัย ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0522

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม :
คุณระพีพร รังษพร



WEBSITE

www.
hwy4ngao-laong.com



FACEBOOK

การประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางหลวงหมายเลข 4
บ.พว - บ.ล-อง
จังหวัดระนอง



LINE OFFICIAL

ทล.4 บ.พว-บ.ล-อง
(@083lggdv)