



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

โครงการศึกษาความเหมาะสม
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)
เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา
ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย
อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

- ▶ วันเสาร์ที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.
- ▶ วันอาทิตย์ที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ อาคารกลุ่มสตรี โรงเรียนบ้านทุ่งวิทยพัฒน์
ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่



LINE



WEB

จัดทำโดย



บริษัท เอฟซิลอน จำกัด



บริษัท สเปน จำกัด



บริษัท พี ดี เวิลด์วอเพอเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2563

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)
เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง-ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะลันตาอยู่ในทะเลอันดามันในเขตจังหวัดกระบี่ ระหว่างทะเลกระบี่กับทะเลตรัง ห่างจากกระบี่ไปทางทิศใต้ ประมาณ 80 กิโลเมตร ประกอบด้วย เกาะลันตาใหญ่และเกาะลันตาน้อย นอกจากนี้ยังมีเกาะเล็กๆ อีกมากมายหลายเกาะ ศูนย์กลางความเจริญ และศูนย์กลางธุรกิจท่องเที่ยวอยู่ที่เกาะลันตาใหญ่ ซึ่งเป็นเกาะที่อยู่ทางด้านทิศใต้ของหมู่เกาะลันตา เป็นเกาะใหญ่ที่เป็นที่ตั้งของที่ทำการอำเภอเกาะลันตา ปลายสุดด้านทิศใต้ของเกาะลันตาเป็นที่ตั้งของที่ทำการอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตาและประกาศรณลักษณะของเกาะลันตาด้วยความสวยงามและความเงียบสงบของเกาะลันตาทำให้นักท่องเที่ยวติดใจ จึงทำให้ชื่อเสียงของเกาะลันตาเป็นที่รู้จักในหมู่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติในเวลาอันรวดเร็ว

ปัจจุบันการเดินทางไปเกาะลันตาจะต้องผ่านทางหลวงหมายเลข 4206 สู่บ้านหัวหิน ซึ่งเป็นจุดลงแพขนานยนต์ไปยังเกาะลันตาน้อย ลงแพขนานยนต์ 1 ครั้ง คือ บ้านหัวหิน - เกาะลันตาน้อย โดยมีสะพานลันตาเชื่อมเกาะลันตาน้อย-เกาะลันตาใหญ่ จึงจะถึงตัวเมือง ย่านชุมชนและการค้า และตรงต่อไปยังหาดต่างๆ จนไปสุดถนนที่ท้ายเกาะบริเวณที่ทำการอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา ซึ่งการใช้แพขนานยนต์ในปัจจุบันนั้น แม้จะเป็นระยะทางสั้นเพียง 1.53 กิโลเมตร แต่เนื่องจากแพขนานยนต์บรรทุกได้น้อย ปัญหาที่ประสบอยู่ในขณะนี้ คือ ปัญหาเรื่องของความล่าช้า ซึ่งผู้โดยสารจะต้องมารอแพขนานยนต์เป็นเวลานาน 1-2 ชั่วโมง หรือบางครั้งก็นานกว่านั้น ทำให้การจราจรติดขัด ขบวนการติดยาวเหยียด/จากปัญหาดังกล่าวจึงสรุปข้อเท็จจริงได้ว่า สาเหตุมาจากในขณะนี้ในช่วง High Season (เดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนเมษายน) มีนักท่องเที่ยวเดินทางเป็นจำนวนมาก และมีปัญหาเรื่องของระดับน้ำทะเล ที่ขึ้นลงโดยธรรมชาติ ซึ่งเป็นอุปสรรคของแพขนานยนต์ที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

กรมทางหลวงชนบท เล็งเห็นความจำเป็นของการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมระหว่างบ้านหัวหิน ตำบลเกาะกลาง กับเกาะลันตาน้อย ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ดังกล่าว จึงได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อให้บริการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ดังแสดงในรูปที่ 1-1 เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบกและสนับสนุนการแข่งขันภาคการท่องเที่ยวของประเทศอีกด้วย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือรูปแบบที่เหมาะสมและศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์โครงการ
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการให้มีความเหมาะสม



รูปที่ 1-1 ที่ตั้งโครงการ

3. วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะแนวคิดในการคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของเส้นทางเชื่อมเกาะลันตา (ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย) และหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของเส้นทางเชื่อมเกาะลันตาที่เหมาะสมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ จากกลุ่มเป้าหมาย และนำความคิดเห็นรวมทั้งข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค สนับสนุน และอำนวยความสะดวกด้านพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
- 2) เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนบนเกาะลันตา เพื่อการศึกษา และการรักษาพยาบาล
- 3) เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคม และการขนส่ง แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- 4) เพื่อบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ล่าช้าบริเวณท่าแพขนานยนต์ บริเวณทางเชื่อมเกาะ ระหว่างตำบลเกาะกลาง และตำบลเกาะลันตาน้อย จังหวัดกระบี่

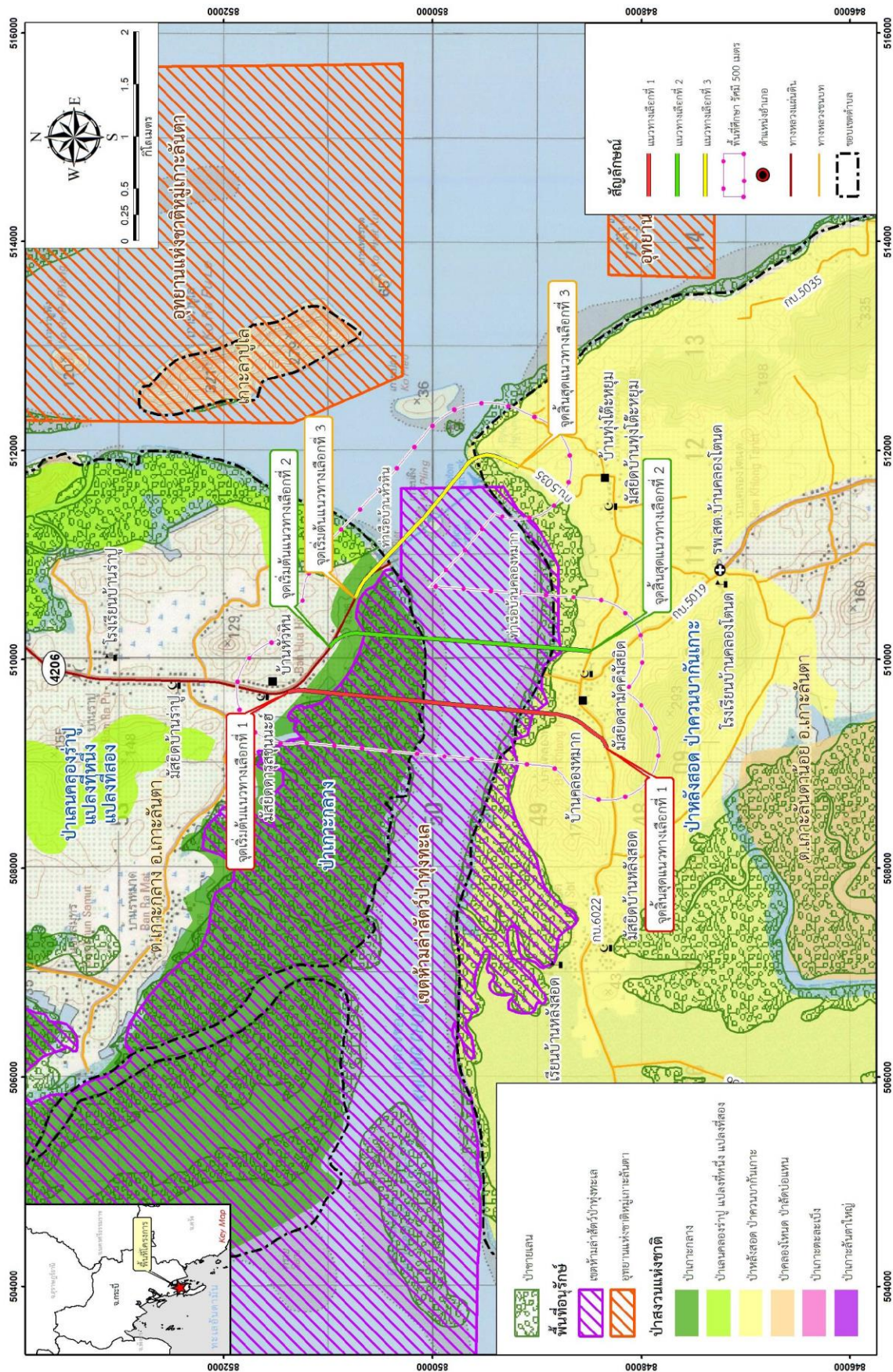
5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการศึกษาความเหมาะสมผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ โดยจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 4206 ประมาณ กม.ที่ 25+550 กม.ที่ 26+050 และ กม.ที่ 26+620 โดยมีสามแนวทางเลือกตามลำดับ ซึ่งมีความเหมาะสมแตกต่างกันในแต่ละแนวทางเลือก ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.6022 ในแนวทางเลือกที่ 1 และทางหลวงหมายเลข กบ.5035 ในแนวทางเลือกที่ 2 และ 3 ไปจนถึงสิ้นสุดโครงการ ประกอบด้วย 3 แนวทางเลือก แสดงดังรูปที่ 5-1 ได้แก่

- 1) พื้นที่ศึกษาแนวทางเลือกที่ 1 : มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.6022 ความยาวสะพานประมาณ 2,155 เมตร ความยาวรวมประมาณ 3,175 เมตร
- 2) พื้นที่ศึกษาแนวทางเลือกที่ 2 : มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.5035 ความยาวสะพานประมาณ 1,945 เมตร ความยาวรวมประมาณ 2,550 เมตร
- 3) พื้นที่ศึกษาแนวทางเลือกที่ 3 : มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.5035 ความยาวสะพานประมาณ 1,920 เมตร ความยาวรวมประมาณ 2,200 เมตร

6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่



รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

ผลการสำรวจพื้นที่ตำบลเกาะกลางในเบื้องต้น ในบริเวณภูเขาจะมีสภาพเป็นป่าไม้ลักษณะเป็นป่าดิบชื้น พันธุ์ไม้ที่สำคัญ เช่น หลุมพอ ตะเคียน ไม้ยาง นอกจากนี้ยังมีป่าชายเลน เช่น ไม้แสม ไม้โกงกาง เป็นต้น บริเวณเชิงเขาส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน สวนมะพร้าว และในบริเวณที่ราบ และที่เนินใช้ประโยชน์ทางด้านที่อยู่อาศัย เกษตรกรรมและการประมง ได้แก่ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน สวนมะพร้าว ที่นา ประมงชายฝั่งและประมงพื้นบ้าน เป็นต้น

