เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

โครงการศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA)

เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา

ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

วันพุธที่ 21 ตุลาคม 2563 เวลา 09.00–12.30 น.
กลุ่มเป้าหมาย ตำบลเกาะลันตาน้อย ตำบลศาลาด่าน และตำบลเกาะลันตาใหญ่
ณ อาคารเอนกประสงค์ ที่ว่าการอำเภอเกาะลันตา ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

วันพฤหัสบดีที่ 22 ตุลาคม 2563 เวลา 08.30–12.00 น.
กลุ่มเป้าหมาย ตำบลคลองยางและตำบลเกาะกลาง
ณ อาคารโรงยิมเอนกประสงค์ องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะกลาง
ตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

ตุลาคม 2563

ความเป็นมา ของโครงการ

เกาะลันตาเป็นเกาะที่มีศักยภาพในการพัฒนาการท่องเที่ยว ปัจจุบันพบว่ามีประชาชนและนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก เกิดปัญหาการเดินทางและขนส่ง มีปริมาณรถยนต์มาจอดรอขึ้นแพขนานยนต์ เป็นจำนวนมาก จึงก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการเดินทางขึ้น ซึ่งบางครั้งใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากแผ่นดินใหญ่ไปที่เกาะลันตาน้อยนานถึง 1-2 ชั่วโมงในช่วง High Season (เดือนพฤศจิกายน ถึง เดือนเมษายน) ด้วยลักษณะโครงการมีความซับซ้อน เพราะตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล ตัดผ่านพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นขั้นตอนแรก โดยการศึกษานี้จะต้องวิเคราะห์หาความคุ้มค่าและความเหมาะสมโครงการเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการดำเนินการสำรวจออกแบบ

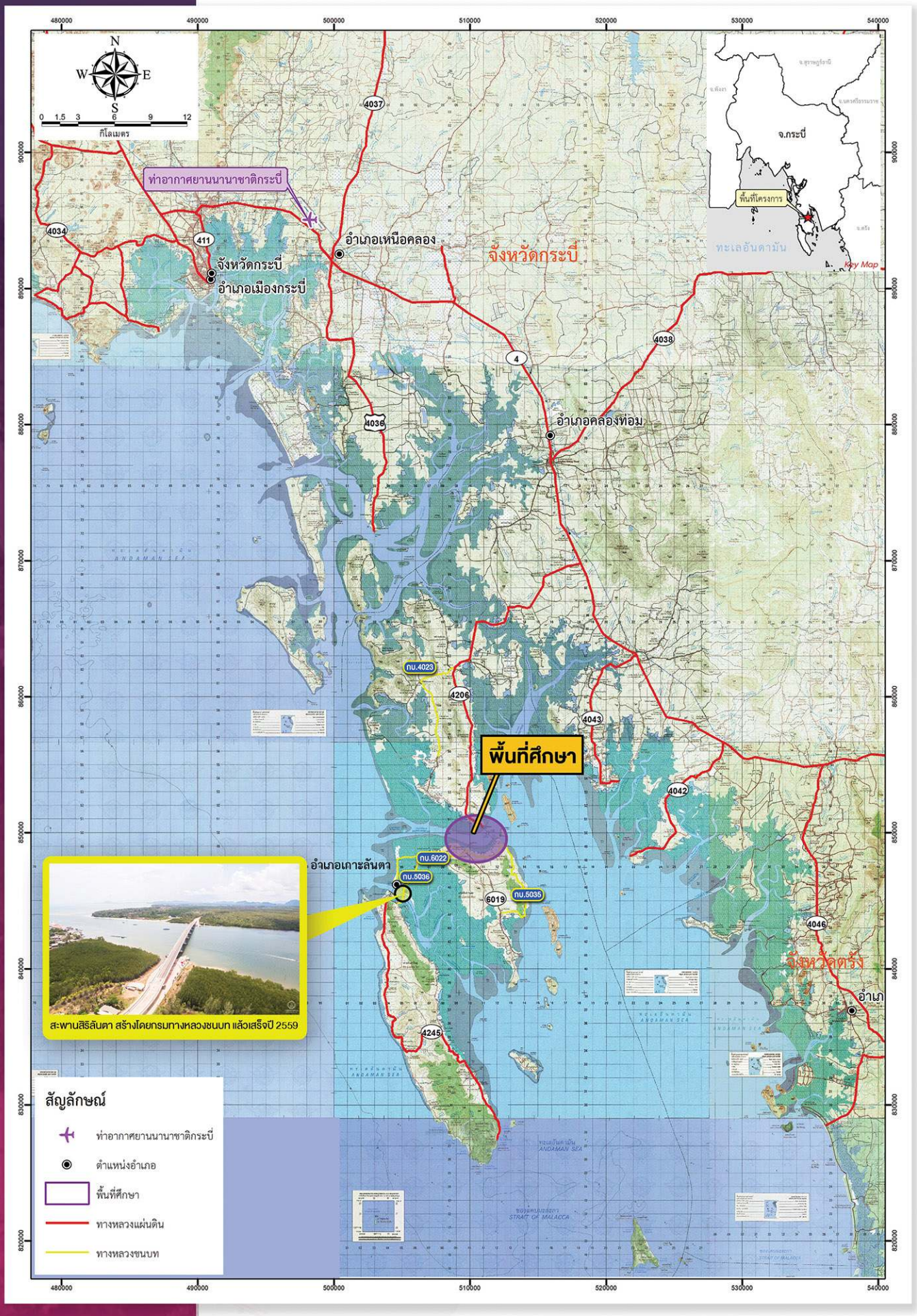
กรมทางหลวงชนบท จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา บริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท สแปน จำกัด และบริษัท พรี ดีเวลลอปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัดเพื่อให้บริการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง – ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