ผลการสำรวจพื้นที่ในตำบลเกาะลันตาน้อยในเบื้องต้น ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการฯ ที่มีลักษณะที่คล้ายกับฝั่งตำบลเกาะกลาง โดยในบริเวณภูเขาจะมีสภาพเป็นป่าไม้ลักษณะเป็นป่าดิบชื้นพันธุ์ไม้ที่สำคัญ เช่น หลุมพอ ตะเคียน ไม้ยาง นอกจากนี้ยังมีป่าชายเลนเช่นไม้แสม ไม้โกงกาง เป็นต้น บริเวณเชิงเขาส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน สวนมะพร้าว และในบริเวณที่ราบและที่เนินใช้ประโยชน์ทางด้านที่อยู่อาศัย เกษตรกรรมและการประมง ได้แก่ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน สวนมะพร้าว ที่นา ประมงชายฝั่งและประมงพื้นบ้าน เป็นต้น และพบแนวของสายระบบจำหน่ายไฟฟ้า 33 kV ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่พาดผ่านมาจากเกาะปลิง เพื่อขึ้นสู่เกาะลันตาน้อยบริเวณถนนสาย กบ.5035 ช่วง กม.3+400 ถึง กม.3+500 ที่อยู่ในแนวศึกษาโครงการฯ และยังพบตำแหน่งของแนวท่อร้อยสายไฟใต้น้ำของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ข้ามมาจากตำบลเกาะกลางมาขึ้นฝั่งที่บริเวณเดียวกัน และยังมีแนวของสายสื่อสาร CAT TOT TUC และ กฟภ. ที่บริเวณหน้ากูโบร์ทุ่งหมุ่ หมู่ที่ 2 ตำบลเกาะลันตาน้อย

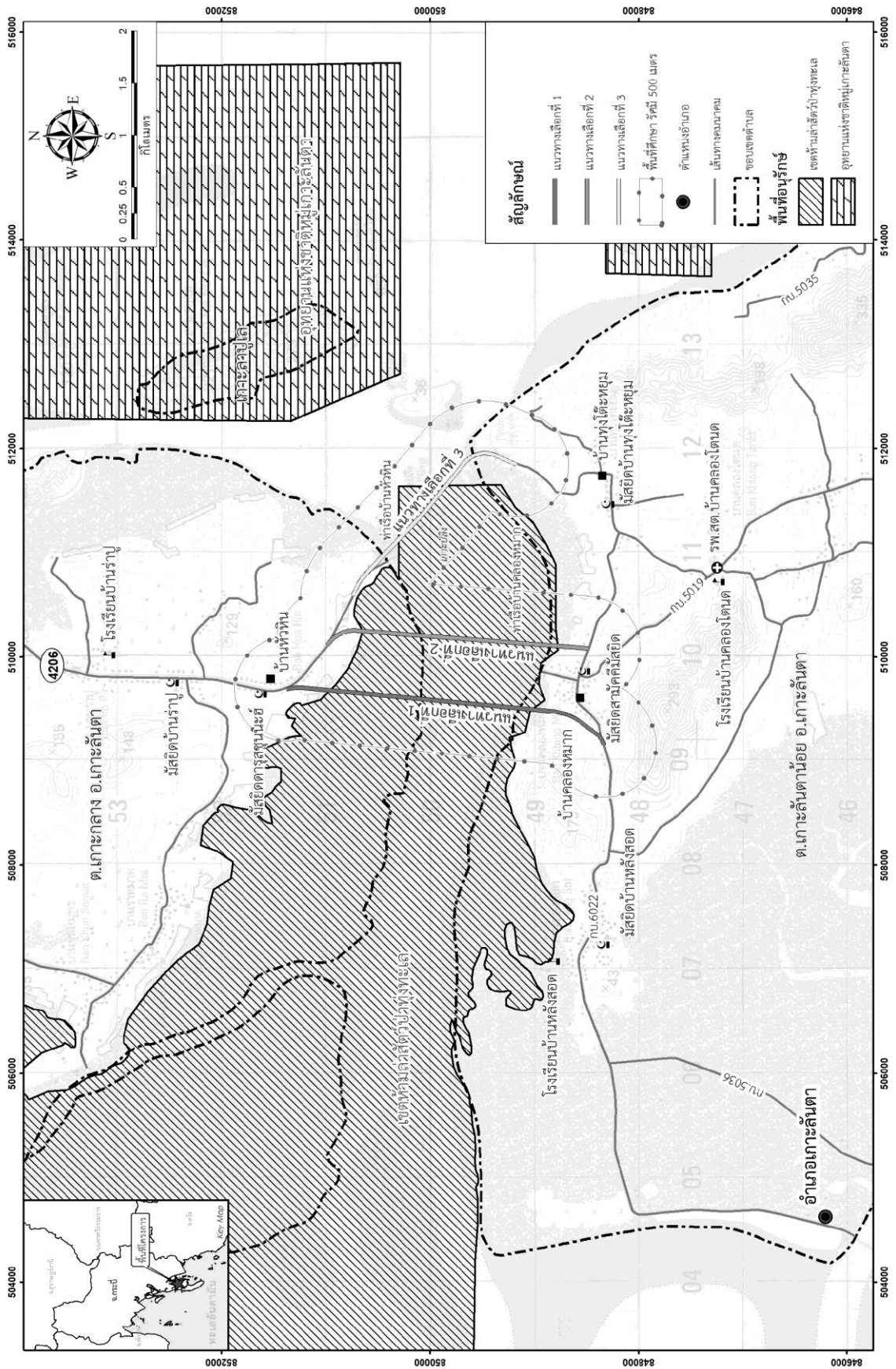
7. พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แหล่งโบราณสถาน และพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแสดงดังนี้

7.1 พื้นที่อนุรักษ์

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์ของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แสดงดังรูปที่ 7-1 ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร พบว่า

- แนวทางเลือกที่ 1 : อยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 1,240 ไร่ ผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 1,943 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 2 : อยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 1,185 ไร่ ผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 2,069 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 3 : อยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 605 ไร่ ผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 690 เมตร



7.2 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติของกรมป่าไม้ แสดงดังรูปที่ 7-2 ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร พบว่า

- แนวทางเลือกที่ 1**
- อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 696 ไร่ และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 963 ไร่ รวมพื้นที่ทั้งหมด 1,659 ไร่
 - ผ่านป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 1,128 เมตร และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 1,423 เมตร รวมระยะทางทั้งหมด 2,551 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 2**
- อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 546 ไร่ และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 1,338 ไร่ รวมพื้นที่ทั้งหมด 1,884 ไร่
 - ผ่านป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 967 เมตร และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 1,780 เมตร รวมระยะทางทั้งหมด 2,747 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 3**
- อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 272 ไร่ ป่าเลนคลองรำปู แปลงที่หนึ่ง แปลงที่สอง 67 ไร่ และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 438 ไร่ รวมพื้นที่ทั้งหมด 777 ไร่
 - ผ่านป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะกลาง 398 เมตร และป่าหลังสวด ป่าควนบกกันเกาะ 508 เมตร รวมระยะทางทั้งหมด 906 เมตร

7.3 พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี แสดงดังรูปที่ 7-3 ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร พบว่า

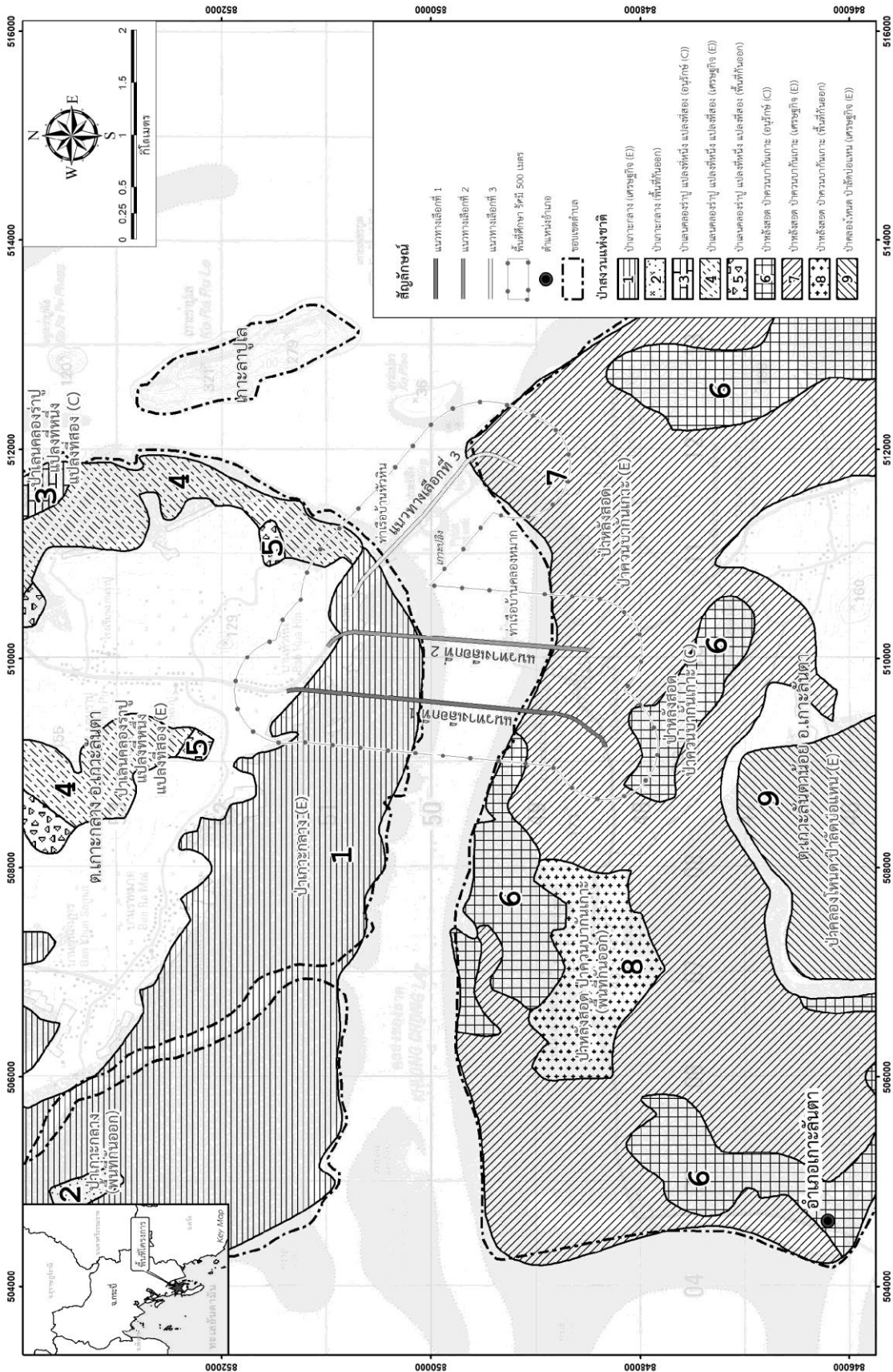
- แนวทางเลือกที่ 1 : อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 708 ไร่ ผ่านป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 1,202 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 2 : อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 531 ไร่ ผ่านป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 802 เมตร
- แนวทางเลือกที่ 3 : อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 425 ไร่ ผ่านป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี 128 เมตร

7.4 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

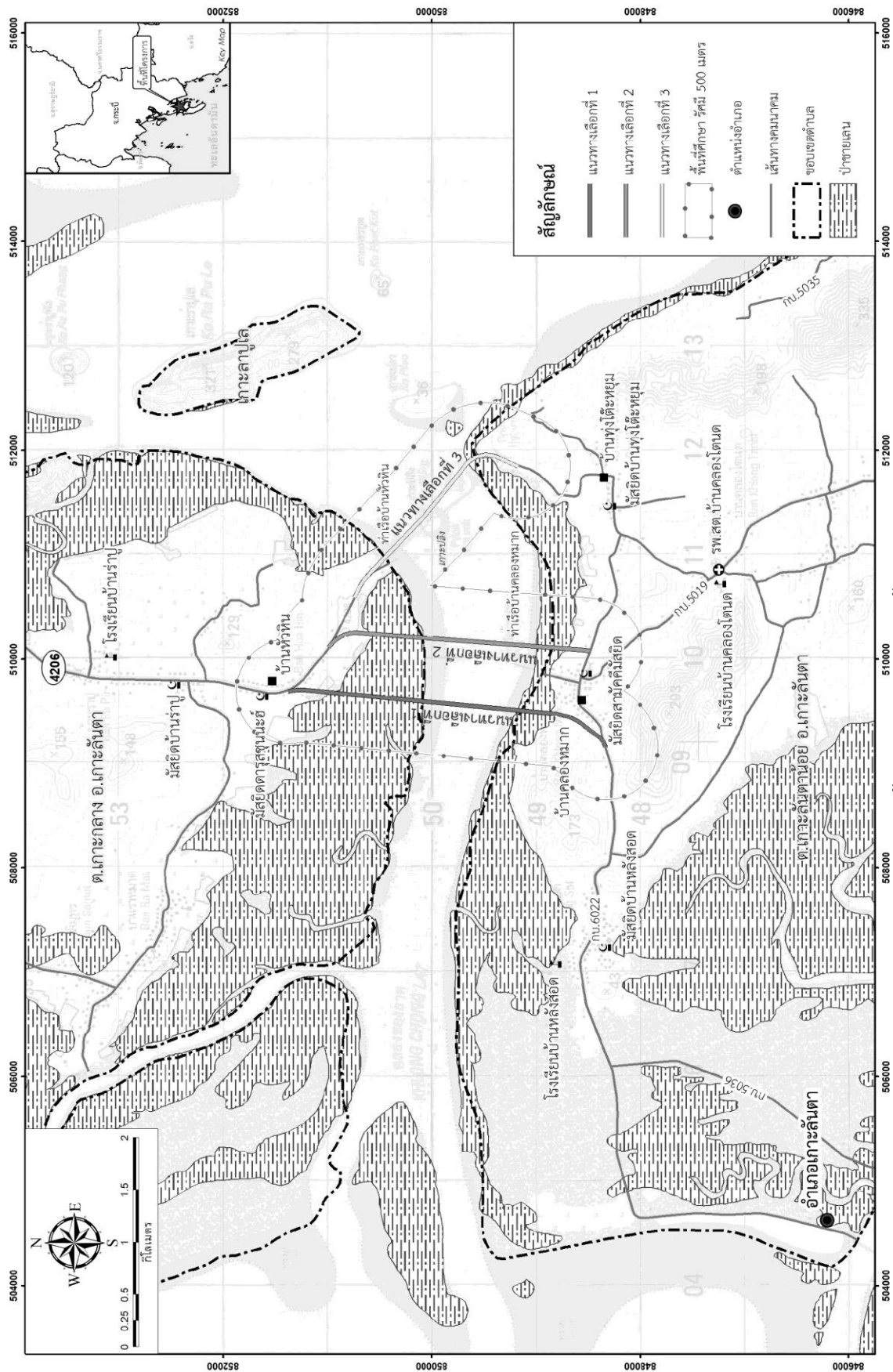
บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2559 ดังรูปที่ 7-4 อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 45 ได้ประกาศให้พื้นที่ที่ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์และเขตควบคุมอาคารของจังหวัดกระบี่ เป็น “พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม” โดยแนวทางเลือกโครงการทั้ง 3 แนว ผ่านพื้นที่ดังนี้

- บริเวณที่ 1 เขตอนุรักษ์และพื้นที่ฟูทรัพยากรป่าชายเลน
- บริเวณที่ 2 เขตสงวนและคุ้มครองทรัพยากรป่าไม้ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล และพื้นที่ป่าที่มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดไว้ให้เป็นป่าเพื่อการอนุรักษ์และป่าไม้ถาวร
- บริเวณที่ 3 เขตน่านน้ำเพื่อคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล ประมงและชายฝั่ง
- บริเวณที่ 4 เขตการจัดการชายฝั่งทะเลและเกาะ

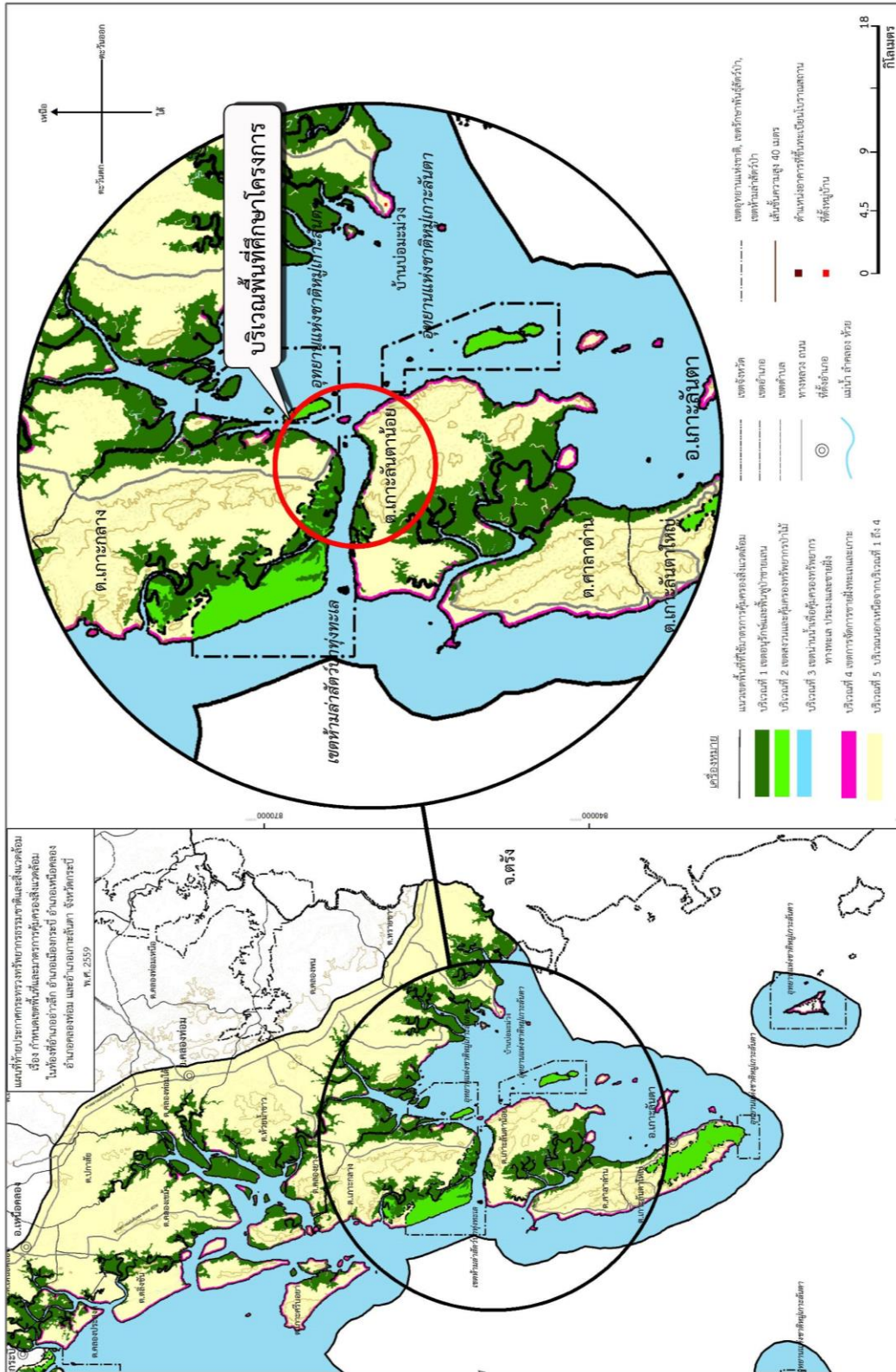
โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA)
 เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่



รูปที่ 7-2 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-3 พื้นที่ป่าชายเลนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-4 แผนที่ย้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอคลองท่อม อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2559

7.5 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร-
 ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แสดงดังรูปที่ 7-5 ผลการตรวจสอบพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการในรัศมี 500 เมตร พบว่า

- แนวทางเลือกที่ 1 : อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 AR มีขนาดพื้นที่ 118 ไร่
 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 มีขนาดพื้นที่ 289 ไร่
 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ถึง 5 มีขนาดพื้นที่ 1,669 ไร่
- แนวทางเลือกที่ 2 : อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 AR มีขนาดพื้นที่ 118 ไร่
 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 มีขนาดพื้นที่ 307 ไร่
 อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ถึง 5 มีขนาดพื้นที่ 1,697 ไร่
- แนวทางเลือกที่ 3 : อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ถึง 5 มีขนาดพื้นที่ 967 ไร่

7.6 แหล่งโบราณสถาน

ที่ปรึกษาตรวจสอบฐานข้อมูลของกรมศิลปากร <http://gis.finearts.go.th/fineart/> พบว่า ทุกแนวทางเลือก
 ของโครงการไม่มีแหล่งโบราณสถาน โบราณคดีและประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วย
 โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