วัตถุประสงค์ ของโครงการ

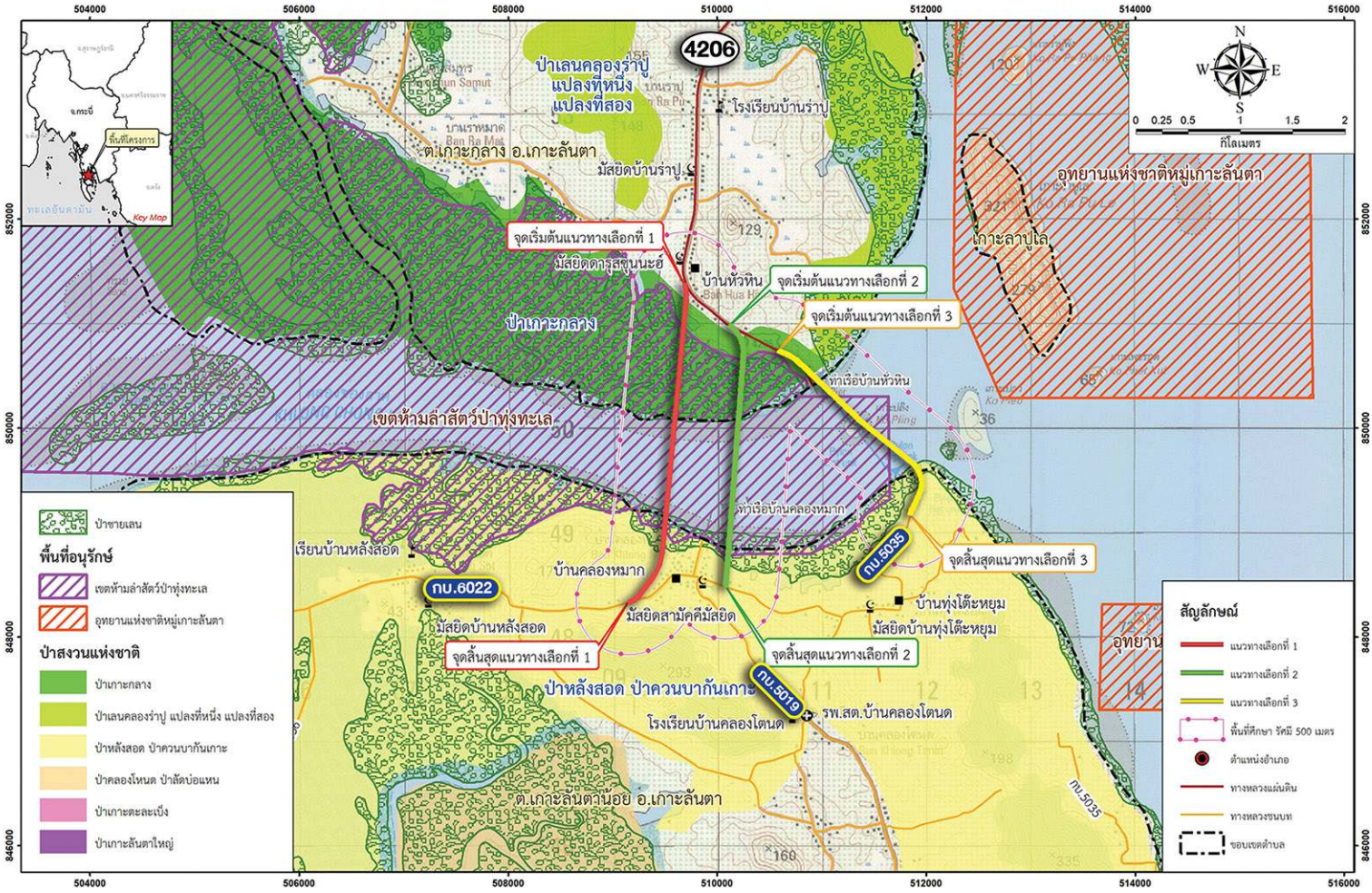
- เพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค สนับสนุนและอำนวยความสะดวก ด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
- เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน
- พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคม และการขนส่ง แก้ไข ปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- เพื่อบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ล่าช้าบริเวณทางเชื่อมเกาะระหว่างตำบลเกาะกลางและตำบลเกาะลันตาน้อย จังหวัดกระบี่

พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 2 ตำบล ได้แก่ หมู่ที่ 8 บ้านหัวหิน ตำบลเกาะกลางและหมู่ที่ 2 บ้านทุ่งโต๊ะหยุม ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่



การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม



ทางเลือกที่ 1

- ความยาวสะพานทั้งสิ้น 2,155 เมตร
- ความยาวรวมประมาณ 3,175 เมตร
- ผ่านป่าชายเลนเป็นระยะทาง 1,202 เมตร
- ป่าสงวนแห่งชาติ 2,551 เมตร
- เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 1,943 เมตร

ทางเลือกที่ 2

- ความยาวสะพานทั้งสิ้น 1,945 เมตร
- ความยาวรวมประมาณ 2,550 เมตร
- ผ่านป่าชายเลนเป็นระยะทาง 802 เมตร
- ป่าสงวนแห่งชาติ 2,747 เมตร
- เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 2,069 เมตร

ทางเลือกที่ 3

- ความยาวสะพานทั้งสิ้น 1,920 เมตร
- ความยาวรวมประมาณ 2,200 เมตร
- ผ่านป่าชายเลนเป็นระยะทาง 128 เมตร
- ป่าสงวนแห่งชาติ 906 เมตร
- เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทุ่งทะเล 690 เมตร

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ด้านวิศวกรรมและการจราจร (30 คะแนน)

- ระยะทางโครงการ
- ความยุ่งยากในการก่อสร้าง
- ความสามารถสำหรับการพัฒนาโครงการในอนาคต
- ปริมาณจราจรที่คาดว่ามาใช้แนวเส้นทาง

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- มูลค่าการก่อสร้าง
- มูลค่าเวนคืนที่ดิน ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยอื่นๆ

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)

- พื้นที่ในเขตพื้นที่ป่าชายเลน
- พื้นที่ป่าชายเลนที่ซ้อนทับป่าสงวนแห่งชาติ
- พื้นที่อุทยาน/เขตห้ามล่าสัตว์ป่า
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ
- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง
ที่เหมาะสมของโครงการ

แนวเส้นทางเลือก ปัจจัยหลัก	คะแนน	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	30	22.50	18.40	22.50
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	21.34	25.70	27.00
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	40	3.00	11.50	29.00
รวม	**100**	**46.84**	**55.60**	**78.50**

ผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้สรุปว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 3** เป็นแนวเส้นทางที่มีคะแนนรวมเป็นลำดับที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่ง่ายต่อการก่อสร้าง มีราคาค่าก่อสร้างและการบำรุงรักษาที่ต่ำกว่าแนวเส้นทางอื่น และมีผลกระทบต่อป่าชายเลนและระบบนิเวศน้อยที่สุด

รูปแบบทางเลือกของโครงการ

1 รูปแบบอุโมงค์ท่อใต้น้ำ Immersed Tube Tunnel

อุโมงค์ใต้น้ำก่อสร้างโดยการขุดร่องลึกกว่าท้องน้ำประมาณ 10 เมตร และใช้หินถมกลบเหนือหลังคาอุโมงค์ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรุนแรงที่สุด

2 รูปแบบสะพานคานยื่น Balanced Cantilever Bridge

เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ทนทานต่อการเกิดสนิมจากไอน้ำทะเล ก่อสร้างเสาตอม่อและโครงสร้างสะพานส่วนบนหล่อเป็นโครงสร้างต่อเนื่องขึ้นเดียวกัน มีความมั่นคงแข็งแรง แต่มีจำนวนเสาตอม่อในทะเลค่อนข้างมาก