7.7 พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม

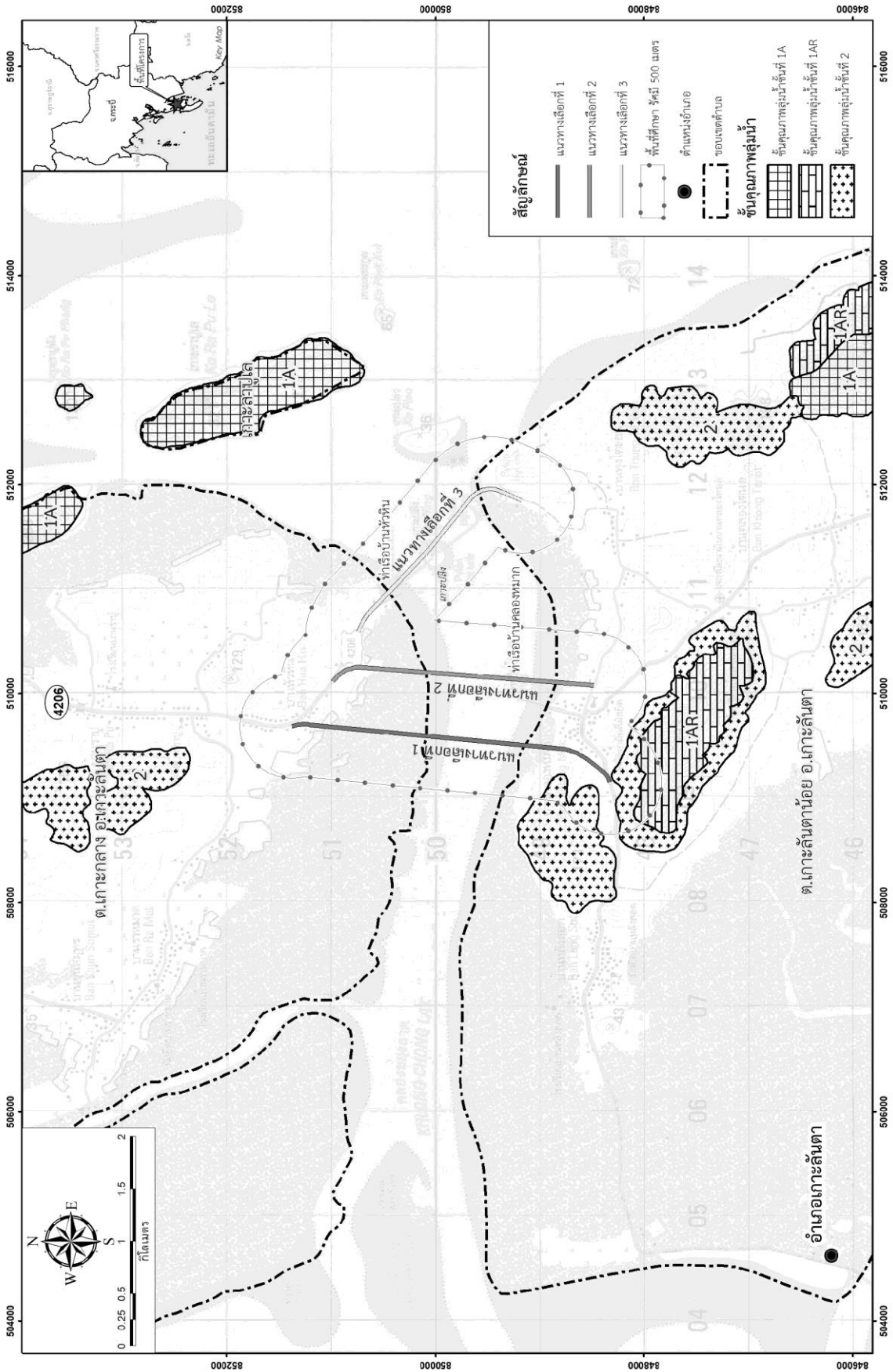
พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ชุมชน สถานศึกษา ศาสนสถาน และสถานพยาบาล ผลการ
 ตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในการพัฒนาโครงการ ในฐานข้อมูลระบบสารสนเทศ
 ภูมิศาสตร์ พบว่า ตลอดแนวเส้นทางโครงการรัศมี 500 เมตร ของแนวเส้นทางเลือกของโครงการทั้ง 3 แนว
 ทางเลือก แสดงดังรูปที่ 7-6 ดังนี้

- แนวทางเลือกที่ 1 : ทางหลวงหมายเลข 4206 บริเวณ กม.25+550 – ทางหลวงหมายเลข กบ. 6022
 มีจำนวน 4 แห่ง แสดงดังตารางที่ 7-1
- แนวทางเลือกที่ 2 : ทางหลวงหมายเลข 4206 บริเวณ กม.26+050 – ทางหลวงหมายเลข กบ. 6022
 มีจำนวน 3 แห่ง แสดงดังตารางที่ 7-2
- แนวทางเลือกที่ 3 : ทางหลวงหมายเลข 4206 บริเวณ กม.26+620 – ทางหลวงหมายเลข กบ. 5035
 มีจำนวน 1 แห่ง แสดงดังตารางที่ 7-3

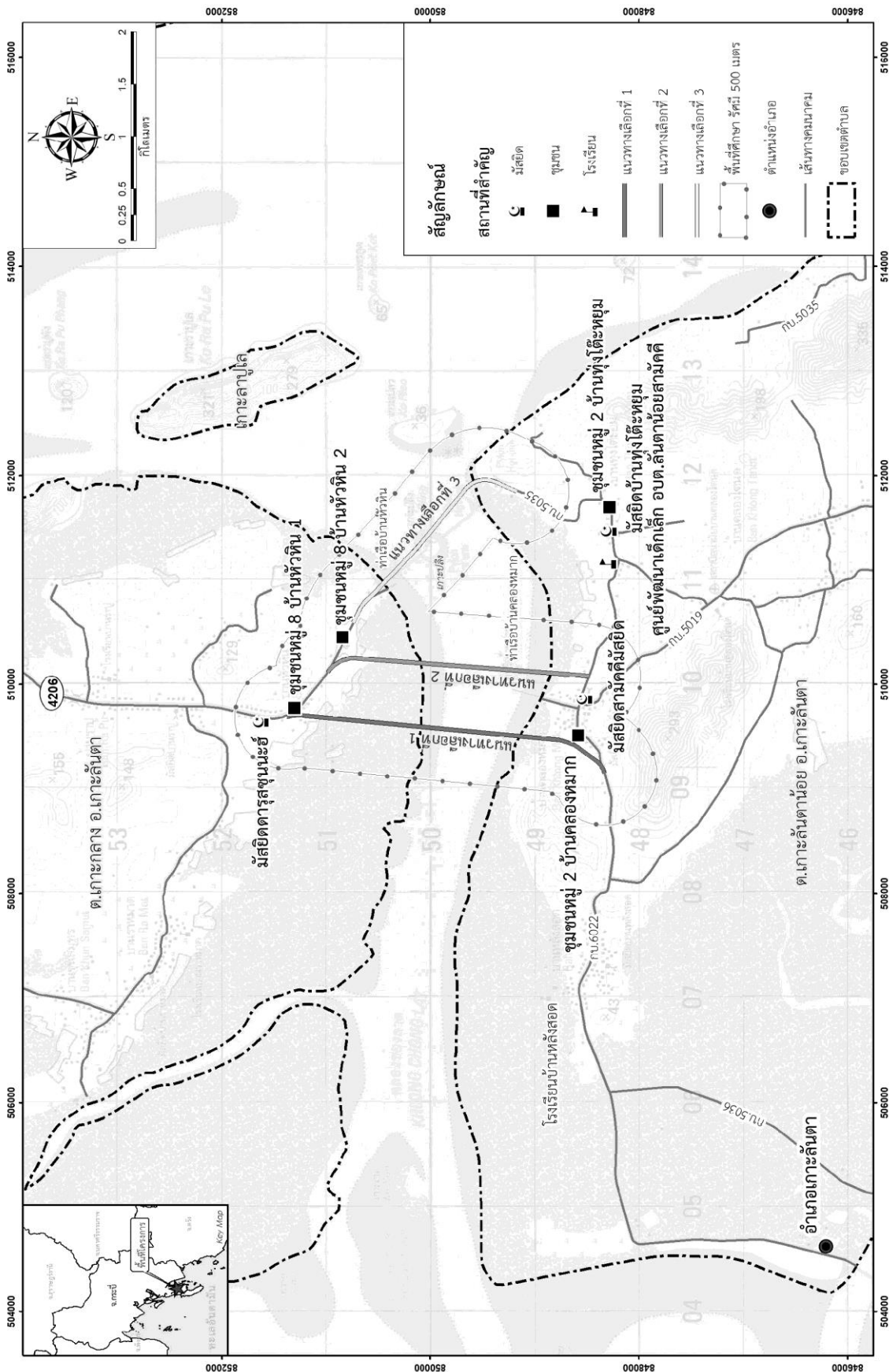
ตารางที่ 7-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตร ของแนวทางเลือกที่ 1

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ระยะห่างจากแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)
1	มัสยิดดารุสซุนนะฮ์	ศาสนสถาน	253
2	ชุมชนหมู่ 8 บ้านหัวหิน 1	ชุมชน	73
3	หมู่ 2 บ้านคลองหมาก	ชุมชน	104
4	มัสยิดสามัคคีมัสยิด	ศาสนสถาน	449

โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)
 เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่



รูปที่ 7-5 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-6 พื้นที่อ่อนไหวบริเวณโครงการ

ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตร ของแนวทางเลือกที่ 2

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
1	ชุมชนหมู่ 8 บ้านหัวหิน 1	ชุมชน	465
2	ชุมชนหมู่ 8 บ้านหัวหิน 2	ชุมชน	215
3	มัสยิดสามัคคีมีสยิด	ศาสนสถาน	217

ตารางที่ 7-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตร ของแนวทางเลือกที่ 3

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
1	ชุมชนหมู่ 8 บ้านหัวหิน 2	ชุมชน	167

8. หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบที่เหมาะสม

หลังจากการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในด้านต่างๆ การจัดทำแผนที่เบื้องต้น รวมถึงข้อมูลที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการกำหนดแนวทางเลือกต่างๆ ของโครงการ 3 แนวทางเลือก โดยที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทางเลือกจากการพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) พิจารณาจากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ ร่วมกับข้อมูลที่ได้ทำการสำรวจในภาคสนาม
- 2) พิจารณาสภาพทางด้านกายภาพและสิ่งอุปสรรค เช่น พื้นที่ชุมชน แนวเสาไฟฟ้าแรงสูง สายเคเบิลใต้ท้องทะเล ศาสนสถาน (มัสยิด) สุสาน (กูโบร์) เป็นต้น
- 3) สภาพทางน้ำ ร่องน้ำเดินเรือ
- 4) ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ในเขตอนุรักษ์ป่าไม้ ป่าชายเลน และพื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล

8.1 แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทาง

1) แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ

การกำหนดจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ เป็นขั้นตอนแรกของการศึกษาแนวทางเลือก ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการกำหนดแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการและต่อเนื่องไปจนถึงการศึกษาวិเคราะห์โครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อให้ผลการศึกษาโครงการก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยรวมสูงสุดโดยใช้ต้นทุนต่ำ จำเป็นต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทางเลือกของโครงการนำมากำหนดจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ โดยมีหลักเกณฑ์เบื้องต้นดังนี้

- จะต้องสามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน
- เอื้อต่อการกำหนดแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางโครงการมีความปลอดภัย มูลค่าลงทุนต่ำที่สุด และเกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

■ สามารถพัฒนาโครงการในอนาคตได้ โดยกระทบกับสภาพแวดล้อม สังคม และชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้จะต้องหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนจากการโยกย้ายเวนคืนที่ไม่จำเป็น โดยพิจารณาจากสภาพการใช้ที่ดิน

2) จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดของโครงการ

จากแนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นโครงการและทางเลือกจุดสิ้นสุดโครงการข้างต้น โดยกำหนดแนวเส้นทางได้ 3 แนวทางเลือก โดยมีสภาพภูมิประเทศและแนวเส้นทางเลือกของโครงการ แสดงดังรูปที่ 8-1 รายละเอียดดังนี้

■ แนวทางเลือกที่ 1 มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ที่ประมาณ กม. 25+550 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.6022 ความยาวสะพานประมาณ 2,155 เมตร ความยาวรวมประมาณ 3,175 เมตร มีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางอยู่ระหว่าง 0-44 ม.รทก. เป็นแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดทางด้านวิศวกรรม เนื่องจากเป็นแนวที่ค่อนข้างตรง แต่ผ่านพื้นที่ซึ่งมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด

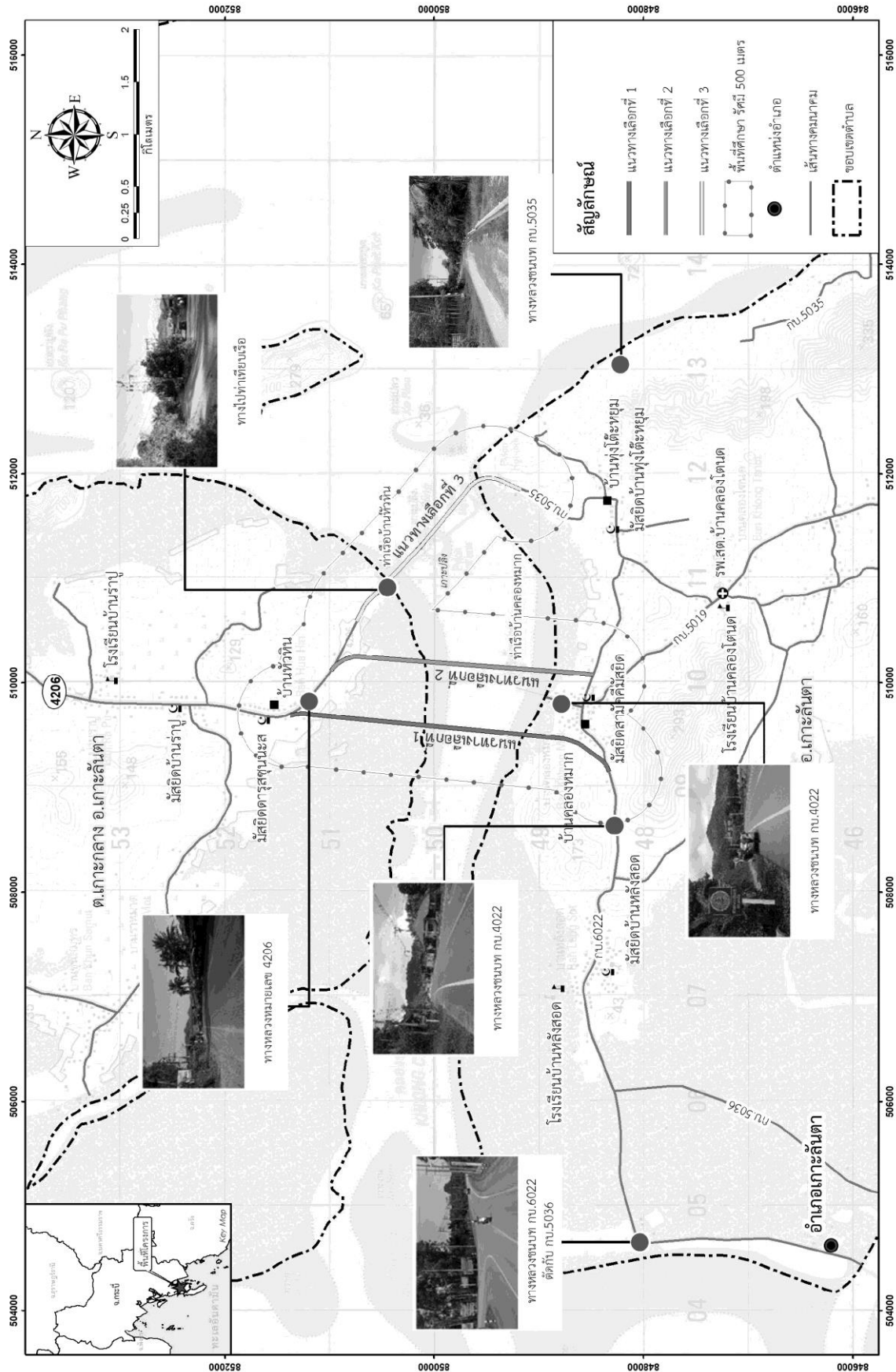
■ แนวทางเลือกที่ 2 มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ที่ประมาณ กม. 26+050 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.5035 ความยาวสะพานประมาณ 1,945 เมตร ความยาวรวมประมาณ 2,550 เมตร มีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางอยู่ระหว่าง 0-31 ม.รทก. เป็นแนวทางเลือกที่เหมาะสมน้อยที่สุดทางด้านวิศวกรรม และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรองลงมาจากแนวทางเลือกที่ 1

■ แนวทางเลือกที่ 3 มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4206 ที่ประมาณ กม. 26+620 ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ศึกษา ทางหลวงหมายเลข กบ.5035 ความยาวสะพานประมาณ 1,920 เมตร ความยาวรวมประมาณ 2,200 เมตร มีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางอยู่ระหว่าง 0-41 ม.รทก. เป็นแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดทางด้านวิศวกรรมรองลงมาจากแนวทางเลือกที่ 1 แต่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

สรุปลักษณะข้อดี/ข้อด้อยของแต่ละแนวทางเลือก

แนวเส้นทาง	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
ความยาวสะพานที่ทำการก่อสร้างในทะเลและพื้นที่ป่าชายเลน	2.16 กม. ยาวมากที่สุด	1.95 กม. ยาวค่อนข้างน้อย ¹	1.92 กม. ยาวน้อยที่สุด ¹
ความยุ่งยากในการก่อสร้าง	งานก่อสร้างสะพานในป่าชายเลน 1,200 ม. ยุ่งยากมากที่สุด	งานก่อสร้างสะพานในป่าชายเลน 730 ม. ยุ่งยากมาก	งานก่อสร้างสะพานในป่าชายเลน 90 ม. ยุ่งยากน้อยที่สุด ¹
ความสามารถในการพัฒนาโครงการ	เน้นพัฒนาเฉพาะด้านตะวันตกของเกาะลันตาน้อย	เน้นพัฒนาเฉพาะด้านตะวันตกของเกาะลันตาน้อย	พัฒนาทั้งพื้นที่ฝั่งตะวันออกและตะวันตกของเกาะลันตาน้อย ¹
ค่าก่อสร้าง	แพง	แพง	ถูกที่สุด ¹
ค่าบำรุงรักษา	แพง	แพง	ถูกที่สุด ¹

หมายเหตุ :¹ ข้อดีของแนวทางเลือก



รูปที่ 8-1 สภาพภูมิประเทศและแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

8.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง

ในการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง ได้กำหนดปัจจัยในการคัดเลือกให้ครอบคลุมปัจจัยต่างๆ คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเปรียบเทียบจะพิจารณาวิเคราะห์ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน โดยมีคะแนนรวม 100 คะแนน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและการจราจร (30 คะแนน) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน) ซึ่งพิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญสำหรับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักแต่ละด้านมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ปัจจัยที่ใช้ในการเปรียบเทียบและเกณฑ์การให้คะแนน

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยที่ใช้ในการเปรียบเทียบ	คะแนนรวมในแต่ละด้าน
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	- ระยะทางโครงการ	10
	- ความยุ่งยากในการก่อสร้าง	10
	- การพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องในอนาคต	10
	รวมคะแนน	30
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	- มูลค่าการก่อสร้าง	20
	- มูลค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน	5
	- มูลค่าในการบำรุงรักษา	5
	รวมคะแนน	30
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม.และพื้นที่ป่าชายเลนที่ซ้อนทับป่าสงวนแห่งชาติ	8
	- พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	8
	- พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ	6
	- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน	6
	- ผลกระทบด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ	6
	- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	6
	รวมคะแนน	40

8.3 สรุปคะแนนการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้สรุปว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เป็นแนวเส้นทางที่มีคะแนนรวมเป็นลำดับที่ 1 ประกอบด้วย คะแนนด้านวิศวกรรม 22.50 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 30 คะแนน) คะแนนด้านการลงทุนได้ 27.00 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 30 คะแนน) และด้านสิ่งแวดล้อมได้ 29.00 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน) โดยมีคะแนนทั้งสิ้น 78.50 คะแนน ในขณะที่แนวเส้นทางที่ 2 ได้คะแนนรวม 55.60 คะแนน มาเป็นลำดับที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวม 46.84 คะแนน เป็นลำดับที่ 3 รายละเอียดของการประเมินคะแนนในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม สรุปไว้ในตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

รายการ	รายละเอียด	แนวเส้นทางเลือก		ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
		คะแนนเต็ม	คะแนน	คะแนน	คะแนน	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม	30.000	22.50	18.40	22.50	
2	ด้านการลงทุน	30.000	21.34	25.70	27.00	
3	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	40.000	3.00	11.50	29.00	
รวมคะแนนทั้งหมด		100.000	46.84	55.60	78.50	
ลำดับที่ในการคัดเลือก			3	2	1	

8.4 การศึกษารูปแบบทางเลือกของการพัฒนาโครงการ

ทางเลือกของการพัฒนารูปแบบโครงการ มี 5 รูปแบบ แสดงดังรูปที่ 8-2 รายละเอียดดังนี้

1) รูปแบบอุโมงค์ท่อน้ำ (Immersed Tube Tunnel)