3 รูปแบบสะพานคานขึง Extradosed Bridge

เป็นสะพานคอนกรีตชนิดเดียวกับแบบสะพานคานยื่น โครงสร้างสะพานและเสาตอม่อส่วนบนหล่อเป็นชิ้นเดียวกัน จึงมีความมั่นคงแข็งแรง ช่วงที่เป็นร่องน้ำเดินเรือมีการใช้สายเคเบิลรองรับโครงสร้าง ทำให้จำนวนเสาตอม่อน้อยลงกว่าแบบสะพานคานยื่น

4 รูปแบบสะพานขึง Cable Stayed Bridge

เป็นโครงสร้างสะพานเหล็ก ต้องมีระบบป้องกันการเกิดสนิมด้วยไฟฟ้าสถิต เสาตอม่อเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ใช้สายเคเบิลขึงรองรับโครงสร้างสะพาน มีจำนวนเสาตอม่อในทะเลน้อยมาก

5 รูปแบบสะพานแขวน Suspension Bridge

เป็นโครงสร้างสะพานเหล็ก ต้องมีระบบป้องกันการเกิดสนิมด้วยไฟฟ้าสถิต เสาตอม่อเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก มีการใช้สายเคเบิลหลัก 2 เส้น เป็นสายเคเบิลแบบถาวรไม่สามารถเปลี่ยนได้ จำเป็นต้องมีระบบป้องกันสนิมเป็นพิเศษ มีจำนวนเสาตอม่อในทะเลน้อยมาก

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสม

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม (30 คะแนน)

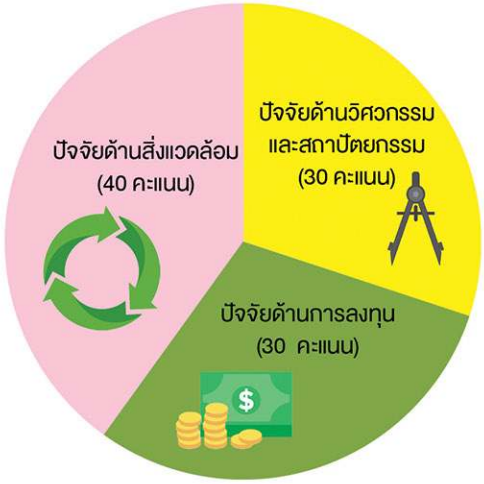
- ระยะทางโครงการ
- ความยุ่งยากในการก่อสร้าง
- การพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องในอนาคต
- ความทนทานต่อการเกิดสนิมในโครงสร้างสำคัญ
- ความมีเสถียรภาพสูงของโครงสร้างต่อกระแสลมพายุ
- ความโดดเด่นทางด้านสถาปัตยกรรมโครงสร้าง

ปัจจัยด้านการลงทุน (30 คะแนน)

- มูลค่าการก่อสร้าง
- มูลค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน
- มูลค่าในการบำรุงรักษา

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (40 คะแนน)

- จำนวนเสาตอม่อ (สูญเสียดิน)
- จำนวนตอม่อ (กีดขวางลำน้ำ)
- ผลกระทบด้านนิเวศน์วิทยาทางน้ำ
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพ

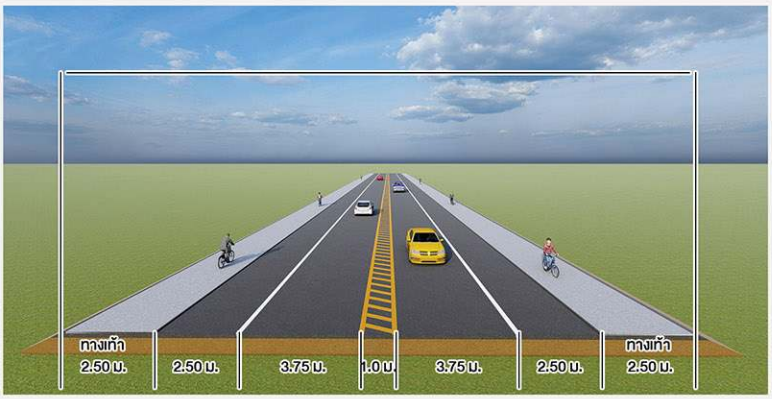


ผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

รูปแบบ / รายละเอียด	คะแนนเต็ม	อุโมงค์ท่อใต้น้ำ	สะพานคานยื่น	สะพานคานขึง	สะพานขึง	สะพานแขวน
ด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	30	17.81	21.09	23.44	20.16	15.47
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	5.10	29.00	27.30	18.40	13.52
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	40	17.00	25.00	28.25	31.50	31.50
รวมคะแนนทั้งหมด	**100**	**39.91**	**75.09**	**78.99**	**70.06**	**60.49**
ลำดับที่ในการคัดเลือก		**5**	**2**	**1**	**3**	**4**