รูปแบบอุโมงค์ท่อน้ำ (Immersed Tube Tunnel) คือ อุโมงค์ที่ก่อสร้างโดยการนำชิ้นส่วนอุโมงค์ที่ประกอบหรือขึ้นรูปบนฝั่งในพื้นที่ที่เตรียมไว้ (Dry docks or casting basin for fabrication) แล้วนำไปติดตั้งในตำแหน่งที่ต้องการ การขนส่งชิ้นส่วนจากพื้นที่ประกอบขึ้นรูปจะใช้เรือขนส่งขนาดใหญ่ (Barge or pontoon) ลากจูงชิ้นส่วนลอยน้ำไปยังตำแหน่งติดตั้ง จากนั้นจมชิ้นส่วนลงไปประกอบใต้น้ำโดยวางลงบนท้องน้ำที่มีการขุดลอกและปรับปรุงสภาพดินฐานรากไว้แล้ว อุโมงค์แบบท่อน้ำจะประกอบไปด้วย ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จของอุโมงค์หลายๆชิ้น ซึ่งโดยทั่วไปแต่ละชิ้นจะมีความยาว ระหว่าง 100 ถึง 300 เมตร โดยประมาณ เทคนิคในการก่อสร้างอุโมงค์แบบท่อน้ำ คือ การใช้น้ำช่วยในการก่อสร้างให้มากที่สุด ชิ้นส่วนแต่ละชิ้น ซึ่งถูกหล่อในบ่อหล่อซึ่งแห้งจะถูกลอยน้ำ และลากจูงไปบริเวณก่อสร้างและจมลง ณ ตำแหน่งถาวรของ แต่ละชิ้นส่วน จากเหตุผลดังกล่าวจึงต้องออกแบบชิ้นส่วนอุโมงค์ให้สามารถลอยน้ำได้ในระหว่างการก่อสร้าง และต้องการน้ำหนักกดเพิ่ม (Ballast) ที่น้อยที่สุด เพื่อให้มีความปลอดภัยต่อแรงลอยตัวที่ยอมรับได้ตลอด ระยะเวลาใช้งาน ชิ้นส่วนแต่ละชิ้นจะถูกทำให้จมลงและเชื่อมต่อกันในร่องที่ขุดไว้ ประกอบกันแนวของอุโมงค์ โดยทั่วไประดับความลึกนับจากหลังคาอุโมงค์จะอยู่ต่ำกว่าท้องน้ำไม่เกิน 2 เมตร โดยประมาณ จากนั้นถมกลับปิดด้วยวัสดุที่เหมาะสม

2) รูปแบบสะพานคานยื่น (Balanced Cantilever Bridge)

รูปแบบสะพานคานยื่น (Balanced Cantilever Bridge) เป็นรูปแบบสะพานที่พบเห็นได้ทั่วไป สะพานมีรูปแบบเรียบง่าย ไม่มีการติดตั้งเคเบิล แต่มีข้อจำกัดที่ความหนาของคานสะพานที่จะหนาเมื่อความยาวช่วงเพิ่มมากขึ้น

3) รูปแบบสะพานคานซิง (Extradosed Bridge)

รูปแบบสะพานคานซิง (Extradosed Bridge) เป็นรูปแบบผสมผสานระหว่างสะพานคอนกรีตอัดแรงและสะพานซิง ได้จัดพิจารณาแบบย่อย เป็นแบบซิงสายเคเบิลระนาบเดียว ที่โครงสร้างสะพานจะต้องมีความกว้าง 20.00 เมตร และแบบซิงสายเคเบิลแบบระนาบคู่ ซึ่งมีความกว้างโครงสร้างสะพาน 16.00 เมตร หลังจากพิจารณามูลค่าการลงทุนก่อสร้างสะพานแบบคานซิงทั้ง 2 แบบย่อยดังกล่าว พบว่า รูปแบบสะพานคานซิงสายเคเบิลระนาบคู่ จะมีมูลค่าการก่อสร้างที่ถูกกว่า ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการสำหรับกรณีสะพานคานซิง จึงนำรูปแบบคานซิงสายเคเบิลระนาบคู่ มาใช้ในการคัดเลือก

รูปแบบทางเลือกของโครงการ



รูปแบบอุโมงค์ใต้น้ำ Immersed Tube Tunnel



รูปแบบสะพานคานยื่น Balanced Cantilever Bridge



รูปแบบสะพานคานบัง
Extradosed Bridge with double plane cable



รูปแบบสะพานหัง Cable Stayed Bridge



รูปแบบสะพานแขวน Suspension Bridge

รูปที่ 8-2 รูปแบบทางเลือกของการพัฒนาโครงการ

4) รูปแบบสะพานขึง (Cable-Stayed Bridge)

รูปแบบสะพานขึง (Cable-Stayed Bridge) เป็นสะพานรูปแบบหนึ่งที่มีหนึ่งหอคอยหรือมากกว่า ซึ่งมีสายเคเบิลในการพยุงพื้นสะพาน

5) รูปแบบสะพานแขวน (Suspension Bridge)

รูปแบบสะพานแขวน (Suspension Bridge) เป็นรูปแบบของสะพานแบบหนึ่ง ซึ่งพื้นสะพานถูกแขวนด้วยสายเคเบิลในแนวตั้ง สะพานแขวนมีสายเคเบิลแขวนระหว่างเสาหรือหอคอย (Tower) และมีสายแขวนในแนวตั้ง ซึ่งหัวน้ำหนักของพื้นสะพานด้านล่างและมีการจราจรอยู่ด้านบนพื้นสะพานด้วย โดยการก่อสร้างสะพานรูปแบบนี้ สายเคเบิลหลักต้องถูกยึดติดที่แต่ละด้านและปลายสุดของสะพาน น้ำหนักถ่วงของพื้นสะพานจะเปลี่ยนเป็นแรงดึงของสายเคเบิลหลักๆ สายเคเบิลจะดึงหอคอยทั้งสองด้านไปจนถึงการรับน้ำหนักบนพื้นด้านล่าง ในบางครั้งหอคอยอาจจะตั้งอยู่บนขอบตลิ่งกว้างหรือ หุบเขาที่ถนนสามารถเข้าถึงได้โดยตรง หรืออาจจะใช้สะพานที่มีเสาค้ำ (Truss bridge) ในการเชื่อมต่อกับสะพานแขวน

ทั้งนี้ สามารถสรุปข้อดี/ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกของการพัฒนาโครงการ ทั้ง 5 รูปแบบ ได้ดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 สรุปข้อดี/ข้อด้อยรูปแบบทางเลือกของการพัฒนาโครงการ ทั้ง 5 รูปแบบ

รูปแบบ	อุโมงค์ท่อใต้น้ำ (Immersed Tube Tunnel)	สะพานคานยื่น (balanced Cantilever Bridge)	สะพานคานขึง (Extradosed Bridge)	สะพานขึง (Cable Stayed Bridge)	สะพานแขวน (Suspension Bridge)
ปัจจัย	ข้อดี/ข้อด้อย				
ความยุ่งยากในการก่อสร้าง	มากที่สุด	น้อยที่สุด	ปานกลาง	ปานกลาง	มาก
ความทนทานต่อการเกินสนิม	ดีมาก	ดีมาก	ดีมาก	ปานกลาง	ปานกลาง
ความมั่นคงแข็งแรงต่อการรับแรงลมพายุ	ดีมาก	ดีมาก	ดีมาก	ปานกลาง	ปานกลาง
ความสวยงามโดดเด่น	ไม่มีความโดดเด่น	ไม่มีความโดดเด่น	มีความโดดเด่น	มีความโดดเด่นมาก	มีความโดดเด่นมาก
ราคาก่อสร้าง	แพงที่สุด	ถูกที่สุด	ถูก	ปานกลาง	แพง
ค่าบำรุงรักษาต่อปี	แพงที่สุด	ถูกที่สุด	ถูก	ปานกลาง	แพง
ผลกระทบต่อ การสูญเสียดิน	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อยที่สุด	น้อยที่สุด
ผลกระทบต่อ การกัดเซาะลำน้ำ	น้อยที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อย
ผลกระทบต่อระบบ นิเวศวิทยาในน้ำ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อยที่สุด	น้อยที่สุด
ผลกระทบต่อ ทัศนียภาพ	น้อยที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อย

8.5 หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบโครงการ

ในการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ที่ปรึกษาได้กำหนดปัจจัยในการคัดเลือกให้ครอบคลุมปัจจัยต่างๆ คือ วิศวกรรม การจราจร เศรษฐกิจการลงทุน และ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม จะนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญจากการคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสม

1) ปัจจัยด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม (30 คะแนน)

- ระยะทางโครงการ (5 คะแนน)
- ความยุ่งยากในการก่อสร้าง (5 คะแนน)
- การพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องในอนาคต (5 คะแนน)
- ความทนทานต่อการเกิดสนิมในโครงสร้างสำคัญ (5 คะแนน)
- ความมีเสถียรภาพสูงของโครงสร้างต่อกระแสลมพายุ (5 คะแนน)
- ความโดดเด่นทางด้านสถาปัตยกรรมโครงสร้าง (5 คะแนน)

2) ปัจจัยด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- มูลค่าการก่อสร้าง (20 คะแนน)
- มูลค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน (5 คะแนน)
- มูลค่าในการบำรุงรักษา (5 คะแนน)

3) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)

- จำนวนเสาตอม่อ (สูญเสียดิน) (15 คะแนน)
- จำนวนตอม่อ (กีดขวางลำน้ำ) (10 คะแนน)
- ผลกระทบด้านนิเวศน์วิทยาทางน้ำ (8 คะแนน)
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพ (7 คะแนน)

การดำเนินงานคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม จะนำเสนอในการประชุมสรุปแนวทางเลือกที่เหมาะสม ต่อไป

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

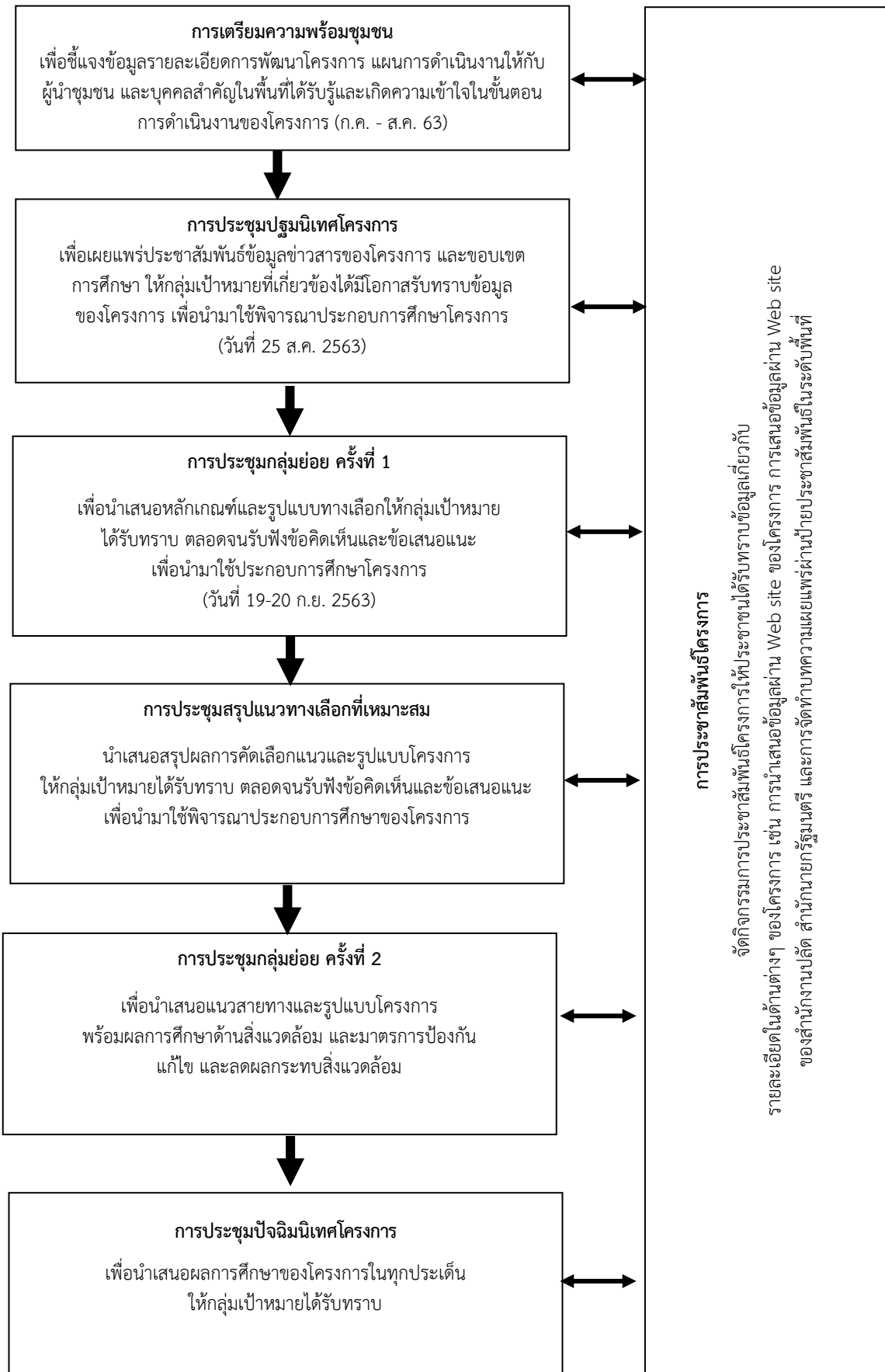
9.1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย การจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว) การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 การประชุมสรุปแนวทางเลือกที่เหมาะสม การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 และการจัดประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ แสดงดังรูปที่ 9-1 และตารางที่ 9-1

9.2 ผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา


9.2.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ระยะเวลาการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันอังคารที่ 25 สิงหาคม 2563 เวลา 09.00 – 12.30 น. และเวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมเซาท์เทิร์น โรงแรมเซาท์เทิร์น ลันตา รีสอร์ท แอนด์ สปา ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ โดยได้รับเกียรติจาก นายอภิชัย วชิระปราการพงษ์ ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพานกรมทางหลวงชนบท เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 231 คน แสดงดังภาพที่ 9-1 และภาพที่ 9-2 และสามารถสรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังแสดงตารางที่ 9-2



รูปที่ 9-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 9-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

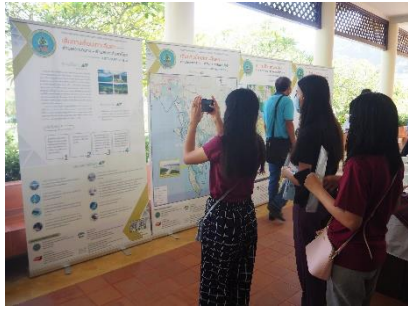
แผนงาน	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลที่น่าสนใจ	การดำเนินงาน	กิจกรรมการประชุม
1. การประชุม ปฐมนิเทศ โครงการ (ดำเนินการแล้ว)	<ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้ได้รับผลกระทบ 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ 5) องค์กรพัฒนาเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษาและนักวิชาการอิสระ 6) สื่อมวลชน 7) ประชาชนทั่วไป 	<ol style="list-style-type: none"> 1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 4) พื้นที่ศึกษาของโครงการ 5) ขอบเขตการศึกษาและการประเมินทางเลือกโครงการ 6) แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป 7) สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม 	ดำเนินการในวันอังคารที่ 25 ส.ค. 2563 เวลา 09.00-12.30 และ 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเซาท์เทิร์น โรงแรมเซาท์เทิร์น ลันตา รีสอร์ท แอนด์ สปา ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 231 คน	
2. การประชุม กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> 1) หน่วยงานราชการ <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - ผู้นำชุมชนในพื้นที่ (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน) 2) ผู้ได้รับผลกระทบ <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่อ่อนไหว (สถาบันการศึกษา/ศาสนสถาน และสถานพยาบาลในพื้นที่) - ประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณสองข้างทางของแนวสายทาง - หน่วยงานภาคเอกชนบริเวณสองข้างทางของแนวสายทาง 	<ol style="list-style-type: none"> 1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย 4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 5) พื้นที่ศึกษา 6) ขอบเขตการศึกษา 7) สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน 8) หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบที่เหมาะสม 9) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา 	ดำเนินการในวันที่ 19 - 20 ก.ย. 2563 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ อาคารกลุ่มสตรี โรงเรียนบ้านทุ่งพิทยพัฒน์ ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่	

ตารางที่ 9-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

แผนงาน	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลที่น่าสนใจ	ช่วงเวลา	กิจกรรมการประชุม
	3) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานเจ้าของโครงการ 4) ประชาชนทั่วไป - ประชาชนทั่วไปที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม	10) แผนการดำเนินงานในชั้นต่อไป 11) สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม		
3. การประชุมสรุปแนวทางเลือกที่เหมาะสม	1) ผู้ได้รับผลกระทบ 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ 5) องค์กรพัฒนาเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษาและนักวิชาการอิสระ 6) สื่อมวลชน 7) ประชาชนทั่วไป	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 4) พื้นที่ศึกษาของโครงการ 5) สรุปผลการคัดเลือกแนวและรูปแบบเส้นทางเชื่อมเกาะลันตา (ต.เกาะกลาง - ต.เกาะลันตาน้อย) 6) แผนการดำเนินงานในชั้นต่อไป 7) สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	คาดว่า ดำเนินการในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563	
4. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2	1) หน่วยงานราชการ - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - ผู้นำชุมชนในพื้นที่ (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน)	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 4) ผลการคัดเลือกแนวและรูปแบบเส้นทางเชื่อมเกาะลันตา	คาดว่า ดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม 2563	

ตารางที่ 9-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

แผนงาน	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลที่น่าสนใจ	ช่วงเวลา	กิจกรรมการประชุม
	2) ผู้ได้รับผลกระทบ - พื้นที่อ่อนไหว (สถาบันการศึกษา/ ศาสนสถาน และสถานพยาบาลในพื้นที่) - ประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณสองข้างทางของแนวสายทาง - หน่วยงานภาคเอกชนบริเวณสองข้างทางของแนวสายทาง 3) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานเจ้าของโครงการ 4) ประชาชนทั่วไป - ประชาชนทั่วไปที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม	5) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม 6) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา 7) แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป 8) สถานที่ติดต่อสอบถามขอข้อมูลเพิ่มเติม		
5. การประชุมปัจฉิมนิเทศ	1) ผู้ได้รับผลกระทบ 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ 5) องค์กรพัฒนาเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษาและนักวิชาการอิสระ 6) สื่อมวลชน 7) ประชาชนทั่วไป	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 4) พื้นที่ศึกษา 5) แนวสายทางและรูปแบบโครงการที่ได้รับการคัดเลือก 6) สรุปผลการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ ทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านการจราจร และขนส่ง ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 7) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน 8) สถานที่ติดต่อสอบถามขอข้อมูลเพิ่มเติม	คาดว่าจะ ดำเนินการในช่วงเดือนมกราคม 2564	



ผู้เข้าร่วมประชุมศึกษาบอร์ดนิทรรศการ



นายดำรงศักดิ์ คงช่วย
 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทกระบี่
 กล่าวรายงาน



นายอภิชัย วชิระปรการพงษ์
 ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
 กล่าวเปิดการประชุม



นายดำรงศักดิ์ คงช่วย
 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทกระบี่
 ร่วมตอบข้อซักถาม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการและตอบข้อซักถาม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น

ภาพที่ 9-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (เวลา 09.00 – 12.30 น.)

โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)
เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่



ผู้เข้าร่วมประชุมศึกษาบอร์ดนิทรรศการ



นายกวิน สายประเสริฐกิจ
วิศวกรโยธาชำนาญการ สกส.
กล่าวเปิดการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการและตอบข้อซักถาม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมซักถามและให้ความคิดเห็น

ภาพที่ 9-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (เวลา 13.30 – 16.30 น.)