ผลการพิจารณารูปแบบโครงการที่เหมาะสมได้สรุปว่า **รูปแบบสะพานคานขึง (Extradosed Bridge) เป็นรูปแบบที่มีคะแนนรวมเป็นลำดับที่ 1** เนื่องจากง่ายต่อการก่อสร้าง โครงสร้างมีความทนทานต่อการเกิดสนิมและกระแสลม ซ่อมบำรุงได้ง่าย และมีความโดดเด่นด้านสถาปัตยกรรม มีราคาค่าการก่อสร้างและบำรุงรักษาที่ต่ำกว่ารูปแบบอื่นๆ มีผลกระทบต่อการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน และระบบนิเวศวิทยาทางน้ำน้อย

รูปแบบโครงการที่เหมาะสม รูปแบบสะพานคานขึง (Extradosed Bridge)



ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 14.50 ม. ทางเท้าด้านละ 2.50 ม. รวม 19.50 ม.

ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 14.50 ม.

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชนที่ผ่านมา

การเตรียมความพร้อมชุมชน

กิจกรรมเตรียมความพร้อมชุมชน โดยเข้าพบหน่วยงานในพื้นที่โครงการ เมื่อ กรกฎาคม-สิงหาคม 2563

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การประชุมใหญ่ ครั้งที่ 1)

ในวันอังคารที่ 25 สิงหาคม 2563 เวลา 09.00 - 12.30 น. และเวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมเซาท์เทิร์น ลันตา รีสอร์ท แอนด์ สปา ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ โดยได้รับเกียรติจาก นายอภิชัย วชิระปราการพงษ์ ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 231 คน

งานตรวจราชการพื้นที่จังหวัดกระบี่

ในวันเสาร์ที่ 5 กันยายน 2563 ณ สนามฟุตบอล องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะกลางโดยได้รับเกียรติจาก นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยมโครงการศึกษาความเหมาะสมผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

การประชุมสรุปกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

▶ **กลุ่มที่ 1** ในวันที่ 19 กันยายน 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ อาคารกลุ่มสตรี โรงเรียนบ้านทุ่งวิทยพัฒน์ ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีผู้เข้าร่วมประชุม 160 คน

▶ **กลุ่มที่ 2** ในวันที่ 20 กันยายน 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ อาคารกลุ่มสตรี โรงเรียนบ้านทุ่งวิทยพัฒน์ ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ โดยได้รับเกียรติจาก นายสมบูรณ์ เต็มชื่น เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม 99 คน

ติดต่อสอบถามข้อมูลโครงการเพิ่มเติม

สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์
เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ 0 2551 5545
โทรสาร 0 2551 5534

ด้านวิศวกรรม
บริษัท เอพซิลอน จำกัด
335 หมู่ 3 อาคาร เอพซิลอน ถนนบางกรวย-ไทรน้อย
ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110
โทรศัพท์ 0 2920 9930-4 โทรสาร 0 2570 2767, 0 2571 2776
ติดต่อ คุณทอง หวังสันติวงศา โทรศัพท์มือถือ 0 8162 21608

ด้านการออกแบบ
บริษัท สแปน จำกัด
เลขที่ 378 ซอยลาดพร้าว 94 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา
เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10130
โทรศัพท์ 0 2718 7304-6 โทรสาร 0 2718 7303
ติดต่อ คุณจงรักษ์ พรหมคนซื่อ โทรศัพท์มือถือ 0 8135 08849
คุณฐิติกรณ์ อภิบุญสุวรรณ โทรศัพท์มือถือ 0 8198 79284

ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท พรี ดีเวลลอปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 ถนนนวมินทร์ แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ 0 2948 6014 8 โทรสาร 0 2948 6013
ติดต่อ คุณพรรณนพ ลิ่มหุ่น โทรศัพท์มือถือ 0 9574 96667

LINE WEB

เว็บไซต์โครงการ
www.เส้นทางเชื่อมเกาะลันตา.com