ตารางที่ 9-2 สรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์ในการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- เห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกโครงสร้างสะพานทางเลือกที่ 1 เนื่องจากมีความมั่นคง แข็งแรงและมีลักษณะเหมือนกับสะพานสิริลันตา ทั้งนี้ขอทราบความสูงของรูปแบบทางเลือกที่ 1 (สะพานคานยื่นเสริมคานซึ่งสายเคเบิล)	- ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาการออกแบบ
- ขอให้ขยายช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 4206 (ถนนเพชรเกษม) เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบเพราะในอนาคตคาดว่าปริมาณการจราจรสูงขึ้น	- ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะและประสานงานกับกรมทางหลวงต่อไป
- ประชาชนในพื้นที่เกาะลันตามีความต้องการสะพาน จึงเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการนี้ เนื่องจากปัจจุบันประชาชนบนเกาะลันตามความลำบากในการเดินทาง โดยเฉพาะการส่งตัวผู้ป่วยไปรักษาต่อ และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางค่อนข้างสูง ซึ่งการให้บริการแพขนานยนต์มีช่วงเวลาจำกัดเมื่อหมดเวลาการเดินทางแพขนานยนต์ต้องเหมาเท่านั้น เมื่อมีสะพานเชื่อมเกาะลันตาส่งผลให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และระยะเวลาในการเดินทางและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทั้งนี้การก่อสร้างสะพานเป็นการเชื่อมภาคประชาชนกับหน่วยงานของรัฐและเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน	- กรมทางหลวงชนบท เล็งเห็นความจำเป็นของการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมระหว่างบ้านหัวหิน ตำบลเกาะกลาง กับเกาะลันตาน้อย ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ดังกล่าว จึงได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อให้บริการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบก และสนับสนุนการแข่งขันภาคการท่องเที่ยวของประเทศอีกด้วย
- ข้อเสนอแนะเส้นทางในการสร้างสะพานที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ได้แก่ เส้นที่ 1 จากบ้านคลองหมาก – ห้องจำหน่ายตัวบริเวณบ่อกึ่งร้าง ซึ่งส่งผลกระทบต่อป่าชายเลน ประมาณ 100 เมตร และเส้นที่ 2 จากบ้านหัวหิน – ผ่านเกาะปลิง - บ้านทุ่งโต๊ะหุยม ซึ่งส่งผลกระทบต่อป่าชายเลนประมาณ 100 เมตร	- ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการออกแบบ ทั้งนี้ประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางที่ปรึกษาต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และสำหรับการพัฒนาโครงการจะต้องศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด
- ข้อเสนอแนะให้แขวงทางหลวงชนบทกระบี่จัดตั้งสำนักงานทางหลวงชนบทในพื้นที่อำเภอเกาะลันตา	- แขวงทางหลวงชนบทกระบี่ได้มีแผนงานจะสร้างศูนย์บำรุงย่อยเพื่อดูแลถนนโครงข่ายในพื้นที่เกาะลันตา
- ข้อเสนอแนะรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ เพื่อเป็น Landmark ของเกาะลันตา และมีจุดพักผ่อนสะพานสำหรับประชาชน นักท่องเที่ยวได้ชมวิวของเกาะลันตา	- โครงการจะดำเนินการออกแบบรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่น ทั้งนี้ในการออกแบบรูปแบบจุดชมวิวให้เป็น Landmark สามารถเสนอแนะมาได้โดยเสนอแนะผ่านแบบประเมิน หรือผ่านทางเว็บไซต์โครงการและLine official เพื่อนำข้อเสนอแนะไปพิจารณาการออกแบบต่อไป
- มีความกังวลว่าโครงการอาจจะไม่ได้ก่อสร้างจริง จึงขอเสนอให้เร่งรัดในการก่อสร้างโครงการ โดยให้คำนึงถึงการลงทุนและค่าบำรุงรักษาโครงการ	- โครงการนี้ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาคือความเหมาะสมในชั้นรายละเอียดเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการสำรวจและออกแบบ เมื่อดำเนินการเสร็จจะขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในการพิจารณาอนุมัติก่อสร้างโครงการต่อไป

ตารางที่ 9-2 สรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์ในการศึกษา
- ขอให้ออกแบบรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีความแข็งแรงและมั่นคง	- ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการออกแบบ
- ขอให้มีการปรับปรุงผิวถนนของสะพานสิริลันตา ปัจจุบันผิวถนนไม่เรียบ ขรุขระผิวหน้าคอนกรีตหลุดล่อน ทำให้การสัญจรไป-มาไม่สะดวก	- แขวงทางหลวงชนบทกระบี่มีแผนที่จะปรับปรุงถนนของสะพานสิริลันตา และขอให้ประชาชนขับขึ้นบนเส้นทางด้วยความระมัดระวังและเคารพกฎจราจร
- มีความต้องการให้มีการวางผังเมือง เพื่อให้เกาะลันตามีการพัฒนาอย่างมีทิศทางสมบูรณ์และเกิดความสมดุล	- ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ และกรมโยธาธิการจังหวัดกระบี่ได้มีการจัดประชุมเพื่อวางแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ต่างๆในจังหวัด และพื้นที่เกาะลันตา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในการพิจารณาอนุมัติเดินตามแผนต่อไป
- ขอให้รูปแบบทางเลือกโครงสร้างสะพานมีตอม่ออยู่ในน้ำน้อยที่สุด หรือรูปแบบทางเลือกโครงสร้างสะพานทางเลือกที่มีตอม่อ 3 ต้น เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการเป็นเส้นทางเดินเรือของชาวประมง ถ้ามีตอม่อมากจะกีดขวางการเดินเรือ	- ที่ปรึกษา ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการออกแบบ
- ขอให้รูปแบบทางเลือกโครงสร้างสะพานมีตอม่อมาก เพราะจะทำให้สะพานมีความแข็งแรงและมั่นคง จึงเห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกโครงสร้างสะพานทางเลือกที่ 1 (สะพานคานยื่นเสริมการซึ่งสายเคเบิล) ซึ่งเป็นโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก	- ที่ปรึกษา ขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการออกแบบ
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- การพัฒนาโครงการอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่ปัจจุบันแพขนานยนต์ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากน้ำมันเครื่องจากแพขนานยนต์ไหลลงน้ำทะเล ทำให้ไม่สามารถบริโภคหอยบริเวณนั้นได้และแพขนานยนต์ปล่อยควันทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ	- โครงการมีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระหว่างก่อสร้างและระยะดำเนินการ รวมทั้งมีมาตรการในการกำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนแล้วจะดำเนินการตรวจสอบ เพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป
- ขอทราบขอบเขตรัศมีในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาโครงการ	- โครงการได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมรัศมีอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของแนวทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมการดำเนินโครงการฯ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนบริเวณโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งอาจได้รับผลกระทบทั้งทางตรงทางอ้อม
- ขอให้เห็นความสำคัญปัญหาของประชาชนมากกว่าความเสียหายของทรัพยากรธรรมชาติ	- โครงการพร้อมรับฟังและให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของประชาชนอยู่แล้ว แต่ในส่วนของผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาโครงการจะต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไป

ตารางที่ 9-2 สรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์ในการศึกษา
- หากมีการพัฒนาโครงการขอให้มีการบูรณาการหรือปลูกป่าชายเลนทดแทนเพื่อเพิ่มพื้นที่ป่าชายเลนในอนาคต	- โครงการมีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการใช้พื้นที่ป่าชายเลนจะต้องมีการปลูกป่าชายเลนทดแทนจะถูกกำหนดเป็นมาตรการทางสิ่งแวดล้อม
ด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	
- หากมีการพัฒนาโครงการขอให้คำนึงถึงที่อยู่อาศัย ร้านค้า หรือที่ทำมาหากินของประชาชนในพื้นที่เกาะลันตา	- กรมทางหลวงชนบทมีนโยบายให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุดโดยจะใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก ส่วนสำหรับการเวนคืนที่ดิน การเวนคืนจะดำเนินการเวนคืนพื้นที่เพื่อนำมาใช้เฉพาะเพื่อการพัฒนาโครงการเท่านั้น ทั้งนี้การประเมินราคาค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ตั้งอยู่ในทำเลที่แตกต่างกัน การประเมินราคาจะขึ้นอยู่กับขนาดที่ดิน รูปร่างของแปลงที่ดิน ที่ตั้งหรือทำเล ซึ่งแปลงที่ดินที่ตั้งอยู่ในทำเลที่ติดถนนย่อมได้ราคาค่าชดเชยที่สูงกว่าที่ดินที่ไม่ติดถนน หรือที่ดินที่ตั้งอยู่ติดถนนใหญ่ย่อมได้ราคาค่าชดเชยที่สูงกว่าที่ดินที่อยู่ติดถนนในซอย เป็นต้น
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- การเชิญเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ ขอให้มีการเชิญประชาชนในชุมชนต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการเข้าร่วมรับฟังข้อมูลโครงการและเสนอข้อคิดเห็นด้วย	- การประชุมปฐมนิเทศโครงการจะเน้นการเชิญผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชนเป็นหลัก ส่วนประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการเป็นกลุ่มเป้าหมายที่จะเชิญเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในครั้งต่อไป ในระดับพื้นที่ ทั้งนี้ปัจจุบันมีการระบาดของโรคติดต่อ Covid-19 ต้องทำตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค Covid-19 อย่างเคร่งครัด จึงต้องเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) นอกจากนี้การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถเข้ามาแสดงความคิดเห็นและติดตามความคืบหน้าของโครงการผ่านทางเว็บไซต์โครงการ line official เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี และบอร์ดประชาสัมพันธ์ที่หน่วยงานในพื้นที่

9.2.2 ผลการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

การประชาสัมพันธ์โครงการเป็นการสื่อสารระหว่างโครงการกับกลุ่มประชาชนที่เกี่ยวข้องทั้งในพื้นที่โครงการและสาธารณชนทั่วไป ให้มีความรู้ความเข้าใจ เสริมสร้างความเชื่อถือ และได้รับการสนับสนุนในการดำเนินโครงการ เพื่อให้การศึกษาของโครงการดำเนินไปด้วยดี จึงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ โดยดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับการศึกษาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของการศึกษาโครงการ โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ แสดงดังรูปที่ 9-2 ประกอบด้วย

 <p>website ของโครงการ : www.เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา.com</p>	 <p>ติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แขวงทางหลวงชนบทกระบี่ 2. ประชาสัมพันธ์จังหวัดกระบี่ 3. ที่ว่าการอำเภอเกาะลันตา 4. องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะกลาง 5. องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะลันตาน้อย 6. องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะลันตาใหญ่ 7. ที่ทำการเทศบาลตำบลเกาะลันตาใหญ่ 8. ที่ทำการเทศบาลตำบลศาลาด่าน
 <p>เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ</p>	 <p>เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1</p>
 <p>บอร์ดนิทรรศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ</p>	

รูปที่ 9-2 การดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

10. สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท

เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ 0-2551-5545

โทรสาร 0-2551-5534



บริษัท เอพซิลอน จำกัด

335 หมู่ 3 อาคารเอพซิลอน ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา

อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110

โทรศัพท์ 0-2920-9930-4 โทรสาร 0-2570-2767, 0-2571-2776

ด้านวิศวกรรม

ติดต่อ คุณทอง หวังสันติวงศา โทรศัพท์มือถือ 081-622-1608



บริษัท สเปน จำกัด

เลขที่ 378 ซอยลาดพร้าว 94 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10130

โทรศัพท์ 02-718-7304-6 โทรสาร 02-718-7303

ด้านการออกแบบ

ติดต่อ คุณจรงค์ พรหมคนชื่อ โทรศัพท์มือถือ 081-350-8849

คุณฐิติกรณ์ อภิบุญสุวรรณ โทรศัพท์มือถือ 081-987-9284



บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 ถนนนวมินทร์ แขวงคั่นนายาว เขตคั่นนายาว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0-2948-6014-8 โทรสาร 0-2948-6013

ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ คุณพรรณนพ ลิมหุ่่น โทรศัพท์มือถือ 095-749-6667

เว็บไซต์โครงการ www.เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา.com

Line official ของโครงการ

